

ŽELJKO NJIRIĆ

## Tržište brodskog prostora suhих tereta u drugom tromjesečju 1983.

Nedovoljna aktivnost prijevoza na tržištu brodskog prostora suhих tereta karakterističnost je tržišta i u ovom tromjesečju. Prošlo je vremensko razdoblje od godinu dana izuzetno niskih vozarinskih stavova, najnižih u zadnjih 7 godina, u kojoj je uslijed svjetske ekonomske krize svjetska robna razmjena pa time i potražnja za brodskim prostorom svedena na minimum. Ovakve prilike tržišta ne mogu se izmijeniti, sa sigurnošću bar ne za dogledno vrijeme, jer je:

— ponude brodskog prostora na pretek, a uz to svako osjetnije povećanje vozarina može aktivirati nezaposlenu vezanu tonažu i spriječiti njen rast. Prema zadnje objavljenim podacima »General Council of British Shiping London« krajem prvog tromjesečja bilo je nezaposleno 1.322 broda za prijevoz suhих tereta i kombinirane tonaže s ukupno 26.6 mil. tona nosivosti ili 8% ukupne svjetske flote suhих tereta. Kada se k tome uzme u obzir da je zaposlena tonaža nedovoljno iskorištena, jer dio nje nije korišten do punog kapaciteta i posluje s ekonomskim brzinama onda se ukupni višak ponude brodskog prostora procjenjuje na oko najmanje 40 mil. tona nosivosti.

— Iako su nalozi za izgradnju krajem prvog tromjesečja najmanji u posljednje 4 godine, planirana je izgradnja brodova za sipki teret 47.1% ukupnih svih naloga ili pak 12.5 mil. tona. Isporuke su pretežno u 1984. godini. Nalozi za izgradnju u drugom tromjesečju su u porastu što pokazuje primjer japanskih brodogradilišta, gdje je u travnju ugovoren 71 brod s 1.61 mil. BRT u odnosu na ožujak kada je bilo ugovoreno 48 brodova s 980.000 BRT-a. Od ovih 71 plovnih jedinica 67 je za sipki teret što daje zaključak da još ima brođara optimista koji očekuju oživljavanje tržišta od 1985. godine pa na dalje.

— Prodaja brodova u staro željezo je nedovoljna da bi mogla uticati na osjetno smanjenje ponude brodskog prostora, iako je dobar dio svjetske flote prošao uobičajenu starosnu granicu, kada joj je vrijeme da se povuče iz eksploatacije. Razlog tome je mali interes za kupnjom i niske cijene starog željeza.

— Ukupni prijevoz željezne rudače u prošloj godini dostigao je samo 270.01 mil. tona za razliku od godine ranije kada je bio 304.08 mil. tona. Najveći pad zabilježen je u SAD 51%, zapadnoj Evropi 13%, dok je Japan uvećao manje samo 1.55 mil. tona. Iako japanska

industrija u ovoj godini povećava proizvodnju čelika, zalihe bazičnog tereta su velike, pa će trebati vremena dok dođe po povećanih kupnji. Ovo povećanje proizvodnje, brže od očekivanja, nastaje u Japanu zbog povećanih naloga za izgradnju brodova. Očekuje se, prema izjavi predsjednika japanske čelične industrije, da bi svjetska proizvodnja u ovoj godini mogla dostići 667 mil. tona za razliku od prošle kada je bila 645 mil. tona (maksimalna je bila 1979. god. i to 750 mil. tona).

