

ni sklopio petogodišnji ugovor sa SSSR o isporukama svake godine pola milijuna tona soje u zrnju i 400.000 tona sojine sačme do uključno 1986. godine.

Sovjetski su naručitelji veoma pažljivo i dobro pripremljeni povremeno uzimali potrebnu tonažu za prijevoz žita da pojačanom aktivnosti uzimanja tonaže ne bi prouzrokovali skok vozarina na tržištu brodskog prostora. Iako se stalno govorilo o sve većim potrebama uvoza žita za SSSR sovjetski naručitelji obavljali su prijevoze tonažom koju imaju u posjedu brodarskim ugovorima na vrijeme za duže razdoblje i onom koju imaju brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje i ovoj ponovno produžuju ugovore za putovanje, pa na taj način ne koriste višak raspoložive. Time su potpuno uspjeli održati tržište pod kontrolom. O njihovoj aktivnosti tokom godine nije bilo točnih podataka. Izvještaji su nekompletirani, ponajviše i neobjavljeni, zaključci se prave u nekoliko mjesta u svijetu, povjerljive su prirode, pa se ne zna ni točan broj korištenih brodova, njihovih veličina ni vrijeme trajanja ugovora.

Za zadnje ugovorene prijevoze brodarskim ugovorom na vrijeme za putovanje krajem 1980. godine sovjetski naručitelji plaćali su za veličine oko 27/30.000 nosivosti vozarinu od \$ 9.500 dnevno, za maksimalno porištenje velikom oko \$ 8.000 a krajem oko \$ 7.700, u srpnju. U toku ove godine zbog neaktivnosti tržišta nudili su uvijek manju vozarinu za svaki naredni prijevoz i uspijevali lako da postignu predloženu vozarinu, jer je slobodne tonaže bilo na pretek. Tako su brodovima od 27/30.000 tona nosivosti za prijevoz u ožujku plaćali vozarinu od \$ 8.500, u svibnju početkom oko \$ 8.000 a krajem oko \$ 7.700, u srpnju \$ 7.000, u rujnu oko \$ 5.000, a u studenom ispod \$ 4.000, da bi u prosincu ponudili \$ 2.700 do \$ 2.900 dnevno. Za »Panamax« veličinu brodova plaćena je vozarina sredinom godine od \$ 6.000 do \$ 6.500 dnevno. I u primjerima većih i manjih brodova za sipki teret krajem ove godine u poređenju s vozarinama krajem prethodne godine, dolazimo do zaključka da su vozarine pale za 70% i da se postignutim vozarinama u četvrtom kvartalu nije moglo pozitivno poslovati.

Nakon ove relacije za potrebe SSSR žito se količinski najviše prevozilo za potrebe Evrope, Japana i NR Kine, pa analizirajući kretanje vozarina na ovim relacijama dolazimo približno do istih rezultata, jer prilike tržišta utiču na sva područja prijevoza podjednako.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu za prijevoz žita bila je zaposlena pored brodova za sipki teret i kombinirana tonaža do gaza dozvoljenog za prolaz rijekom Mississippi, što znači ne do pune nosivosti. Najveća postignuta vozarina na ovoj relaciji plaćena je u siječnju \$ 20.85 (u 1980. godini \$ 23.75 u lipnju), najniža u kolovozu (zaključak broda »Almare Quarta« za prijevoz 60.000 to-

