

Tržište brodskog prostora suhих tereta u drugom tromjesečju 1984. godine

UDK 388.831.629.123.4 >1984

I pored mnogo razloga i optimizma da će se aktivnost na tržištu brodskog prostora suhих tereta nastaviti i u drugom tromjesečju o. g. došlo je do naglog preokreta već sredinom svibnja i vozarine ponovno nazaduju prema razini najnižih mogućih i što je najgore uz jedinstvena razmišljanja da će takvo stanje potrajati do kraja godine. Time se još jednom potvrdilo pravilo da se ohrabrujuće prognoze za brodare nijesu ponovno obistinile i da će im biti potrebno i dalje dosta truda i napora da prebrode prilike do nekog, za sada zaista nezvjesnog, poboljšanja tržišta.

Činjenica je da se brodari nastoje da priviknu ovakvim prilikama tržišta prihvaćajući ih kao normalne, pa prilikom ulaska u investicije vode računa o izboru uže specijalnosti tipa broda, suvremeno tehnološki bolje opremljenog imajući u vidu i ekonomsku stranu manjeg potroška goriva i broja posade. Međutim, praksa je pokazala da se kod toga ne vodi puno računa o broju brodova što pokazuju podaci za prošlu godinu u kojoj je tonaža za sipki teret i kombinirana porasla za 8 mil. tona nosivosti, a samo je 5 mil. tona rashodovano. Time je, iako je teško zbog raznih okolnosti taj podatak točno utvrditi, na bazi kretanja današnje robne razmjene oko $\frac{1}{3}$ ove tonaže viška. U pogledu određivanja nosivosti i dimenzija broda, posljednjih godina, dosta se griješilo, jer se u prvom redu vodilo računa o želji, a ne o predosjećaju budućih potreba ovisnih o mogućnostima luka i artiklu prijevoza. Gledano unatrag imamo:

— da se ranih sedamdesetih godina veliki broj naloga za izgradnju brodova iznad 200.000 tona nosivosti tankera temeljio na rastu i prijevozu tekućih tereta od 12% godišnje.

— 1974. godine veoma loše prilike na tržištu tekućih tereta i reakciju brodara da se grade brodovi za prijevoz suhих tereta svih veličina.

— 1979/80/81. godine narudžbe brodova za prijevoz suhих tereta do 140.000 tona nosivosti i Panamax tonaže očekujući rast robne razmjene svih suhих sipkih tereta.

— 1982/1983. godine izgradnju manjih veličina brodova za sipki teret od 30/40.000 tona nosivosti kao reakciju na preveliku izgradnju Panamax tonaže.

— 1984/1985. raspoloženje za izgradnju veličina od oko 120.000 tona nosivosti.

Iz ovog se da zaključiti da je izbor veličine broda nastao iz odluke da se uradi nešto protivno od onoga što je tada bilo. Drukčije rečeno to je bila želja da se nastavi s izgradnjom brodova mijenjajući veličine ne bi li se izmijenila sreća. S obzirom da je

svaki korak u mijenjanju veličina ujedno značio prevelike kapacitete u određenoj kategoriji, došlo se do postojećeg stanja u kojem su preveliki kapaciteti svih kategorija brodova, pa odatle i veliki raskorak između ponude i potražnje brodskog prostora. Sadašnje namjere da se ide na izgradnju većih brodova preko 100.000 tona nosivosti smatra se i optimim veličina za prijevoz željezne rudače i ugljena s obzirom na veći dio postojećih kapaciteta luka. Mišljenja da je veličina Panamax broda fleksibilna veličina ne bi trebalo ozbiljno shvatiti, jer se ta tvrdnja može primijeniti i na brodove od 30.000 tona nosivosti, a Panamax veličina u pogledu zaposlenja ostaje u konkurenciji s većim veličinama kod najglavnijih artikala na glavnim plovidbenim pravcima prijevoza. U zadnjih 6 mjeseci, posebno u prvom tromjesečju ove godine, bilo je više potražnje za većim brodovima preko 100.000 tona nego za Panamax tonažom. Iako podaci pokazuju da se sada 31% prijevoza ugljena, 65% željezne rudače i 12% žita prevozi brodovima iznad 100.000 tona nosivosti bilo bi pogrešno na veliko ulaziti u izgradnju ovih brodova, jer ukupna tonaža raznih veličina može da zadovolji naručitelja uz veoma niske vozarine. Prevelika izgradnja i pored atraktivnih cijena i povoljnih uvjeta kredita sa strane brodogradilišta može samo negativno utjecati na njihovo buduće zaposlenje. Radi rješavanja postojećeg viška tonaže nameće se jedno možda zanimljivo pitanje zamjene postojeće tonaže među brodarima putem prodaje ili brodarskog ugovora na vrijeme, tako da ona grupa brodara koja može bolje operativno poslovati s određenom veličinom brodova ima mogućnosti da poveća flotu a da se ne poveća svjetska tonaža, odnosno ponuda brodskog prostora.

Zapaža se nekoliko primjera velikih brodara da je nedavno počelo kupovati polovne brodove po današnjim niskim cijenama i vezivati ih u očekivanju boljeg tržišta ili povećanja cijena starom željezu.

