

ma očekuje se i mogućnost smanjenja žita u SSSR za oko 11 mil. tona tj. od uvezenih oko 46 mil. tona prošle sezone na oko 35 mil. tona. U odnosu na ovako stanje procjena i analiza stanja tržišta poznatog brokera Egger Forrester — Oslo, je da će se višak tonaže povećati u prvih 6 mjeseci o.g., a onda se smanjivati uz moguću manjak u odnosu na potražnju krajem 1985. godine. Međutim, poznati broker ogradauje se u ovoj izjavi ocjenjujući da će u međuvremenu i brodogradnja nastojati da cijene novogradnjama smanji, pa višak tonaže na tržištu može i duže potrajati.

Prijevoz željezne rudače, prema objavljenim zaključcima, nije bio aktivan. Većinom je u ove poslove bila uključena najveća postojeća tonaža za sipki teret. Vozarine su se zadržavale na veoma niskoj razini onih iz prosinca prošle godine, a lagano povećanje vozarina u nekim primjerima nadoknada je prihvata prijevoza manjih količina u odnosu na moguću iskorištenost broda i izmjeni normi ukrcaja/iskrcaja nego nekim prilikama poboljšati tržišta u korist brodarar. Spomenimo neke zaključke:

- iz **Dampiera za zap. Evropu** »Mifun San Maru« za prijevoz 100.000 tona željezne rudače, \$ 6.25, FIO, 25.000 tona dnevno ukrcaj nedjelje i blagdani uključeni, 15.000 tona dnevno iskrcaj nedjelje i blagdani isključeni. U veljači je za prijevoz 140.000 tona plaćena vozarina \$ 7 s 7 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj
- iz **Tubarao (Brazil) za Taranto** »Ypermachos« za prijevoz 150.000 tona, vozarina \$ 4, FIO, 6 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj.
- iz **Tubarao za GIJON** »Asia Culture« za prijevoz 90.000 tona, vozarina \$ 4.75, 40.000 dnevno ukrcaj / 15.000 dnevno iskrcaj po tekućem danu.
- iz **Tubarao za Japan** »Berge Master« za prijevoz 120.000 tona u ožujku \$ 7.85, FIO ukrcaj po skali / 30.000 tona dnevno iskrcaj.
- iz **Port Cartier za Port Talbot** »Sandefjord«

za prijevoz 100.000 tona u ožujku, vozarina \$ 4.45, FIO, 7 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj.

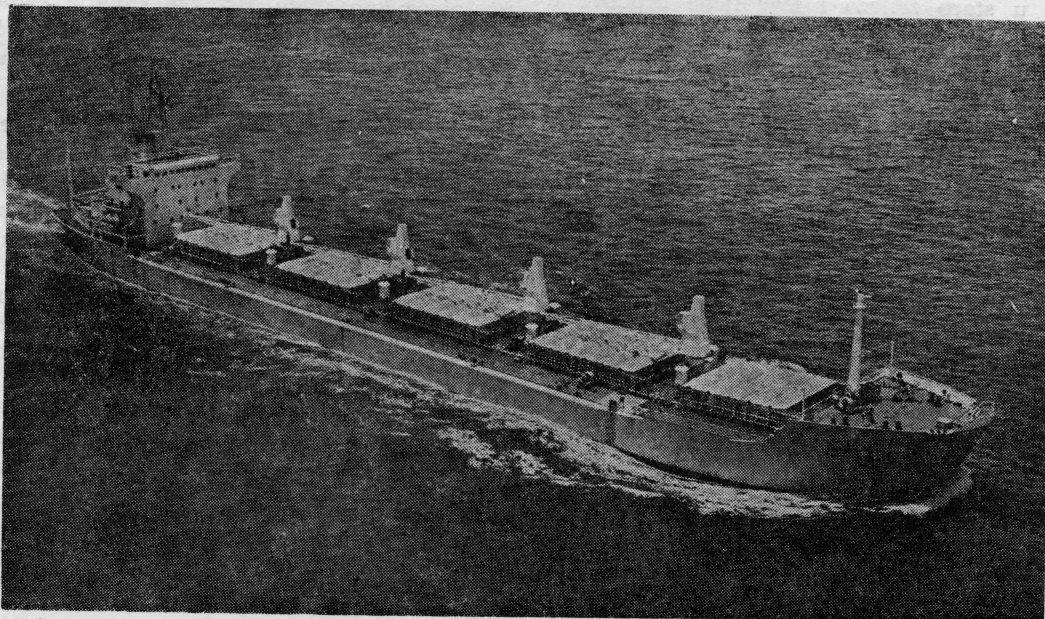
Iste prilike, kao što su bile u prijevozu rudače, mogle bi se primijeniti i u prijevozu ugljena. Evo nekoliko primjera:

U siječnju iz Hampton Roadsa za Nizozemsku za prijevoz količine 92.000 tona ugljena postignuta je vozarina od \$ 4.70 s 7 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj, nedjelje i blagdani uključeni, za Španjolsku (Bilbao) za prijevoz količine 65.000 tona postignuta je vozarina \$ 6.50 s 3 tekuća dana za ukrcaj i 15.000 tona dnevno iskrcaj, za Italiju, prijevoz 70.000 \$ 6.20 s 2.1/2 tekuća dana za ukrcaj i 2.1/2 za iskrcaj.

U veljači iz Hampton Roadsa za Nizozemsku manja količina od 69.000 tona prevezena je uz \$ 5.90, FIO, s 3 tekuća dana ukrcaj i 25.000 tona dnevno iskrcaj, za Francusku prijevoz 70.000 tona uz vozarinu \$ 6.25, FIO, 3.1/2 tekuća dana ukrcaj i 4 radna dana iskrcaj, za Italiju 75.000 tona \$ 6.25 s 2.1/2 tekuća dana ukrcaj i iste uvjete u iskrcaju.

U ožujku iz Hampton Roadsa za Nizozemsku za količinu od 90.000 tona vozarina je bila \$ 4.80, FIO, 3 tekuća dana ukrcaj i 25.000 tona dnevno iskrcaj po radnom danu, ali za krcanje u travnju plaćen je prijevoz brodom »Prodromos« iste količine \$ 5.425 uz iste uvjete ukrcaja i iskrcaja. Za prijevoz manje količine od 70.000 tona plaćeno je \$ 6 s 3.1/2 tekuća dana za ukrcaj i 3.1/2 tekuća dana za iskrcaj. Registrirani su i prijevozi za Španjolsku za Bilbao »Hastings«, krcanje u travnju količine 65.000 tona uz vozarinu od \$ 6 s 3 tekuća dana za ukrcaj i 15.000 tona dnevno iskrcaj po radnom danu, a za Gijon »Oreomar« krcanje u ožujku količine 60.000 tona \$ 5.95 s 8 tekućih dana za ukrcaj i iskrcaj.

Iz Hampton Roadsa za Japan maksimalne količine od 55.000 tona u siječnju prevozile su se na oko \$ 13.80, u veljači \$ 14.50 s 5 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj dok u ožujku imamo korištenje veće veličine »Berge Captain« za prijevoz 120.000



tona, krcanje u travnju, ali iz Hampton Roadsa s kompletiranjem u Richards Bay (Južna Afrika) uz vozarinu od \$ 10.35. Radi usporedbe u prvom tromjesečju prošle godine najveća postignuta vozarina bila je na ovoj relaciji iz Hampton Roadsa za Japan \$ 18.45, najniža \$ 16.90, a u 1982. godini najveća \$ 19.90 u travnju i najniža \$ 12 u četvrtom tromjesečju, dok je prosjek godine bio \$ 15.70. Inače u posljednje 3 godine najveća je vozarina na ovoj relaciji bila \$ 28.75 u studenome i prosincu 1980. god., a najniža u četvrtom tromjesečju prošle godine.