na žita i »Cheyenne« 70.000 tona žita s dozvoljenih 12 dana za ukrcaj i iskrcaj tereta (i prosincu) zaključak broda »Sauda« 70.000 tona žita s 11 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj tereta (\$ 9. Za usporedbu najniža vozarina u 1980. godini bila je \$ 14.50 u siječnju, rujnu i listopadu. U ovoj godini na ovoj relaciji od siječnja do kraja kolovoza vozarine su bile u stalnom padu. Nakon toga u rujnu, listopadu i studenom vozarine su bile u stalnom padu. Nakon toga u rujnu, listopadu i studenom vozarine su bile u blagom porastu, da bi krajem godine došle na najnižu razinu onih iz kolovoza. Najpovoljnije vozarine su bile u prvom kvartalu. Prosjek vozarina na bazi prevezenih količina žita bio je u siječnju \$ 19.73, u veljači \$ 19.05, ožujku \$ 17.86, travnju \$ 15.71, svibnju \$ 13.63, lipnju \$ 13.13, srpnju \$ 12, kolovozu \$ 9.41, rujnu \$ 10.44, listopadu \$ 10.91, studenom \$ 10.75 i prosincu \$ 10.01. Prosjek vozarine čitave godine je \$ 13.55 za razliku od 1980. godine kada je bio \$ 17.73. Ako uzmemo prosjek vozarine u siječnju i prosincu onda dolazimo do zaključka da je vozarina u ovoj godini na ovoj relaciji pala za \$ 9.92, odnosno za 50.3%.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan prijevoz žita se obavljao brodovima do 55.000 tona tereta. Najveća postignuta vozarina bila je u siječnju \$ 34, a najniža u prosincu \$ 18 (zaključak broda »Afovos« 51.000 tona tereta s 11 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj tereta (za razliku od prošle godine kada je postignut najveći vozarinski stav od \$ 39.50 u studenom i najniži \$ 21.50 u siječnju. Tokom čitave godine na ovoj relaciji vozarine su od samog početka godine bile u neprestanom padu s izuzetkom mjeseca lipnja, rujna i listopada. Najpovoljnije su također bile u prvom kvartalu. Prosjek vozarina na bazi prevezenih količina žita bio je u siječnju \$ 31.73, u veljači \$ 30.96, ožujku \$ 28.67, travnju \$ 27, svibnju \$ 25.25, lipnju \$ 27.13, srpnju \$ 25.82, kolovozu \$ 20.67, rujnu \$ 20.92, listopadu \$ 22.20, studenom \$ 21.57 i prosincu \$ 20.13. Prosjek vozarine čitave godine bio je \$ 25.17 za razliku od 1980. godine kada je bio \$ 29.46. Uspoređujući prosjek vozarine u siječnju i prosincu dolazimo do zaključka da je vozarina u ovoj godini na ovoj relaciji pala za \$ 11.60 ili za 36.6%. Japanski naručitelji, iako su brodari ovu relaciju zaposlenja teže prihvaćali zbog manjih mogućnosti povratnih putovanja u Atlantik, uspjeli su održati niske vozarine zahvaljujući pored velike ponude brodskog prostora i mogućnostima kupnje i krcanja žitarica preko luka Pacifika. Vozarina za Japan iz Pacifika za veličinu od 30.000 tona nosivosti za krcanje u studenom bila je \$ 12, za veličinu od oko 53.000 tona nosivosti \$ 10.50 za krcanje u listopadu za razliku od siječnja kada je bila \$ 22, odnosno \$ 19.75 za spomenute veličine.

Kineski su se naručitelji povremeno pojavljivali za uzimanjem tonaže za prijevoz ži-