Problem u ovakvim uvjetima poslovanja osijecaju i proizvođači zbog niskih cijena svojih proizvoda. Tako npr. kapacitet proizvodnje željezne rudače u svijetu daleko je od potražnje, pa su cijene veoma niske i u padu u posljednje dvije godine. Cijene za uvoz rudače u Evropu u ovoj godini smanjene su u odnosu na prošlu za 6 do 10%, a za »ad hoc« poslove iz Južne Afrike i do 26%. I japanski uvoznici osigurali su povoljnije cijene, ali tek od početka njihove poslovne godine tj. od travnja. Očekuje se da bi robna razmjena morem željezne rudače mogla dostići 280 mil. tona, za razliku od prošle godine kada je bila 260 mil. tona i najveća 1980. godine 314 mil. tona. Iz ovog podatka da se zaklju-

čiti da proizvodnja čelične industrije ima najviše uticaja na tržište broskog prostora suhih tereta. Ona se očekuje da bi u ovoj godini porasla za 6%. Najveći rast proizvodnje čelične industrije u prošloj godini zapažen je u SAD i Brazilu, a krajem godine dolazi do rasta u zapadnoj Evropi i Dalekom Istoku zbog rasta potreba za automobilima i električnom opremom, pa je zbog smanjenih zaliha željezne rudače i smanjenja cijena aktivnost ovog artikla u prvoj polovici ove godine bila na prvom mjestu.

I kod proizvodnje ugljena imamo povećanja brža od potražnje. Snabdjevači većih izvoznih područja nastoje se dogovarati kako zaustaviti daljnji pad cijena. Tako se Australija i Južna Afrika dogovaraju o najnižoj cijeni, ali s obzirom da se ne dogovaraju s ostalima, a ponudâ je na pretek, gube posao za neka odredišta. Procjenjuje se da bi izvoz ugljena u robnoj razmjeni morem mogao u ovoj godini dostići 209 mil. tona, što bi bilo za 14 mil. tona više od prošle godine. Izvoz iz Australije, Južne Afrike, Poljske i Kanade je u povećanju, dok su SAD smanjile svoj izvoz za 24 mil. tona u odnosu na 1982. godinu. Razlog smanjenja izvoza je nekonkurentna cijena, jer su troškovi dopreme veliki, a većina je snabdjevača uključena u jedinstveni željeznički sistem, pa druge mogućnosti prijevoza nema. Prijedlog Kongresu 1983. godine, o izgradnji cjevovoda od rudnikâ do lukâ nije prihvaćen, a jakost valute također doprinosi izvoznim poteškoćama. Australija kao najveći izvoznik ugljena prodajnom cijenom ima poteškoća da rudnike održi otvorenim za proizvodnju. Cijene su niske zbog konkurencije Južne Afrike, Poljske i Velike Britanije. Korištenjem 7 terminala za prihvaćanje brodova iznad 100.000 tona nosivosti uz što manje troškove prijevoza pokušava se održati u konkurenciji s ostalim zemljama izvoznicama. Dok Južna Afrika izvozi skoro sav ugljen iz Richards Bay, oko 29 mil. tona od postojećih 30.5 mil. tona, rast proizvodnje Poljske (1983. god. izvoz 18 mil. tona) stvara određene probleme Velikoj Britaniji (1983. god. izvoz 7 mil. tona), jer se njene zalihe momentalno kreću oko 58 mil. tona.

Predviđanja su bila da bi svjetska robna razmjena žitarica mogla se zadržati na oko 187/190 mil. tona. Od toga se računalo da bi sovjetske potrebe mogle dostići 31. mil. tona, 2 mil. tona manje od prošle godine, ukoliko bi zalihe SSSR zadržao na istoj razini, a cijene za kupnju bile povoljne. Računalo se da bi NR Kina mogla uvesti oko 12.5 mil. tona, oko 3 mil. tona manje, jer očekuje povoljnu žetvu oko 163 mil. tona svih vrsti žitarica ili 12 mil. tona više nego u prošloj godini. Predviđalo se da će se zbog pada proizvodnje u Evropi uvoz na ovo područje nastaviti na razini prošle godine oko 9 mil. tona. Od svih ovih predviđanja do sada se ništa nije ostvarilo, što je kako ćemo kasnije vidjeti imalo za posljednicu smanjenje vozarina na tržištu broskog prostora.

Smanjenje aktivnosti već početkom svibnja svih bazičnih tereta u slobodnoj plovidbi utjecalo je općenito na pad vozarine na svim područjima prijevoza. Željezna rudača je ostala i u ovom tromjesečju najaktivniji artikal prijevoza, jer su se ranije sakupljene zalihe trošile u 1983. godini i tkao smanjile, a pad

je cijena iskorišten za njihovo ponovno stvaranje. Za prijevoz ovog artikla korištene su najveće veličine brodova i kombinirana tonaža ugovorima na putovanje i na vrijeme za putovanje uz nekoliko zaključenih i dugoročnih ugovora na vrijeme.