— Prijevoz žitarica je u padu u prvom redu zbog smanjenog uvoza i potreba SSSR. Moguće je da dođe do dodatnih kupnji u SAD, ali se dosadašnjim razgovorima nije ništa postiglo i ne očekuju se isporuke nekih većih količina. Dosadašnji dugoročni ugovor utvrđivao je minimalne količine od 6 mil. tona godišnje. Pred 3 godine SAD je zadovoljavao oko 70% sovjetskih potreba sa žitaricama, a prošle su godine isporuke svedene na samo 20%, jer se SSSR većinom snabdijevao u Kanadi i Argentini. Da li će se novi ugovor sklopiti ili ne ovisi najviše o financiranju, ali treba imati u vidu da će se njihove potrebe smanjiti zbog blage zime gdje se očekuje da bi žetva mogla dati povoljne rezultate. Inače je SSSR imao 4 godine za redom slabu žetvu i najgoru u 1981. godini kada je proizveo samo 160 mil. tona, a potrebe su bile 230 mil. tona. Prema tome, uvezene će količine biti mnogo manje od predviđenih očekivanja.

— Imajući u obzir ljeto pred nama gdje dolazi do uobičajenog zastoja aktivnosti u poslovanju, veći dio godine će proći u lošim uvjetima tržišta za brođare, pa ostatak vremena ne može bitno uticati na konačno njihovo godišnje poslovanje, koje će u svakom slučaju biti nepovoljnije u odnosu na prošlu godinu.

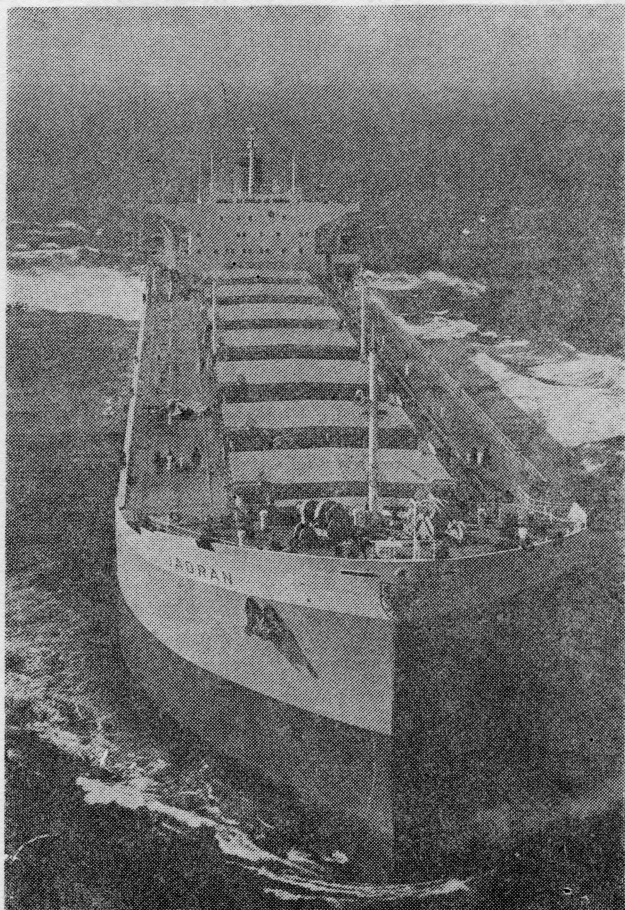
U prijevozu željezne rudače u ovom tromjesečju je kao obično korištena tonaža najveće veličine. Prema objavljenim zaključcima tereta je bilo malo i nedovoljno, pa su i vozarine bile niske na granici najminimalnijih. Tako npr.

— iz Dampiera za zap. Evropu »Amazon Maru« za prijevoz količine 150.000 tona, krcanje u svibnju prihvatio je vozarinu od \$ 6.45, fio, s 7 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj. Ovo je u usporedbi s krcanjima u veljači pad vozarine za 55 centi, a ugovorena je količina bila 140.000 tona. S istog po-

dručja za **Taranto** za prijevoz količine od 110.000 tona brodom »Tectus« plaćena je vozarina \$ 7.75, fio, ukrcaj 40.000 tona dnevno (20.000 tona dnevno iskrcaj po tekućem danu).