tarica. Ocjenjuje se da su svoje potrebe uvoza zadovoljavali pretežno svojom tonažom od oko 400 brodova s ukupno 8 milijuna tona nosivosti i brodovima uzetim brodarskim ugovorima na vrijeme za duže razdoblje što znači da, prema podacima sredinom godine, imaju još jednu dodatnu tonažu od oko 120 brodova s 3 milijuna tona nosivosti. Prijevoz žita se obavljao s brodovima za sipki teret veličina od oko 25.000 do 42.000 tone nosivosti maksimum radi ograničenja gaza u kineskim lukama do 35 noga (10.67 metara). Kineska proizvodnja žitarica bila je ove godine 326.5 milijuna tona (1980. godine 318.3 milijuna tona), ali bez obzira na veće potrebe uvoza za zadovoljavanje svojih potreba, kineski naručitelji ograničavaju svoj uvoz do visine 5% ukupne proizvodnje. Računa se da su kineski naručitelji uveli u razdoblju 1980. srpanj do 1981. lipanj oko 13.7 milijuna tona žitarica što je tri puta više u odnosu na 1972 — 1973.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za NR Kinu kineski su naručitelji prihvatili u ožujku vozarinu za prijevoz količine od oko 200.000 tona za brodove 25.000 tona \$ 42.75, 30.000 tona \$ 42, za 34.000 tona \$ 40.50, u lipnju za brodove od 25.000 tona \$ 38,000 tona \$ 37.25 i za brodove od 42.000 tona \$ 36.50, u srpnju za brodove od 25.000 tona \$ 34.50, za 32.000 tona \$ 32.50, u kolovozu za brod od 28.000 tona tereta \$ 31.90. U rujnu vozarina prvi put pada ispod \$ 30, jer je napravljen zaključak broda od 34.000 tona na \$ 29. Izlazeći na tržište u studenom postižu vozarinu za brod od 24.000 tona \$ 31, za 30.000 tona \$ 30, a za 34.000 tona \$ 29. Zadnji zaključak je napravljen u prosincu za brod od 38.000 tona tereta na \$ 27. Svi prijevozi su se obavljali po ustaljenim normama, tj. normi ukrcaja 4.000 tona dnevno, troškovi ukrcaja na račun brodarka i normi iskrcaja od 3.000 tona dnevno. U prošloj godini vozarine su se na ovoj relaciji kretale \$ 36 u veljači, da bi tokom godine bile do kraja listopada na razini \$ 41.50 (43.85 i najviše u prosincu \$ 49) 52 ovisno o veličini broda. U ovoj godini one su bile u stalnom padu, pa uzimajući u obzir prosinac 1980 — prosinac 1981. one su pale za oko 55%.

Ostalim uobičajenim zemljama uvoznica žita ove se godine pridružila i Indija, prvi put nakon 1976. godine, s kupnjom 1.5 milijuna tona žita u SAD za isporuku od kolovoza u slijedećih 17 mjeseci, te ponovnom kupnjom u prosincu u Austriji količine 750.000 tona pšenice, jer svojom proizvodnjom nije uspjela zadovoljiti svoje potrebe.

Iako je područje Velikih Jezera bilo otvoreno za plovidbu 25. III, jedan dan kasnije nego lani, što je bio i rekord najranijeg otvaranja, aktivnost prijevoza žita nije bila u onom obimu u kojem se očekivala. Prvi zaključak broda s krcajem 15.000 tona u Velikim Jezerima i s kompletiranjem do pune nosivosti u St. Lawrencu 26.000 tona bio je prihva-

ćen za zapadnu Evropu uz vozarinu od \$ 31.25 za teret iz Velikih Jezera i \$ 24.25 za teret iz St. Lawrenca, s dozvoljenih 7 dana za potrebe ukrcaja (iskrcaja, što je otprilike \$ 2.75 manje u poređenju s prvim zaključkom prošle godine. Krajem lipnja brod »Yin Kim« (23.000 tona tereta) prihvatio je vozarinu od \$ 24 za teret iz Velikih Jezera i \$ 17. za dio iz St. Lawrenca. U kolovozu i rujnu vozarina je bila \$ 20 iz Velikih Jezera i \$ 13 iz St. Lawrenca, a u listopadu vraća se na razinu vozarina lipnja mjeseca. Nakon toga do zatvaranja područja nema registriranih zaključaka na ovoj relaciji s kompletiranjem tereta u St. Lawrence, već se krca samo u Velikim Jezerima uz ograničen gaz za područje Velike Britanije, Francuske, Španjolske, Italije, Maroka i Alžira.