Važniji zaključci o prijevozu željezne rudače su:

— Iz Tubarao:

za Taranto »Sauda«, prijevoz 120.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 6, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Rotterdam »Theodore A«, 125.000 tona, krcanje kraj lipnja, \$ 5,975 fio, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj.

za Red Car »Havprins«, 120.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 6.20, fio, 6 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Pohang »Graiglas«, 90.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 13.50, fio, 22.000 tona dnevno iskrcaj.

za Kaohsiung »California Getty«, 100.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 11.60, fio, 38.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj. »Stove Trader« 100.000 tona, krcanje u srpnju, \$ 11, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/30.000 tona dnevno iskrcaj. »Essi Camilla«, 110.000 tona, krcanje kraj srpnja, \$ 10, fio uz iskrcajnu normu 35.000 tona dnevno.

za Japan »Cetra Centaurus«, 150.000 tona, krcanje svibanj, \$ 9.75, fio, iskrcajna norma 30.000 tona dnevno. »Eleni«, 140.000 tona, krcanje svi- »Moshill«, 110.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.50, fio, 30.000 tona dnevno iskrcaj. »Navios Courier«, 100.000, krcanje kraj lipnja, \$ 9.55 uz iste uvjete. »Galini«, 100.000 tona, krcanje u srpnju, \$ 9.75.

za Mindanao »Andros Sorm«, 140.000 tona, krcanje u travnju, \$ 9.85, fio, 3 dana ukrcaj/25.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Port Dampiera:

za Rotterdam »Golden Tulip«, 145.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 9.45, fio, 7 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Gijon »Paloma Delmar«, 100.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 11.80, fio, 70.000 tona dnevno ukrcaj/30.000 tona dnevno iskrcaj.

za Port Talbot »Navios Crusader«, 100.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 12.50, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj.

za Red Car »Tatiana« 140.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.90, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj.

za Japan »Energy Transmission«, 100.000 tona, krcanje u travnju, \$ 5.05, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj.

za Kaohsiung brod 110.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 5.50, fio, 70.000 tona dnevno ukrcaj/38.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Lower Buchanana:

za Taranto »Jorek Kombiner«, 90.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 5.50, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj.

za Antwerp »Hastings«, 70.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 5.40, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj.

Iz Port Cartiera:

za Pohang »Mifunesan Maru«, 110.000 tona, krcanje u travnju, \$ 13.50, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/22.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Seven Islands:

za Rotterdam »Stove Trader«, 105.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 4.10, fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

Iz Narvika:

za Ymuiden, brod 100.000 tona, krcanje u travnju, \$ 2.85, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Antwerp »Navios Courier«, 95.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 2,825 fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

Iz Port Hedland:

za Hansaport »Brazilian Friendship«, 90.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 10.60, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Rotterdam »Andros Storm«, 130.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.50, fio, 7 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Kaohsiung »E. W. Beatty«, 110.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.50, fio, 7 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Kaohsiung »E. W. Beatty«, 110.000 tona, krcanje u travnju, \$ 6,495 fio, 70.000 tona dnevno ukrcaj/38.000 tona dnevno iskrcaj. Međutim, kasnije »President«, ista količina, kasnije u lipnju, \$ 5.90 uz iste uvjete.

za Red Car »Oceanic Victory«, 110.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.75, fio, 7 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

Iz Septiba Bay:

za Pohang »Asia Culture«, 95.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 13.20, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/22.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Monrovijske:

za Rotterdam »Nyuta«, 90.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 4.75, fio, 6 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Taranto »Hastings«, 80.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 4.75, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj.

Iz prednjih se zaključaka vidi da se željezna rudača najviše prevozila za zemlje Evrope, Japan, Južnu Koreju i Taiwan. Treba napomenuti da su prijevozi za Japan veći nego što pokazuju registrirani poslovi, jer se oni pretežno obavljaju na temelju ustaljenih godišnjih ugovora, a za njih nema objavljenih podataka o količinama i ostalim uvjetima prijevoza. I dalje se zapaža da je i u ovom tromjesečju zbog oživljavanja tržišta prijevoza željezne rudače nekoliko brodova za koje znamo da su ranije prevozili žito kao »Sauda«, »Theodore A«, »Navios Courier«, »Stove Trader«, »Havprins«, »Moshill« »Essi Camilla« i »Hastings« napustilo zaposlenje žita u Atlantiku i zbog pomanjkanja zaposlenja uključilo se u prijevoz rudače. U skoro polovici prijevoza željezne rudače brodovi nijesu bili iskorišteni do punog kapaciteta svoje nosivosti. Za razliku od ostalih prijevoza kod željezne rudače se najmanje osjetio pad vozarina od svibnja o. g. i može se reći da su one u većini slučajeva zadržale svoju razinu iz prvog tromjesečja.