— iz **Tubarao (Brazil)** za **Taranto** »Berge Brioni« za prijevoz 220.000 tona u travnju postigao je vozarinu od \$ 3.20, fio, s 7 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj. Za **Gijon** »Gloric«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u svibnju, \$ 6 uz 8 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj, a »Super Star« za prijevoz 90.000 tona, \$ 5.50, fio, s 7 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za **Japan** »Cast Narwhal«, prijevoz 220.000 tona u srpnju, 5.25, fio uz iskrcajnu normu 40.000 tona dnevno. Za **Antwerp** »World Duality«, prijevoz 92.000 tona u lipnju, \$ 5.20, fio, 5 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj.

— iz **Seven Islands** za **Japan** krajem svibnja za prijevoz 160.000 tona plaćena je vozarina od \$ 7.20, fio, ukrcaj 90.000 tona dnevno / 35.000 tona dnevno iskrcaj po tekućem danu. Za nešto manju veličinu, krcanje u lipnju 140.000 tona zaključena je »Aurora«, \$ 9 uz iste uvjete.



M/b »ADRAN«, nosivosti 72.887 tona, izgrađen u britanskom brodogradilištu Sunderland 1976. godine, najveći jugoslavenski brod ove vrste

S obzirom da je recesija zahvatila čitavo tržište broskog prostora tj. sve raspoložive terete, u prijevozu ugljena imamo istu situaciju. Ipak primjeri zaključenih putovanja pokazuju rast vozarine u odnosu na prvo tromjesečje, jer se za prijevoz ugljena kao najveće veličine koristi Panamax tonaža, a ove izgleda da nema dovoljno, jer je dobar dio povučen iz eksploatacije i vezan. Na relaciji iz SAD za Japan rast vozarina je nastao zbog smanjenja razine vode u jezerima koje napajaju Panamski kanal uslijed suše. Od normalnog mogućeg gaza prolazom kanala 39'06" (slatka voda) gaz je opao na 36' krajem travnja, da bi se u svibnju opet počeo dizati zbog kišnog vremena i krajem mjeseca narastao do 37'06", a krajem tromjesečja dostigao 39' noga. Za vrijeme smanjenja razine vode u jezerima vozarina je rasla toliko koliko je bilo potrebno da uslijed manje ukrcane količine brodar ipak postigne istu realizaciju ukupne vozarine, što znači da rast vozarine po toni tereta predstavlja samo fiktivno povećanje vozarine. Kasnije kako se gaz povećavao i vozarine su se smanjivale. Isto je slučaj i kod prijevoza žita na ovoj relaciji. Ne zaboravimo i to da je na rast vozarina na relaciji za Daleki Istok uticalo i povećanje troškova prolaza Panama kanala za 9.8% počev od 12/3. i loše prilike tržišta na Dalekom Istoku uz veliko pomanjkanje povratnih tereta i najniže postojeće vozarine na tržištu.

Malo je registriranih zaključaka za prijevoz ugljena bilo u ovom tromjesečju što dokazuje da je aktivnost prijevoza bila slaba. Uspoređujući prijevoz u prva 4 mjeseca na relaciji iz Meksičkog zaljeva i atlantskih luka SAD za Japan, prijevoz ugljena, izvršeno je 1/3 manje prijevoza u ovoj godini u odnosu na prošlu. Opaža se i dalje da Japanci na ovoj relaciji nastoje koristiti najveću kategoriju brodova za sipki teret na način da krca dio tereta u SAD do mogućeg gaza luke ukrcanja kompletirajući teret do pune nosivosti broda u Richards Bay nastojeći na taj način da plate što manju vozarinu. U ovakav posao u ovom tromjesečju uključuju se brodovi »Alexandra Dio« za prijevoz 126.000 tona, krcanje u travnju, »Equinox« za prijevoz 130.000 tona i »Hornchurch« za prijevoz 100.000, te »Cast Cormorant« za 100/120.000 tona, krcanje u svibnju, i »Esplanade« za prijevoz 120.000 tona, krcanje u lipnju, uz vozarinu od \$ 10.25/10.40 za krcanja u svibnju i \$ 9.60 za krcanja u lipnju, uz norme 6/8 tekućih dana za ukrcaj/iskrcaj tereta iz SAD i 15.000 tona dnevno ukrcaj / 25.000 tona dnevno iskrcaj po tekućem danu za teret iz Richards Bay. Na pravcu SAD / Japan za maksimalne količine koriste se Panamax brodovi koji mogu prevesti 55.000 tona, radi ograničenja gaza Panama kanala, uz vozarinu od \$ 17.25 / 17.60 za krcanja u svibnju, \$ 14.25 za krcanja u lipnju s 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Posljednja dva