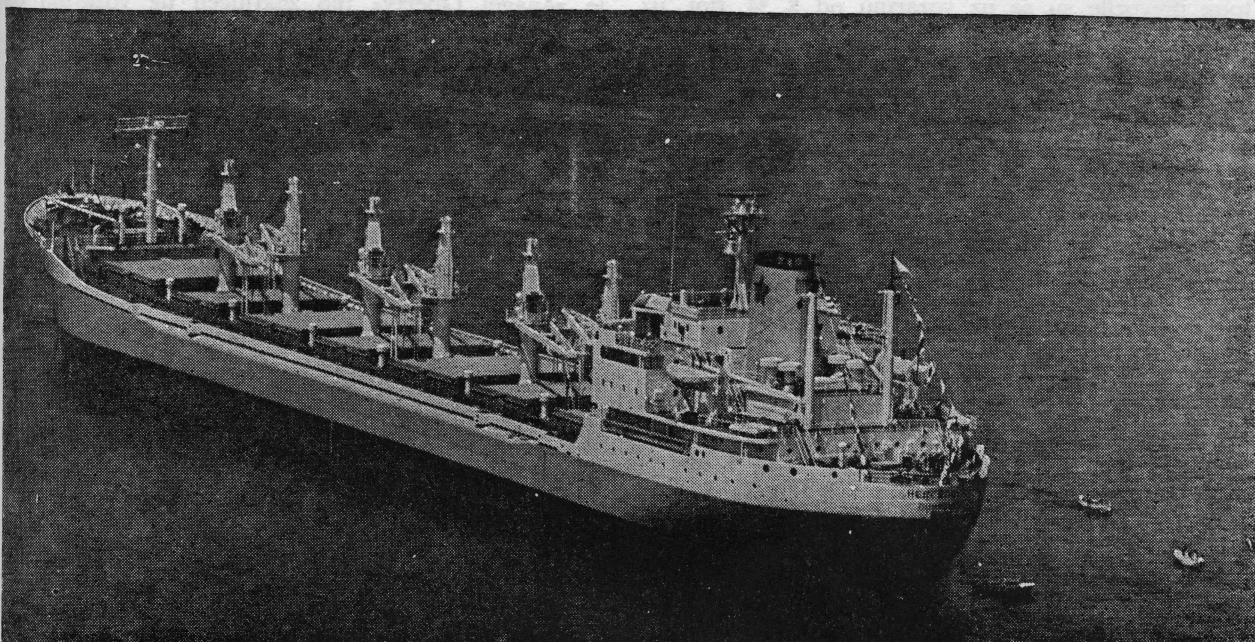
U prijevozu žita iz Meksičkog zaljeva za Nizozemsku vozarine su bile u laganom porastu u odnosu na zadnje tromjesečje prošle godine. Taj porast je nastao iz razloga što se veličina brodova koja se koriste na ovoj relaciji nije mogla održati u eksploataciji uz postojeće niske vozarine pa je dio nje vezan prouzrokujući na taj način pomanjkanje raspoloživih kapaciteta za prijevoz. U siječnju se za prijevoz količine od 50/58.000 tona na početku mjeseca postizala vozarina od \$ 7.75 uz rast od \$ 9. Za tonažu iznad 60/78.000 tona vozarina se kretala od početne \$ 7.50 do najviše \$ 8.25 s 11 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. U veljači za prijevoz količina od 56.000 tona vozarina od \$ 9 pada na \$ 8.50, a za tonažu 60/75.000 tona vozarina se od \$ 9 u jednom primjeru uglavnom kretala oko \$ 8.50/8. Najveća postignuta u ovom mjesecu i ujedno u tromjesečju je prijevoz brodom »Elizabeth«, 70.000 tona žita, krcanje u veljači, \$ 9, a najniža »Cast Bluewhale«, prijevoz 75.000 tona, vozarina \$ 7 s 12 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. U ožujku za veličine do 55.000 tona vozarina se zadržavala na oko \$ 8.10/8.50, a za veličine od 60/75.000 tona na razini onih iz veljače. Radi usporedbe u prvom tromjesečju prošle godine najveća vozarina bila je \$ 10.98, najniža \$ 8, a u 1982. godini najveća je bila \$ 11.85 u svibnju, a najniža \$ 6.10 u kolovozu, dok je prosjek godine bio \$ 8.46. Spomenimo da je u posljednje tri godine najveća vozarina bila \$ 23.75 u lipnju 1980. godine, a najniža \$ 6.10 u