Aktivnost prijevoza ugljena je u ovom tromjesečju neuporedivo bila manja od prijevoza rudače. Japanski naručitelji i dalje koriste najveću raspoloživu tonažu na način da krcaju u SAD do mogućeg gaza luke, pa kompletiraju brod punim teretom u Richards Bay. Manja je tonaža bila korištena samo za krcanja u lukama SAD. Tako je »New Forest« za prijevoz 140.000 tona, krcanje svibanj, postigao vozarinu od \$ 13.95, »Orient Pioneer« za 100.000 tona, krcanje lipanj, \$ 12.65, a »Filiatra Legacy« za istu količinu, krcanje srpanj, \$ 11.85 s u prva dva slučaja 8, a u trećem 7 tekućih dana za ukrcaj i 15.000 tona dnevno po tekućem danu iskrcaj. Radi usporedbe u prošloj je godini vozarina za količine od 110/120.000 tona bila najveća \$ 10.35 u travnju i svibnju, a najniža \$ 8.10 u kolovozu, dok je krajem godine bila \$ 9.50. U prvom tromjesečju ove godine vozarina se kretala od \$ 9.75 do \$ 12.45. Za prijevoz iz SAD količina oko 55.000 tona »Green Elm«, krcanje svibanj, postigao je vozarinu \$ 13.90, fio, 25.000 tona dnevno ukrcaj/15.000 tona dnevno iskrcaj, a za nešto veću količinu »Hydrolock«, 60.000 tona, krcanje lipanj, \$ 12, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. U prosincu prošle godine vozarina je bila za prijevoz 55.000 tona \$ 12.50.

Evo i nekoliko važnijih zaključaka prijevoza ugljena na ostalim relacijama:

Iz Hampton Roads:

za zap. Italiju brod, 80.000 tona, krcanje travanj, \$ 8,5 tek. dana ukrcaj/iskrcaj.

za sjv. Francusku brod, 75.000 tona, krcanje lipanj, \$ 6.20, tek. dana za ukrcaj/iskrcaj. U lipnju »Viva«, 90.000 tona, krcanje u srpnju, \$ 5.85, 8 tek. dana za ukrcaj/iskrcaj, a »Belobo« za krcanje u lipnju \$ 5.25, 4 tek. dana ukrcaj/ 4 dana iskrcaj, nedjelje i praznici isključeni.

za Wilhelmshaven »Oswayo«, 90.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 6.20, 6 tek. dana ukrcaj/iskrcaj.

za Fos »Obo King«, 85.000 tona, krcanje lipanj, \$ 6.85, 9 tek. dana za ukrcaj/iskrcaj.

za Pohang »Donau Maru«, 90.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 15.25, fio, 5 tek. dana ukrcaj/18.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Rotterdama:

za Taranto »Lautian Peak«, 74.000 tona, krcanje svibanj, \$ 3.90, fio, 5 tekućih dana ukrcaj/iskrcaj.

Iz Poljske:

za Taranto »Konkar Intrepid«, 75.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 4.25, fio, 18.000 tona dnevno ukrcaj/ 2.1/2 tek. dana iskrcaj.

Iz Gladstone:

za Kaohsiung »Norman Spirit«, 65.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 8.25, fio, 10.000 tona dnevno ukrcaj/28.000 tona dnevno iskrcaj.

za Bakar brod, 65.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 13.50, fio, 25.000 dnevno ukrcaj/ 15.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz Richards Bay:

za Španjolsku »Maersk Seletar«, 60.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 9.10, fio, 25.000 tona dnevno ukrcaj/ 7.000 tona dnevno iskrcaj.

Iz New South Wales:

za Pohang »Hoegh Favour«, 75.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 10.75 fio, 15.000 tona dnevno ukr-

čaj po radnom danu, 18.000 tona dnevno iskrčaj po tekućem danu.

za **Rotterdam** »Nego Victoria«, 100.000 tona, krcanje lipanj, \$ 13.85, fio, 15.000 tona dnevno ukrcaj/ 25.000 tona dnevno iskrčaj.

Iz Hay Point:

za **Kaohsiung** »Al Amir«, 65.000 tona, krcanje u travnju, \$ 7.30, fio, 10.000 tona dnevno ukrcaj/ 28.000 tona dnevno iskrčaj.

za **Taranto** »Tricula«, 115.000 tona, krcanje lipanj, \$ 12, fio, 40.000 tona dnevno ukrcaj/ 20.000 tona dnevno iskrčaj.