I tako, dok su se na tržištu broskog prostora najviše nudili tereti žitarica njihova je ponuda bila ograničena, povremeno i smanjena, radi već spomenutih razloga uz koje još treba spomenuti smanjenje izvoza iz američkih luka općenito početkom godine zbog nemogućnosti redovitog prijevoza iz unutrašnjosti do luka radi zaleđenosti rijeka u unutrašnjosti zemlje i neprohodnosti transporta, uobičajenu neaktivnost prijevoza za vrijeme ljeta i nastojanja nekih zemalja da se uvoz što više smanji do dobijanja konačnih rezultata žetvi. Takve prilike utjecale su da je interes za uzimanje brodova brodarskim ugovorom na vrijeme za duže razdoblje bio jako malen.

Aktivnost prijevoza ugljena tokom godina bila je nedovoljna i otežana događajima koji su bili prisutni i dužeg trajanja. Očekivalo se, da će prijevoz ugljena za potrebe energije porasti, međutim takva se predviđanja nijesu ostvarila.

Vremenske prilike već na početku godine utječu da se izvoz ugljena iz SAD, kao najvećeg snabdjevača u svijetu (svjetska robna razmjena morem u 1980. godini s ovom zemljom bila je 66.9 mil. tona, odnosno 37% ukupne svjetske robne razmjene morem) ne odvija normalno. Otprema je sporija, luke zakrčene brodovima, pa brodovi čekaju i do dva mjeseca da ukrcaju teret. U ovakvim prilikama naručitelji se ustručavaju ulaziti u daljnje poslove, jer moraju plaćati brodarkima velike iznose na račun dangube, uz oprez da ta čekanja mogu biti i duža ukoliko dođe do štrajka američkih rudara ako ne postignu sporazum s poslodavcima kod produženja trogodišnjeg ugovora, krajem ožujka. U vremenu od 27. 3. do 8. 6. u kojem su se pregovarali uvjeti o povećanju plate i ostalih beneficija, štrajkom je bilo obuhvaćeno 160.000 rudara i isti je paralizirao 70% izvoza iz ove zemlje. Prema tome normalni izvoz se mogao očekivati tek drugom polovicom godine, ali njega onemogućuje stalna prisutnost zakrčena luka.

S područja Australije, kao drugog po veličini snabdjevača ugljenom u svijetu izvoz za Japan također je bio smanjen zbog smanjenja proizvodnje japanske čelične industrije i završetka japanske poslovne godine (kraj ožujka) i trebalo je dosta vremena za sklapanje novih ugovora i njihovo ratificiranje — potpisan tek 21. 5.

Četvrti po veličini izvoznik ugljena u svijetu Poljska, koja je uobičajeno snabdjevala ovim artiklom zemlje Skandinavije i evropske ekonomske zajednice (izvoz u 1980. godini 18.3 milijuna tona) ove je godine obustavila isporuke zbog smanjenja proizvodnje i pokrivanja svojih vlastitih potreba.

Na najvećim pomorskim pravcima prijevoza ugljena, gdje robna razmjena dostiže oko 80% ukupne svjetske robne razmjene morem vozarine su se kretale kako slijedi:

— Hampton Roads / zapadna Evropa, za prijevoz 50/60.000 tona tereta vozarina u siječnju bila je oko \$ 13, u ožujku \$ 11.25, svibnju \$ 11, lipnju \$ 12, srpnju \$ 10.35, kolovozu \$ 7.75, rujnu \$ 8.75 do \$ 7.75, studenome oko \$ 8.50 s 6 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj tereta. Iz ovog se vidi da je vozarina od siječnja do studenog pala za 34.6%.

— Hampton Roads / Japan, za prijevoz 55.000 tona tereta vozarina u siječnju je bila \$ 29, svibnju \$ 21.25, lipnju \$ 23, srpnju \$ 21.50, kolovozu \$ 18.50, rujnu \$ 18.75 do 19, listopadu \$ 18.25 do 18.50, studenom \$ 18.75, te u prosincu \$ 18.75 do \$ 17.50. U ovom primjeru se vidi da je vozarina od siječnja do kraja godine pala za 39.7%.