kolovozu 1982. godine. Prosjek vozarine u ovom tromjesečju bio je \$ 8.49 za usporedbu s prosjekom vozarina u istom razdoblju prošle godine \$ 9.54.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan, prijevoz žita, vozarine su slijedile rast u prvom tromjesečju u odnosu na one iz prosinca. Taj rast je nastao usljed pomanjkanja Panamax tonaže kao i na relaciji za zapadnu Evropu, zatim zbog ograničenja gaza prolaza Panama kanala gdje je zbog suše smanjena razina vode u jezerima koji napajaju kanal od normalne 39'06" slatka voda na 37'06" krajem tromjesečja. Iz tog razloga Panamax brodovi krajem tromjesečja. Iz tog razloga Panamax brodovi krajem tromjesečja manje količine tereta uz istu realizaciju ukupne vozarine, pa je vozarina po toni tereta samo fiktivno povećanje. U prijevoz žita na ovoj relaciji uključivala se i manja tonaža od oko 30.000 tona na više a koja je s obzirom na svoju veličinu imala i veću vozarinu. Na rast vozarine uticalo je i povećanje troškova prolaza Panama kanala, jer su troškovi od 12/3 porasli za 9.8% kao i loše prilike tržišta na Dalekom Istoku gdje se osjećalo veliko pomanjkanje povratnih tereta uz najniže vozarine na tržištu.

U siječnju je najveća postignuta vozarina na ovoj relaciji bila \$ 18.75, najniža \$ 15. U veljači najveća \$ 18.75, najniža \$ 16.30, dok je u ožujku najveća bila \$ 22.25 a najniža \$ 16.50 uz srednjak tromjesečja od \$ 17.63 za razliku od prvog tromjesečja prošle godine kada je najveća vozarina bila \$ 23, najniža \$ 16.35 ili srednjak tromjesečja \$ 18.38. Spomenimo i to da je najveća vozarina u posljednje tri godine na ovoj relaciji bila \$ 39.50 u studenome 1980. godine, a najniža \$ 12 u srpnju prošle godine.

Jedno od najvećih iznenađenja je da se SSSR nije kao ranije pojavljivao na tržištu za uzimanjem tonaže brodarskim ugovorima na vrijeme. Razlog tome je da je smanjio svoje potrebe uvoza zbog uspješnijih od očekivanja rezultata žetve, ali i u sistemu rada jer se prijevozi većinom ugovaraju direktno s brodarima, pa se zaključci putem uobičajenih sredstava obavještavanja ne objavljuju. Ra-



čuna se da će u ovoj godini SSSR smanjiti uvoz žita za oko 23% u odnosu na prošlu godinu, pa i nema nekog većeg interesa za uzimanjem tonaže za duže razdoblje. Pokazalo se da je šest brodova krajem tromjesečja htio dati u podnajam, jer je izgleda imao previše tonaže na raspolaganje a u objavljenom zaključku imao je i uspjeha kod broda »Coral«, građenom 1969, 60.376 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 33 tone, isporuka Antwerp/Hamburg područje lipanj, trajanje ugovora do siječnja 1984. godine, jer je postigao vozarinu od \$ 4.500 dnevno za brod kojeg je imao ugovorom na vrijeme uz vozarinu od oko \$ 3.900 dnevno.