Aktivnost prijevoza žita bila je ispod svih mogućih očekivanja, posebno što se tiče najglavnijih pomorskih pravaca za zapadnu Evropu i Japan, te potreba za uvozom ustaljenih količina za SSSR i NR Kinu. Za usporedbu s kretanjem vozarina kod prijevoza željezne rudače i ugljena na ovom se tržištu najprije osjetilo nazadovanje vozarina, pa tako npr. vozarine iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu od najveće postignute u ovom polugodištu od \$ 11.50, fio, u zaključku broda »Ambassador« za prijevoz 75.000 tona, krcanje krajem ožujka s 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj vozarina u zadnja dva objavljena prijevoza krajem polugodišta »Good Target« za prijevoz 60.500 tona krajem lipnja i »Belobo« 53.000 tona, krcanje početkom srpnja pada na \$ 7.75, fio, uz 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za zapadnu Evropu za prijevoz žita vozarina se u travnju kretala od \$ 10.25 do \$ 10.80 za prijevoz količina od 52/60.000 tona uz 10/11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Napravljen je samo jedan zaključak prijevoza veće količine tj. 75.000 tona za Europort »Theodore«, krcanje kraj travnja, \$ 10.75, fio, 12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Srednjak svih vozarina na ovoj relaciji u ovom mjesecu bio je \$ 10.40, za razliku od srednjaka u ožujku \$ 9.96 i travnju prošle godine \$ 9.05. U prvoj polovici svibnja »Vesalius« za prijevoz 73.500 tona, krcanje svibanj, postiže vozarinu od \$ 10.90, fio, 12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a za mnogo manju količinu »Siboseven« 52.000 tona postiže \$ 11.54, fio, 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U drugoj polovici mjeseca »Amargos« za prijevoz 50.000 tona, krcanje lipanj, postiže vozarinu \$ 10.75, fio, 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj i od ovog zaključka vozarine počinju izrazito nazadovati. Srednjak svih vozarina u ovom mjesecu bio je \$ 11.03 za razliku od istog mjeseca prošle godine \$ 9.28. U lipnju su zapaženi prijevozi količina od 42/60.500 tona, a vozarine su bile postepeno u padu od najveće \$ 9, zatim \$ 8.50/ 8.25 da bi krajem dostigla razinu od \$ 7.75. Srednjak vozarina u ovom mjesecu je \$ 8.36 za razliku od istog mjeseca prošle godine \$ 7.98. Prisjetimo se da je godišnji srednjak vozarina na ovoj relaciji bio 1983. g. \$ 8.26, 1982. g. \$ 8.46, 1981. g. \$ 13.55 i 1980. g. \$ 17.73. Svi brodovi na ovoj relaciji u ovom tromjesečju nijesu bili iskorišteni do punog kapaciteta svojih nosivosti.

Na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan u travnju srednjak prijevoza količina po brodu bio je 45.167 tona, jer su Panamax veličine brodova pretežno uključene u prijevoz rudače i ugljena. Za prijevoz količina od 34.000 tona s krcanjem u istom mjesecu plaćena je vozarina od \$ 17.75 / 18, a za krcanja u svib-

nju količina 47/52.000 tona \$ 16/ 16.25. Srednjak vozarina u travnju bio je \$ 16.64 za razliku od ožujka \$ 15.95. Ugovori u svibnju većinom su se odnosili za krcanja u lipnju, a skoro svi su obuhvatili prijevoz količina od oko 52.000 tona uz vozarine u prvoj polovici do \$ 17 uz 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj da bi u drugoj polovici vozarine pale od \$ 16 na \$ 15.50 u slučaju broda »Asian Progress«. Manjem brodu za prijevoz 30.000 tona, krcanje u srpnju, plaćeno je \$ 18 uz 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Srednjak svih vozarina u svibnju bio je \$ 16.91. U lipnju vozarine ponovno nazaduju pa za količine od 52.000 tona najveća plaćena je \$ 15.35 brodu »Ikan Bawal«, a najniža krajem mjeseca \$ 14.25 kod zaključka broda »Eternity Venture« i »Archangelos« s 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Manjem brodu za prijevoz 25.000 tona plaćena je vozarina \$ 18.50 s 7.1/2 dana, a brodu za 34.000 tona s krcanjem u srpnju \$ 18.20 uz 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Srednjak svih vozarina u lipnju bio je \$ 15.40. Uzimajući u obzir kretanje vozarina na ovoj relaciji za prijevoz količina od oko 52.000 tona u prvom polugodištu o. g. dolazimo do podatka da je najviša plaćena vozarina bila \$ 17, a najniža \$ 14.25. Godišnji srednjaci vozarina bili su 1983. g. \$ 17.04, 1982. g. \$ 16.95, 1981. g. \$ 25.17 i 1980. g. \$ 29.46.

Za prijevoz žita iz SAD Pacifika za Japan za količine od 52.000 tona po brodu za krcanje u travnju postizala se vozarina od \$ 9.75, za krcanja u svibnju \$ 10.25 do \$ 10.85. U svibnju se vozarina kretala od \$ 11.10 najviše do \$ 9.95, a u lipnju \$ 10.25 do \$ 8.65, fio, u primjeru broda »Amadeos«, krcanje srpanj uz 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Ovo je ujedno i najniža vozarina na ovoj relaciji u ovoj godini.

Aktivnost prijevoza žita za potrebe SSSR nije se ostvarila, iako su predviđanja početkom godine bila da će potrebe uvoza dostići 31 mil. tona. Kada bi sovjetske potrebe bile zaista tolike, to bi značilo, pod pretpostavkom da se koriste veličine brodova u srednjaku od 40.000 tona, da SSSR treba zaposliti tonažu koja će napraviti 775 putovanja u godinu dana. Do podataka o prijevozima za račun SSSR teško je doći, jer se ona ne objavljuju, ali sa sigurnošću se može reći da su one ispod toga, jer bi toliki broj putovanja bio zapažen na tržištu zaposlenjem tonaže i vozarine ne bi slijedile pad SSSR je krajem polugodišta uradio obratno i dio tonaže zaključen brodarskim ugovorima na vrijeme povratio brodarima, bez nekih pregovora o mogućem njenom zadržavanju. Agencijske vlasti objavile su da su isporučile SSSR u prva četiri mjeseca ove godine 3.8 mil. tona žita za razliku od prošle godine kada je u istom razdoblju bilo isporučeno 5 mil. tona. U zadnjim godinama SSSR uvozi više iz Kanade, Australije i Argentine, a prije američkog embarga uvezio je pretežno iz SAD. Tako je pred 5 godina uvezao iz SAD 23 mil. tona i do tada mu je SAD osiguravao 50% potrebnih količina uvoza žitarica. Za ovu godinu i slijedećih 4 ugovorena je isporuka samo 9 mil. tona svake godine, što znači trećina do četvrtina potreba. Da li će SSSR trebati kupiti više u SAD od ugovorenih količina ovisi o vremenskim uvjetima svoje žetve, cijeni ostalih zemalja proizvađača i što je neizvjesno o političkim odnosima ovih dviju zemalja, ali je za sigurno da će ostati i dalje kupac za tržištu Australije, Kanade i Argentine. Predsjednik jedne od najvećih