zaključka krajem tromjesečja »Konkar Intrepid« \$ 12.50 i »Cetra Norma« \$ 12.35 za krca-nje u srpnju i kolovozu ukazuju da vozarine slijede daljnji pad. Radi usporedbe srednjak vozarina u ovom tromjesečju prošle godine bio je u travnju \$ 19.22, u svibnju \$ 17.55 i lipnju \$ 15.13, a srednjak u 1982. godini \$ 15.70, 1981. godine \$ 21.54 i 1980. godine \$ 23.87.

Na ostalim uobičajenim pravcima prijevoza slijedeći primjeri ukazuju na mala odstupanja vozarinskih stavova u poređenju s prvim tromjesečjem:

- iz **Hampton Roadsa za zapadnu Italiju** »Sibofem«, prijevoz 66.000 tona, krca-nje u svibnju, \$ 7,5 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj.
- iz **Hampton Roadsa za Gijon** »Aegean Sea« za prijevoz 90.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 5.70, 7 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj.
- iz **Hampton Roadsa za zapadnu Evropu** »West Daori«, prijevoz 90.000 tona, krcanje u lipnju, \$ 5.05, 3 tekuća dana dozvoljena za ukrcaj i 15.000 tona dnevno iskrcajna norma po radnom danu.

U prijevozu žita iz Meksičkog zaljeva za Nizozemsku vozarina se u travnju kretala za prijevoz količina do 55.000 tona od \$ 8.70 do \$ 9.75 uz 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a za veličine 70/75.000 tona \$ 8/8.25 s 11/12 dana za ukrcaj/iskrcaj. U svibnju za količine do 55.000 tona \$ 9/9.25, za preko do 70.000 tona \$ 8/8.50. U lipnju vozarine padaju uslijed većeg smanjenja prijevoza, pa su vozarine za količine do 55.000 tona nazadovale do 8.25/7.50, a za količinu od 70.000 brodu »Elisabeth«, odmah spremnom pod ukrcaj plaćeno je \$ 8.75, međutim brodu »Loussios« za prijevoz iste količine plaćeno je \$ 7. Prema tome najveća vozarina postignuta u ovom tromjesečju bila je \$ 9.75 za prijevoz 53.000 tona brodom »Continental Friendship«, a najmanja \$ 7. Radi usporedbe, u drugom tromjesečju prošle godine najveća je vozarina bila \$ 11.85 u travnju i svibnju, a najniža \$ 6.85 u lipnju. Također spomenimo da je u posljednje 3 godine najveća vozarina bila 1980. godine u lipnju \$ 23.75, a najniža u kolovozu 1982. godine \$ 6.10, te da je godišnji srednjak vozarina u 1982. god. bio \$ 8.46, u 1981. god. 13.55 i u 1980. god. \$ 17.73.

Prijevoz žita za Japan iz Meksičkog zaljeva bio je aktivniji od prijevoza za zapadnu Evropu. Rast vozarina u ovom tromjesečju u odnosu na prvo nastao je zbog smanjenja gaza Panama kanala, o čemu je već dano objašnjenje ranije kod spomena prijevoza ugljena. Na ovoj relaciji koristili su se brodovi za prijevoz količina od 30.000 do 50.000 tona tereta. Za prijevoze u travnju postignuta je vozarina od \$ 20 do \$ 21.55 za količine do 40.000 tona, a \$ 18.10/21 za količine od