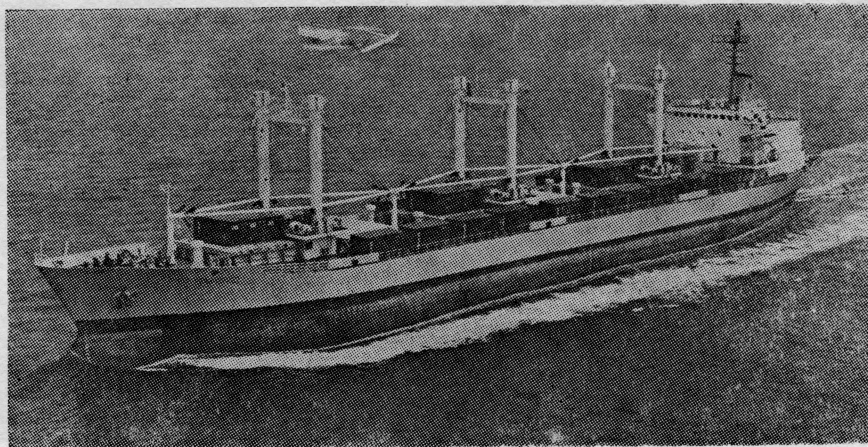
Za razliku od SSSR kineski su naručitelji bili aktivniji u prijevozu žitarica i nekih drugih tereta kao fosfata, šećera i generalnih tereta. U početku su se orijentirali na kupnju žitarica iz SAD i iz Argentine, a kasnije sve više iz Argentine, jer su odnosi sa SAD zapali u krizu uslijed američke restrikcije uvoza kineskog tekstila, iako imaju ugovorene količine od šest milijuna tona godišnje. Prijevozi žitarica iz SAD za NR Kinu, kao i uvoz iz Argentine ugovara se brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje. Iz SAD za veličine od 30/ 36.000 tona tereta vozarina je u ovom tromjesečju malo varirala od \$ 25 do \$ 25.50 uz normu ukrcaja 4.000 tona dnevno (brodar plaća ukrcaj) i 3.000 tona dnevno u iskrcaju, što je na razini vozarine prosinca prošle godine. Iz River Plate s kompletiranjem tereta do pune nosivosti u Bahia Blanca vozarina se kretala za brodove veličine 38.000 tona \$ 30.50, 30.000 tona \$ 31.50/31.75, za 23.000 tona \$ 33.25 uz poznate norme od 2.500 tona ukrcaj i 3.000 tona iskrcaj, što je povećanje u odnosu na prosinac prošle godine \$ 1 po toni. Uvrećeni šećer iz Kube za NR Kinu u količinama oko 15.000 tona prevezio se uz vozarinu od \$ 38.75 u siječnju i veljači, a kasnije na \$ 40/40.50 uz uobičajene kubanske norme ukrcaja i 1.250 tona dnevno iskrcaj. Uspoređujući s prijevozima u prosincu to je povećanje od \$ 2/2.50 po toni. Rasuti teret šećera, količine od oko 20.000 tona prevozile su se uz vozarinu od \$ 34, fiot, uz normu 2.000 tona dnevno ukrcaj i 1.250 tona dnevno iskrcaj. Kineski su naručitelji uzimali tonažu i brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje na raznim područjima ponajviše u zap. Evropi i obalama SAD. Manje iz zapadne Evrope od 15.000 tona nosivosti za putovanje do NR Kine bile su zaklju-

čene uz vozarinu od \$ 3.400 / 3.750 dnevno, od 20.000 tona krajem tromjesečja \$ 3.950 dnevno, od 27.000 tona za krcanje u travnju \$ 4.750 dnevno. U ožujku za krcanje u travnju s isporukom u SAD za veličine od oko 16.000 tona nosivosti vozarina se kretala oko \$ 4.650, a iz Viktorije za istu veličinu \$ 4.100.

Uobičajeno otvaranje područja Velikih Jezera za plovidbu nije uticalo na prilike tržišta brodskog prostora. To se odmah vidjelo po prvim objavljenim prijevozima između kojih je registriran i zaključak 4 tereta od 20.000 tona iz Velikih Jezera za područje Antwerp/Hamburg brodovima Federal Commerce uz vozarinu \$ 23.50 za prva dva na početku otvaranja, a za druga dva putovanja krajem sezone \$ 24, FIO, s 8 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj na račun naručitelja Continental. Također je napravljeno nekoliko zaključaka za prijevoz 17.000 tona žita uz vozarinu od \$ 24 s 6 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj što je za \$ 3 manje u usporedbi s prvim napravljenim poslovima prošle godine. Registrirano je i putovanje iz Velikih Jezera s kompletiranjem u St. Lawrencu za Tunis, količine 25.800 tona, krcanje u travnju uz vozarinu od \$ 25 za dio tereta koji se krca u Velikim Jezerima i \$ 18 za dio tereta krcan u St. Lawrencu, te prijevozi žita za Alžir »Righteous« 16.500 tona i »Cemre« 15.000 tona, krcanje u travnju, prvi uz \$ 39.50, drugi \$ 37.35, FIO, 4 dana ukrcaj i 500 tona dnevno iskrcaj i Nigeniju oko 16.000 tona uz \$ 37.50 s tri dana ukrcaj i 1.000 tona dnevno iskrcaj. Inače, brodskim ugovorima na vrijeme za putovanje naručitelji su bili spremni platiti za brod koji krca u Velikim Jezerima oko 17.000 tona \$ 3.500/3.700 dnevno.