američkih žitarskih kuća koja se bavi transportom žita Bunge Corporation W. Klein smatra da je »američki embargo ne samo skrenuo sovjetske kupovine na druga područja, već da je embargo dao poruku ostalima da SAD nije snabdjevač na kojeg se može sa sigurnošću osloniti«. Prema podacima SAD je u 1979. g. izvezio 59% ukupnih svjetskih potreba, a sada se taj postotak kreće ispod 50%.

Kineski naručitelji u ovoj godini nijesu na tržištu za prijevoz žita. Za ostale svoje potrebe uvoza koriste se većinom manjom tonažom brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje do NR Kine, kao:

- »Easter Bay« 21.368 tona nosivosti, brzine 16 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno, isporuka Recalada u svibnju, putovanje za Kinu, \$ 5.500 dnevno.
- »First Jay« 15.139 tona nosivosti, brzine 14.1/2 do 15 Nm/sat, potroška 25 tona dnevno, isporuka Meksički zaljev u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 4.400 dnevno.
- »Oinoussai« 20.906 tona nosivosti, brzine 15.1/2 Nm/sat, potroška 38 tona dnevno, isporuka Meksički zaljev u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 5.200 dnevno.
- »Aegis Cosmic« 21.050 tona nosivosti, brzine 13 do 13,5 Nm/sat, potrošnje 28/29 tona dnevno, isporuka Wilmington/Savannah područje u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 5.200 dnevno.
- »Silver Cloud« 15.260 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 19 tona dnevno, isporuka Constanza u svibnju, putovanje za Kinu, \$ 3.250 dnevno.
- »Thalassini Avgi« 21.031 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 32.1/2 tone dnevno, isporuka Recalada u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 5.250 dnevno.
- »Dido« 15.050 tona nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 16 tona dnevno, isporuka Varna u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 3.000 dnevno.
- »Hira III« 30.682 tone nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka Yuzhny u lipnju, putovanje za Kinu, \$ 4.525 dnevno.

Kada se očekivalo da bi područje Velikih Jezera moglo biti najaktivnije u drugom tromjesečju nađe su iznevjerene, jer tereta nema dovoljno koji bi mogli zadovoljiti ponuđenu tonažu za povratna putovanja prema zapadnoj Evropi, Africi i Sredozemlju. Uslijed pomanjkanja tereta brodari su prisiljeni da prihvate svaki zahtjev naručitelja, a time i ponuđenu svaku smanjenu vozarinu. Iz nekoliko registriranih prijevoza to se može najbolje vidjeti:

- **Iz Velikih Jezera za zap. Evropu** brod, prijevoz 16.000 tona, krcanje u travnju, \$ 24.25, fio, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. »Pacific Freedom«, krcanje travanj, 17.000 tona, \$ 23.25, fio, uvjeti isti. Za krcanje u svibnju »Aeneas«, 16.400 tona prihvaća \$ 18.50, fio, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a »Achilles« za prijevoz iste količine \$ 18, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za puni teret »Mela« u svibnju prihvaća vozarinu od \$ 16, fio, za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 9 za dio krcan u St. Lawrence, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U lipnju brodar za prijevoz 16.000 tona iz Velikih Jezera prihvaća vozarinu od \$ 13, fio, 6 dozvoljenih dana za ukr-

caj/iskrcaj, a istu vozarinu za krcanje u srpnju imamo u slučajevima prijevoza »Nosira Madeleine« i »Vasiliki« za prijevoz količina 18.000 i 17.500 tona s 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Spomenimo radi usporedbe da je za početna krcanja »Vasilis« za prijevoz 18.000 tona postigao vozarinu \$ 25, fio, iz Velikih Jezera u opciji naručitelja kompletiranje u St Lawrence do 26.000 tona uz vozarinu od \$ 20.25 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 13.25 za dio krcan u St Lawrence, 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