45/52.000 tona. Srednjak vozarina u ovom mjesecu bio je \$ 19.92 za razliku od istog mjeseca prošle godine kada je bio \$ 21.70 ili 1981. god. \$ 27. U svibnju za količine do 40.000 tona postizala se vozarina od \$ 21.75 do \$ 20 s 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a za 45/52.000 tona \$ 20.50 do 18.90 s 10/11 dozvoljenih dana. Srednjak vozarine ovog mjeseca bio je \$ 20.79, a prošle godine u istom mjesecu \$ 21.18. Zaključak količine tri tereta od po 50.000 tona svaki za prijevoz u lipnju, srpnju i kolovozu uz vozarinu od \$ 17.50 s 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj i zaključak za prijevoz do 6 tereta od 50/52.000 tona svaki počev od rujna uz \$ 17.50 daju naslutiti da su i brodar i naručitelj u ovim primjerima smatrali da će se vozarine u ovoj relaciji održati na ugovorenoj vozarini. Ovo se mišljenje ubrzo pokazalo pogrešnim, jer vozarine u lipnju padaju za prijevoz količina do 30.000 tona od početnih \$ 20.25 (zaključak »Sanko« broda i »Nippou«) na \$ 17 (»Tiber«) za količine od 50.000 tona od \$ 18 (»Leonidas D« na \$ 14.50 (»Wilmina«). Srednjak vozarine u ovom mjesecu bio je 17.31, a srednjak prvog polugodišta 18.49. Prema gornjem, najveća vozarina na ovoj relaciji u drugom tromjesečju bila je \$ 21.75, najniža \$ 14.50, za razliku od istog tromjesečja prošle godine kada je najveća bila \$ 24, a najniža \$ 14 ili drugog tromjesečja 1981. god. kada je najveća bila \$ 28.75, a najniža \$ 26. Spomenimo još da je najveća vozarina u posljednje tri godine bila \$ 39.50 u studenome 1980., a najniža \$ 12 u srpnju 1982. god., te da je srednjak vozarine po godinama bio \$ 16.95 u 1982. g., \$ 25.17 u 1981. g. i \$ 29.46 u 1980. godini.

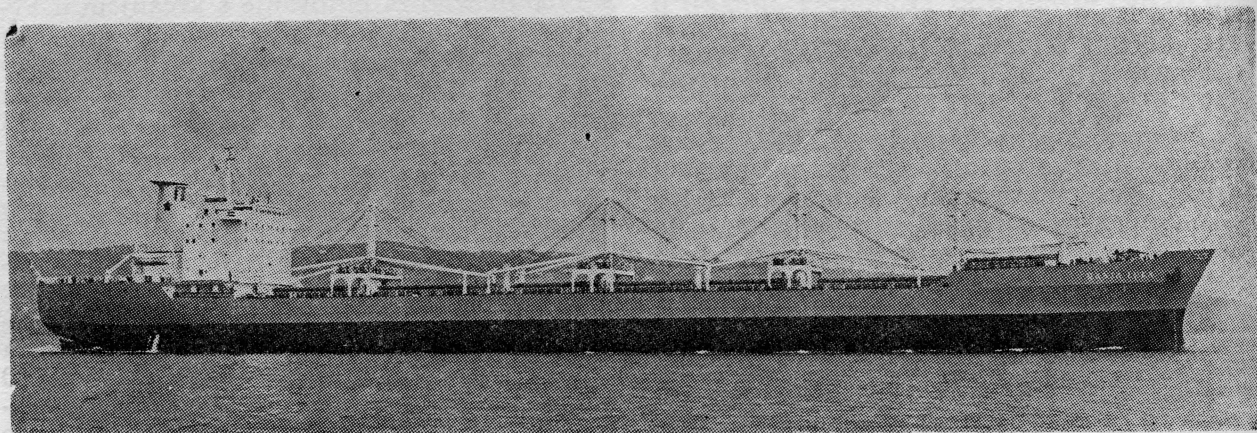
Smanjenje prijevoza žitarica u ovom tromjesečju i općenito u ovoj godini nastalo je u prvom redu uslijed smanjenja uvoza ovog artikla u SSSR. U travnju je SSSR uzeo nekoliko brodova, točnih podataka nema, bro-darskim ugovorom na vrijeme s isporukom Skaw ili Passero za putovanje iz Velikih jezera, rijeke St. Lawrence, Argentine, Kube za Crno more ili Baltik i istom reisperukom ovisno o odredištu. Procjenjuje se da je tonaža od 30.000 tona nosivosti postigla vozarinu od \$ 3.700 dnevno za putovanje s krcanjem u Velikim jezerima, a \$ 3.300 za krcanja u ostalim područjima. Nakon toga nije se pojavljivao više na tržištu i svi su izgledi ne samo da ima dovoljno tonaže za svoje potrebe, već da se i precijenio. Vjerojatno je računao na mogućnosti kupnji u SAD i ponovnom produženju, odnosno zaključivanju novog petogodišnjeg ugovora o isporukama minimum 6 mil. tona godišnje, ali razgovori u lipnju nijesu dali pozitivnog rezultata. Može se zaključiti da SSSR ne žuri za većim nabavkama u očekivanju rezultata žetve, za koju se za sada predviđa da će biti jedna od najuspješnijih i dostići 200 mil. tona. Uz mogućnost da se nastoje smanjiti potrebe može se očekivati da i ne bude