Prijevoz željezne rudače ovisi o proizvodnji čelične industrije. Jedan od najvećih uvoznika japanska industrija smanjila je uvoz ove sirovine u ovoj godini u odnosu na prošlu. Ovim je najviše bio pogođen australski izvoz rudače. Proizvodnja čelične industrije u Japanu za prvih 6 mjeseci ove godine iznosi 49.820.000 milijuna tona što je za 13.7% manje od istog razdoblja prošle godine. Isto tako i proizvodnja čelične industrije u Evropi smanjena je za 10.4% u prvom polugodištu u odnosu na isto razdoblje prošle godine. Prijevoz rudače bio je općenito sveden na minimum zahtjeva, dok je ponude brodskog prostora bilo na pretek. Pored toga, konkurencija većih brodova za sipki teret iznad 80.000 tona nosivosti i kombinirane tonaže, koja ne može naći ekonomsko opravdanje svoga zaposlenja na tekućim teretima zbog kronične depresije na tržištu tereta bila je velika i pogodovala naručiteljima u održavanju niskih vozarina.

S obzirom na stalnost uvoza ovog tereta u pojedine zemlje, prijevoz se većinom obavljao na temelju utvrđenih godišnjih isporuka i prijevoznih ugovora i u takvim slučajevima poslovi nijesu registrirani na tržištu.

Manja tonaža bila je uglavnom zaposlena na ostalim teretima u prvom redu u prije-

vozima šećera, gnojiva, riži, magnezita, cementa, fosfata i raznih generalnih tereta. I ovdje su osobiti bili aktivni sovjetski naručitelji u prijevozu šećera i riže i to u prvom polugodištu ove godine, kineski također u prvom polugodištu za razne generalne terete, te japanski za generalne terete i indijski za prijevoz umjetnog gnojiva tokom čitave godine. Sovjetski, kineski i japanski naručitelji uzimali su tonažu većinom brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje, a ostali pretežno ugovorima za putovanje. Za ovu veličinu brodova sovjetski su naručitelji plaćali vozarinu od \$ 7.200/7.400 dnevno u veljači za putovanje iz zapadne Evrope za Crno more za prijevoz šećera, dok npr. za putovanje s teretom riže u svibnju iz Indije za Crno more uz isporuku broda prolazom Capo Passero \$ 6.000 dnevno, da bi u prosincu za isti teret na istoj relaciji ali s početkom putovanja prolazom broda Muscat i završetkom u jednoj luci Crnog mora postigli vozarinu od \$ 3.000. Kineski su naručitelji uzeli npr. u ožujku nekoliko brodova s početkom putovanja 72/84 sata nakon isplavljenja iz jedne luke zapadne obale Afrike, za prijevoz generalnog tereta, krcanje tereta u SAD za NR Kinu uz isporuku broda nakon iskrcaja tereta u Kini uz vozarinu od \$ 6.700/6.725 dnevno. U kolovozu vozarina za ove brodove i ova putovanja bila je \$ 5.200. Završetkom ovih putovanja brodari su većinom upošljavali svoje brodove u povratnim putovanjima za generalne terete iz Japana za istočnu ili zapadnu Afriku, zapadnu Evropu, Sredozemlje ili za putovanja do Meksičkog zaljeva za račun japanskih naručitelja. Tako su Japanci imali dovoljno ponude brodskog prostor što im je omogućavalo da plaćaju još niže vozarine od Kineza, jer su znali da su brodari zainteresirani za povratne terete prema zapadu. Jedan od zadnjih zaključaka u ovoj godini na bazi brodarskog ugovora na vrijeme za putovanje, iz Japana za Karipsko more za račun japanskih naručitelja, je brod »Ios«, 14.907 tona nosivosti, građen 1969, brzine 13.4 Nm na sat, potrošak 17 tona lož ulja i 1. 1/2 tonu diesela, stojnice prosinac 18/20 na \$ 3.500 dnevno.