- **Iz Velikih Jezera za zap. Italiju** »Hermine« za prijevoz 29.000 tona, krcanje u travnju postiže vozarinu od \$ 22.25, fio, za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 15.75, fio, za dio krcan u St Lawrence, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/ 4.000 tona dnevno iskrcaj. U svibnju »Belle Etoile« za prijevoz 17.200 tona samo iz Velikih Jezera postiže \$ 25.75, 4 dozvoljena dana za ukrcaj/ 2.500 tona dnevno iskrcaj.
- **Iz Velikih Jezera za Egipat** »Vasilis« za prijevoz 25.000 tona, krcanje u travnju, \$ 27.25, fio, za dio krcan u Velikim Jezerima i \$ 20.25 za dio krcan u St. Lawrence, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/ 1.000 tona dnevno iskrcaj. »Atlantic Helsman« u svibnju za istu količinu i uvjete postiže 75 centi više.
- **Iz Velikih Jezera za Jadran** brodu za prijevoz 16.000 tona, krcanje u svibnju plaćeno je \$ 27.25, fio, 4 dozvoljena dana ukrcaj/ 2.500 tona dnevno iskrcaj.
- **Iz Velikih Jezera za Alžir** »Sounion« za prijevoz 15.000 tona u svibnju, \$ 36, fio, 4 dozvoljena dana ukrcaj/ 500 tona dnevno iskrcaj.

Na području River Plate zapažena je veća aktivnost prijevoza žitarica. Evo nekoliko objavljenih zaključaka:

- **Iz River Plate za zap. Italiju** brod za prijevoz 24.000 tona, krcanja svibanj, \$ 24.50, 2.000 tona dnevno ukrcaj/ 3.000 tona dnevno iskrcaj.
 - **Iz River Plate za Tartous** brodu za prijevoz 30.000 tona, krcanje travanj, \$ 29.50, fio, 2.000 tona dnevno ukrcaj/ 2.000 tona dnevno iskrcaj.
 - **Iz River Plate s kompletiranjem Buenos Aires za Alžir** »Golden Sword«, 15.000 tona, krcanja travanj, \$ 37, 2.000 tona dnevno ukrcaj/ 400 tona iskrcaj. Za istu količinu prihvaćen je »Aegis Fame«, krcanje svibanj uz iste uvjete, ali \$ 34.25.
 - **Iz River Plate s kompletiranjem Buenos Aires za Beirut** »Miss Marietta«, 42.000 tona, krcanje svibanj, \$ 22, 3.000 tona dnevno ukrcaj / 5.000 tona dnevno iskrcaj.
 - **Iz River Plate za Egipat** »Scorpios«, 25.000 tona, krcanje travanj, \$ 32, 2.000 tona dnevno ukrcaj/ 1.000 tona dnevno iskrcaj.
 - **Iz River Plate za Japan** »Paloma« 48.000 tona, krcanje travanj, \$ 27.35, 2.000 tona dnevno ukrcaj 5.000 tona dnevno iskrcaj. Ostali prijevozi imaju \$ 27.50 do \$ 28 po toni.
- Uzmemo li u primjer relaciju iz Meksičkog zaljeva za razne luke Sredozemlja i Crnog mora u ovom tromjesečju dolazimo do sljedećih objavljenih podataka o prijevozima žita:
- **Iz Meksičkog zaljeva:**
 - **za Španjolsku** »Pelješac«, 55.000 tona, krcanje

travanj, \$ 10, 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. »Festival« 50.000, krcanje u lipnju, ista vozarina i uvjeti.

za **Constanzu** »Toxotis«, 30.000 tona, krcanje svibanj, \$ 18.75, fio, 5 dana ukrcaj/ 3.000 tona dnevno iskrcaj. Ostali za istu količinu prihvaćaju \$ 18.50 i \$ 18 uz iste uvjete. »Vitkovice« za 35.000 tona, krcanje lipanj, \$ 16.75 uz iste uvjete.

za **Egipat** »Syra« 25.000 tona, krcanje svibanj, \$ 22, fio, 4,5 dozvoljena dana ukrcaj/ 1.000 tona dnevno iskrcaj.

za **Tunis** »Ever Onward« 25.000 tona, krcanje svibanj, \$ 17, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/ 2.000 tona dnevno iskrcaj. Ovo je vozarina koja se postizala u veljači, dok je u siječnju za ovu veličinu uz iste uvjete bila \$ 19.75.

za **Lisabon** »Rena«, 20.000 tona, krcanje lipanj, \$ 18, fio, 7.000 tona dnevno ukrcaj/ 2.000 tona dnevno iskrcaj.

za **Jadran** »Jonni« 20.000 tona, krcanje lipanj, \$ 16, fio, 5 dana dozvoljenih za ukrcaj/ 3.250 tona dnevno iskrcaj.

za **Siriju** »Natalie Bolten« 25.000 tona, krcanje lipanj, \$ 18, 4 dozvoljena dana za ukrcaj/ 3.000 tona dnevno iskrcaj.

za **Alžir** »Elpidoforos« 13.500 tona, krcanje lipanj, \$ 23.50, 4 dozvoljena dana ukrcaj / 500 tona dnevno iskrcaj. U veljači za 15.000 tona vozarina plaćena \$ 25.75, 4 dana ukrcaj / 400 tona dnevno iskrcaj.