Na ostalim relacijama, uspoređujući s prosincem prošle godine, manji rast vozarina više je rezultat volje naručitelja da prihvate dio porasta troškova kojima su neprestano izloženi brodari nego prilika tržišta.

Iz Meksičkog zaljeva za Maroko većinom su količine bile po brodu oko 20.000 tona. U siječnju je »Anagel Liberty« bio zaključen uz vozarinu od \$ 15.75. Više je prijevoza obavljeno iz američkih luka Atlantika, tako »World Star« \$ 13, krcanje u ožujku, te »Boujniba« \$ 13.50, »Lake Biwa« \$ 12.25, u travnju »Anchises« \$ 12.50 na bazi FIO s 4 dana dozvoljena za ukrcaj i 3.000 tona dnevno iskrcaj. Iz ovih primjera vidi se ako se vozarina iz atlant-



skih luka preračuna na luke iz Meksičkog zaljeva da se vozarina kretala od \$ 15.75 do \$ 14 za razliku prijevoza u prosincu kada je bila \$ 13.50.

Iz atlantskih luka SAD za Španjolsku prijevoz se većinom obavljao većim brodovima do 50.000 tona tereta, a postignuta vozarina je bila oko \$ 8.50, FIO, 10 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. Napravljeno je i nekoliko putovanja tonažom do 25.000 tona, kao npr. »Enver Onward« za Valenciju i / ili Sevillu, krcanje u veljači uz \$ 11.75 / \$ 12.50 ako dvije iskrcajne luke FIO uz norme 7.000 tona dnevno ukrcaj i 3.500 tona dnevno iskrcaj ili »Ever Order« za Valenciju, 25.000 tona, \$ 12.25 uz iste uvjete i norme, krcanje u travnju. Usporede li se ovi poslovi s prijevozima u prosincu broda »13 Juli«, 25.000 tona, \$ 11.30 s 5 dana ukrcaj i 3.500 tona dnevno iskrcaj za Valenciju i Sevillu to je povećanje od \$ 1/1.50 po toni.

Iz atlantskih luka SAD za Constanzu zaključen je u siječnju brod »Marily«, 25.000 tona žita, \$ 17.40, FIO, s 5 dozvoljenih dana za ukrcaj i 3.000 tona dnevno iskrcaj za usporedbu s zaključkom sredinom prosinca »Cimehmet« \$ 16.25 svi uvjeti isti.

I kod drugih prijevoza u Atlantiku prilike su tržišta iste, međutim za putovanja iz Dalekog Istoka prema Atlantiku osjetilo se i dalje pomanjkanje povratnih tereta što je uticalo na postizanje povoljnih vozarina prema Istoku, a veoma niskih u povratnim putovanjima. To se najbolje vidi iz zaključenih brodarskih ugovora na vrijeme za putovanje. Evo nekoliko primjera:

- »Temse« građen 79, 74.524 tone nosivosti, brzine 16 Nm/sat, potroška 62.5 tone, isporuka zap. Evropa, putovanje iz Meksičkog zaljeva za Japan, sredina veljače, \$ 7.000 dnevno za račun Shinwa.
- »Norward« građen 76, 69.699 tona nosivosti, brzine 15.9 Nm/sat, potroška 65 tona dnevno, isporuka Amsterdam, putovanje iz SAD atlantskih luka ili Meksičkog zaljeva za Japan u ožujku, \$ 6.900 dnevno.
- »Rio Plata« 24.206 tone nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 32 tone, isporuka isplovljenjem Avonmouth, putovanje iz zap. Evrope za NR Kinu u ožujku, \$ 4.500 za račun kineskih naručitelja.
- »Annoula« 14.937 tona nosivosti, brzine 13.1/2 Nm/sat, potroška 18 tona, isporuka zap. Evropa, putovanje za Karachi u ožujku, \$ 4.000 dnevno.
- »San George« 14.955 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potrošak 24 tone, isporuka Poljska putovanje za NR Kinu u ožujku, \$ 3.750 dnevno.