U ovoj godini malo je registrirano dugoročnih ugovora na vrijeme, s obzirom da su vozarine bile u stalnom padu, pa su i naručitelji i brodari bili u neizvjesnosti što da rade. Iz nekoliko primjera zaključenja Panamax veličina brodova možemo vidjeti kako su se one kretale:

— u siječnju brod »Vikara« 63.418 tona nosivosti, brzine 14.5 Nm na sat, potrošak 46 tona, isporuka broda Continent odmah, trajanje ugovora 12 mjeseci, vozarina \$ 7.25 po toni nosivosti mjesečno (preračunato dnevno \$ 15.075).

— u travnju brod »Ellora« 73.895 tona nosivosti, stojnice početkom svibnja, isporuka broda jedna luka Velike Britanije, trajanje ugovora 12 mjeseci, \$ 11.800.

— u listopadu brod »Ansa Garitor« 62.577 tona nosivosti, 14.1/2 Nm brzina na sat, potrošak 33 tone, isporuka broda Japan, trajanje ugovora 6/9 mjeseci, \$ 3.95 po toni nosivosti mjesečno (preračunato dnevno \$ 8.104).

brod »Morelia« 59.960 tona nosivosti, brzine 14.1/2 Nm na sat, potrošak 59 tona dnevno, trajanje ugovora 18 mjeseci, \$ 4.05 po toni nosivosti mjesečno (preračunato dnevno \$ 7.962).

— u studenome brod »Tiakasaka« 57.138 tona nosivosti, 15.1/2 Nm na sat, potrošak 62.5 tona dnevno, isporuka Continent, trajanje ugovora 6/9 mjeseci \$ 6.000.

— kronična recesija na tržištu tekućih tereta i prisutnost kombinirane tonaže u prijevozu suhih tereta.

Zbog dugotrajne recesije u prijevozu tekućih tereta prouzrokovane smanjenjem potrošnje ovog artikla u industrijski razvijenim zemljama kombinirana se tonaža i dalje zadržala u prijevozu suhih tereta. Svi su izgledi da će se ona i dalje zadržati na ovom tržištu, jer su rezultati poslovanja na tržištu tekućih tereta za nju nepovoljni, a pored toga pooštrene mjere IMCO pravila u pogledu sigurnosti protiv zagađivanja čine ih još više neekonomičnim.

Na nekim relacijama kombinirana tonaža je stalno prisutna, pa usljed toga ulazi u direktnu konkurenciju s brodovima isključivo za prijevoz suhih tereta, što dobro dolazi naručiteljima, jer velikim pritiskom ponude brodskog prostora održavaju vozarine na veoma povoljnoj za njih, niskoj razini. Najbolji primjer u tome nailazimo u prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu. Može se reći da je na toj relaciji kombinirana tonaža istisnula iz zaposlenja brodove za sipki teret veličine Panamax. Svojom velikom nosivosti i do 150.000 tona, a usljed ograničenog gaza rijeke Mississippi do 40 noga (12.119 metara) ova tonaža krca oko 75/80.000 tona tereta, pa je naručitelji prihvaćaju nalazeći u tome svoju ekonomsku računicu. S druge pak strane vlasnici ove tonaže nemaju drugog izbora, osim vezivanja, da se održe na tržištu, pa su prisiljeni da ulaze u poslove i s djelomičnim iskorištenjem korisne nosivosti broda, na ovoj relaciji npr. s 50%.