Neki naručitelji nastavili su uhodanu praksu da obavljaju prijevoze po sistemu brodarskih ugovora na vrijeme za putovanje. Ugovori na vrijeme za duže razdoblje osigurali su naručiteljima da svoje stalne terete po godišnjim ugovorima prevoze po dosta povoljnim vozarinama. Taj se prijevoz, uglavnom, odnosi na rudaču i ugljen po određenoj dinamici prijevoza, a ujedno im daje mogućnosti da zaposle tonazu i za ostale terete. Evo nekoliko registriranih poslova o prijevozu ugovorima na vrijeme:

— »Novia«, 14.926 tone nosivosti, brzine 15.1/2 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka zap. Italija u travnju, reisperuka Meksički zaljev, \$ 2.700 dnevno.

— »John P«, 15.675 tone nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 25 tona dnevno, isporuka Rostock u travnju, reisperuka Kuba, \$ 2.800 dnevno.

— »Yannis D.« 26.678 tone nosivosti, brzine 14,5 Nm/sat, potroška 29 tona dnevno, isporuka prolaz C. Passero u travnju, reisperuka prolaz Skaw ili C. Passero, putovanja za Velika Jezera, \$ 3.600 dnevno.

— »Cosmos Deneb«, 26.520 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 25 tona dnevno, isporuka Japan u travnju, reisperuka Meksički zaljev, \$ 2.500 dnevno.

— »Sava«, 30.345 tone nosivosti, brzine 14, potroška 40 tona dnevno, isporuka prolaz Gibraltar u travnju, reisperuka Skaw ili C. Passero prolazom, putovanje za Velika Jezera, \$ 4.300 dnevno.

— »Fort Yale«, 27.960 tone nosivosti, brzine 14,5 Nm/sat, potroška 38 tona dnevno, isporuka Flushing u svibnju, reisperuka Singapore/Japan područje, \$ 5.250 dnevno.

— »Mar Transporter«, 18.970 tona nosivosti, brzine

13 Nm/sat, potroška 23 tone dnevno, isporuka Singapore/Indonezija područje, svibanj, reisperuka Istočna obala SAD / Meksički zaljev područje, \$ 2.300 dnevno.

— »Alma«, 18.020 tone nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Antwerp u lipnju, reisperuka Karipsko more, \$ 3.975 dnevno.

— »Reliant«, 14.940 tone nosivosti, brzine 13,5 Nm/sat, potroška 18 tona dnevno, isporuka Japan u lipnju, reisperuka Karipsko more, \$ 2.750 dnevno.

— »Toyoshima Maru«, 64.461 tone nosivosti, isporuka Japan u lipnju, reisperuka Karipsko more, \$ 5.000 dnevno.

— »Wayfarer«, 27.135 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 40 tona dnevno, isporuka Japan u lipnju, reisperuka zap. Evropa, \$ 4.500 dnevno.

— »Caramella«, 15.790 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 28 tona dnevno, isporuka Japan u lipnju, reisperuka Sredozemno more, \$ 3.500 dnevno.

— »El Carrier«, 24.211 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 34 tone dnevno, isporuka zap. Evropa u lipnju, reisperuka Singapore / Japan područje, \$ 4.000 dnevno.

— »Han Pacific«, 26.601 tonu nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 39 tona dnevno, isporuka Flushing u lipnju, reisperuka Singapore / Japan područje, \$ 3.800 dnevno.

— »Berge Captain«, 130.050 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 55 tona, isporuka srpanj, vrijeme trajanja 3 godine, \$ 2.85 po toni nosivosti mjesečno.

— »Marinichi«, 161.798 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 100 tona dnevno, isporuka zap. Evropa u svibnju, vrijeme trajanja 11/13 mjeseci, \$ 1.80 po toni nosivosti mjesečno.

— »Thetis«, 70.921 tonu nosivosti, brzine 15,5 Nm/sat, potroška 55 tona dnevno, isporuka Južna Koreja u travnju, vrijeme trajanja 17/19 mjeseci, \$ 5.700 dnevno.

— »Pasithea«, 155.407 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 84 tona dnevno, isporuka 1984. g., vrijeme trajanja ugovora 2 godine, \$ 1.90 po toni nosivosti mjesečno.

— »Jalavihar«, 75.189 tone nosivosti, brzine 16 Nm/sat, potroška 69 tona dnevno, isporuka Sredozemno more u travnju, vrijeme trajanja ugovora 6 mjeseci, \$ 5.850 dnevno.

— »Chili«, 142.725 tona nosivosti, brzine 12 Nm/sat, potroška 55 tona dnevno, isporuka prolaz C. Passero u svibnju, vrijeme trajanja ugovora godinu dana, \$ 1.70 po toni nosivosti mjesečno.

— »Arapaho«, 121.234 tone nosivosti, brzine 15,5 Nm/sat, potroška 85 tona dnevno, isporuka Singapore u svibnju, vrijeme trajanja godinu dana, \$ 2.35 po toni nosivosti mjesečno.

— »Fukukawa Maru«, 119.637 tone nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 78 tona dnevno, isporuka studeni, vrijeme trajanja 5 godina. Vozarina za prvu \$ 1.60, za drugu i treću \$ 2.10, za četvrtu i petu godinu \$ 2.50 po toni nosivosti mjesečno.

Za očekivati je da će se robna razmjena i dalje smanjivati, posebno iz razloga uobičajenog zastoja aktivnosti za vrijeme ljeta, pa će se postojeće stanje tržišta zadržati najvjerojatnije do kraja godine.