ali povratno, gdje je skoro nemoguće zaposliti Panamax tonažu:

- »United Approach«, 60.000 tona nosivosti, novogradnja, isporuka Japan putovanje iz Vancouvera za zap. Evropu krajem siječnja, \$ 2.000 dnevno.
- »Celtic Yana« građen 81, 62.409 tone nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 42 tone, isporuka Japan, putovanje iz Tajlanda za zap. Evropu u veljači, \$ 2.200 dnevno.
- »Sapporo Olympics« građen 72, 28.565 tone

nosivosti, brzine 15.1 i potroška 40.7 tona, opremljen sa šest dizalica od 10. t., isporuka Japan, putovanje za Sredozemno more u ožujku \$ 2.800 dnevno.

- »Rudesheim« 15.726 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potrošak 28 tona, isporuka Japan, putovanje za zap. Evropu u ožujku \$ 2.450 dnevno.

Brodski ugovori na vrijeme za duže razdoblje ukazuju, prema postignutim vozarinama, da se ne očekuju neke bitne promjene tokom godine, a za poslove iznad godine plaća se povećana vozarina kao udio u rastućim troškovima.

- »Sir John Fisher« 67.000 tona nosivosti kod gaza 44 stopa, isporuka u jednoj luci Velike Britanije za razdoblje od dvije godine, \$ 4.250 dnevno za prvu, \$ 4.750 dnevno za drugu godinu za račun naručitelja Asia Merchant Marine.

- »Northern Cherry« 27.000 tona nosivosti, isporuka Japan sredinom veljače, vrijeme trajanja ugovora 18 mjeseci, \$ 3.100 za prvih 12, \$ 3.300 dnevno za ostatak za račun naručitelja Interbulk.

- »Citina« 26.547 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potrošak 31 tonu dnevno, opremljen dizalicama, isporuka zap. Evropa u siječnju, vrijeme trajanja ugovora 12 mjeseci, \$ 3.500 dnevno za račun Lauritzen.

- »Bonanza« 27.494 tone nosivosti, građen 77, opremljen s 4 dizalice od 25 tona, brzine 14 Nm/sat, potrošak 33 tone, isporuka u Atlantiku u ožujku, vrijeme trajanja dvije godine, opcija naručitelja da koristi treću godinu, \$ 3.400 za prvu, \$ 4.500 dnevno za drugu i \$ 5.800 za treću za račun naručitelja Italmare.

- »Begonia« 26.320 tona nosivosti, građen 78, brzine 14.5 Nm/sat, potrošak 29 tona, opremljen s 4 dizalice od 15 tona, isporuka Atlantik u travnju, vrijeme trajanja 12 mjeseci, \$ 3.500, opcija naručitelja daljnjih 12 mjeseci \$ 4.500, za račun talijanskih naručitelja.

U sadašnjoj situaciji i naručitelji i brodari pažljivo ulaze u dugoročne poslove, jer je praksa prošle godine pokazala kod mnogo zaključenih ugovora da su se morali revidirati i vozarine sniziti da bi naručitelji mogli preživjeti.

Kako se vidi iz podataka General Council of British Shipping — London, indeks brodskih ugovora za putovanje u ovom tromjesečju bio je u siječnju 89, u veljači 91 i ožujku 108 za usporedbu s prvim tromjesečjem prošle godine kada je bio u siječnju 114, u veljači 111 i ožujku 131 ili 1981. godine u siječnju 234, veljači 227 i ožujku 211. Indeks brodarskih ugovora na vrijeme u prvom tromjesečju bio je 94, a u istom razdoblju prošle godine 117, 1981. godine 264, 1980. godine 254, 1979. godine 138. Imajući u vidu 1976. godinu čije su vozarine označene indeksom 100 i u međuvremenu od tada inflaciju lako je doći do zaključka da su vozarine pale na svoju najnižu moguću razinu.

Postojeće prilike tržišta mogu se promijeniti samo smanjenjem izgradnje brodova, povećanjem vezane tonaže i inicijativom većeg rashodovanja brodova u staro željezo.