Analizirajući registrirane poslove na ovoj relaciji u prosincu nailazimo na mnogo OBO (Oil/bulk/ore brodovi) brodova zaposlenih u prijevozu žita. Tako je »Abul Kalam Azad« 114.344 tona nosivosti prevezao količinu od oko 65.000 tona žita, »Spey Bridge« 115.800 tona nosivosti 60.000 tona žita, »Cast Gull« 145.057 tona nosivosti 75.000 tona žita, »Sauda« 123.767 tona nosivosti 70.000 tona žita, »Mihalis« 103.636 tona nosivosti 70.000 tona žita. Treba spomenuti da većina ovih brodova kada se jednom uključi u ovaj posao ostaje u istom poslu, pa to možemo smatrati pos-

lom konsektivnih putovanja. U ranijim mjesecima na ovoj relaciji nailazimo na zaposlenje OBO brodova kao: »Almare Terza« 99.726 tona nosivosti, »Almare Quarta« 99.887 tona nosivosti, »Cheyenne« 123.866 tona nosivosti, »Cast Petrel« 145.052 tona nosivosti, »Walchand« 104.754 tona nosivosti, »Bjorgholm« 124.006 tona nosivosti, »Cayuga« 124.228 tona nosivosti itd. s krcanjima do 75.000 tona tereta. Ovima se u zaposlenju pridružuju brodovi isključivo za sipki teret iznad 100.000 tona nosivosti kao što su: »South Fortune« 124.817 nosivosti, »Theodore« 137.519 tona nosivosti, »Stove Trader« 108.600 tona nosivosti, »Viva« 110.342 tona nosivosti itd. također s prijevozima do 70.000 tona tereta. Tako najprikladnija veličina za ovu relaciju Panamax izdržava veliku konkurenciju za svoj opstanak u ovom poslu prijevoza, a toliki pritisak brodova u potražnji za zaposlenjem i dovodi do vozarina na ovoj relaciji do najnižih od ožujka, 1979. godine. Cijeni se danas da je od ukupne kombinirane tonaže od 404 broda s 47.393.000 tona nosivosti 80% u prijevozima suhih tereta, što je zaista previše.

— velika izgradnja brodova za sipki teret do kraja 1982. godine kao budući veliki višak ponude u odnosu na potražnju brodskog prostora.

Prema podacima »Fearnleys — Oslo« 1. 7. 1981. godine bilo je 4. 198 brodova za sipki teret s ukupno 147.2 milijuna tona nosivosti uz prosječnu starost od 9.1 godine, uz procjenu da će se do kraja godine isporučiti još 112 brodova za sipki teret s ukupno 5.2 milijuna tona nosivosti. U 1982. godini, na temelju istih podataka, ocjenjuje se da može biti isporučeno 268 brodova s 15.8 milijuna tona nosivosti (oko 10.5% postojeće tonaže za sipki teret), a u 1983. godini i kasnije ugovorena je do sada isporuka 192 broda s 10.5 milijuna tona nosivosti.

Iz gornjeg podatka da se zaključiti, uz razmišljanje da postojeća flota nije još toliko stara, da bi slijedilo neko veće kasiranje, da je rast ponude brodskog prostora daleko veći od mogućnosti povećanja obima robne razmjene. Ovako veliki broj narudžbi brodova za sipki teret nastao je u očekivanju pojačane aktivnosti prijevoza ugljena za potrebe energije, međutim, do toga nije došlo, već obratno uslijedile su poteškoće izvoza iz Poljske, odgađanja izgradnji većih terminala (primjer Philadelphia), te zastoji izvoza zbog štrajkova u SAD i Australiji. Krajem godne analize pokazuju da je već viška tonaže oko 30. milijuna tona nosivosti (kombinirana tonaža uključena), a imajući u vidu da će u 1982. godini svaka dva dana (i manje) po jedan brod za sipki teret ući u eksploataciju onda možemo reći, iako je prognoze nezahvalno davati, da se brodarima spremaju »crni dani« što se poslovanja tiče.

ZELJKO NJIRIĆ