većih kupnji u ovoj godini. Zapaženo je također i smanjenje prijevoza u zemlje koje vape za ovim artiklom i imaju problem gladi. Njima nedostaju financijska sredstva za nabavku i nijesu u stanju da podmiruju ni svoje obaveze iz ranijih godina.

Kineski naručitelji bili su u ovom tromjesečju aktivniji od SSSR u prijevozu žitarica uz još neke druge terete kao fosfat, pigiron, šećer i generalni. U objavljenim podacima o zaključenim prijevozima ne nailazi se na poslove prijevoza žita iz SAD, što znači da kriza u odnosima još traje radi američke restrikcije uvoza kineskog tekstila, iako postoji ugovor o isporukama minimum 6 mil. tona godišnje. NR Kina se potpuno orijentirala na kupnje i prijevoz iz Argentine. Na početku tromjesečja za krcanja u svibnju za prijevoz 32.000 tona žita iz River Plate s kompletiranjem tereta u Bahia Blanca postignuta je vozarina od \$ 33, fio, uz ukrcajnu normu od 2.500 tona dnevno i 3.000 tona iskrcajem. Krajem tromjesečja za krcanje u srpnju za prijevoz 30.000 tona plaćena je vozarina od \$ 31.25, fio, pad za \$ 1.75 po toni, uz iste uvjete ukrcaja/iskrcaja. Ostali su tereti bili prevoženi korištenjem manje tonaže brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje s raznih područja, ponajviše iz zapadne Evrope, Crnog mora i Sjeverne Amerike. Tako npr. u travnju iz zap. Evrope »Argos«, 15.177 tona nosivosti, brzine 14 Nm/h, potroška 27 tona dnevno, \$ 3.600 dnevno, a iz Constanze brod od 15.121 tonu nosivosti, \$ 3.000 dnevno. Iz Szczecina »Ultima«, 15.159 tona nosivosti, 13.1/2 Nm/sat, potrošak 21 tonu dnevno, isporuka u svibnju \$ 3.200 dnevno. Bolje vozarine postizale su se iz istočne obale Sjeverne Amerike, tako npr. Oldendorf tonaža, 15.074 tona nosivosti, 15.1/2 Nm/sat, potrošak 29 tona dnevno, isporuka svibanj, \$ 4.700 ili za putovanje iz Velikih jezera »Froso«, 15.136 tona nosivosti, 13.1/2 Nm/sat uz potrošak 22 tone, \$ 4.600 dnevno. U ovim primjerima ugovora na vrijeme dnevne vozarine su iznad uobičajenih i onih na ostalim područjima zaposlenja i one sadrže premiju da bi se privuklo brodare na puto-

vanja prema Dalekom Istoku. Područje Dalekog Istoka ostaje i dalje veoma neaktivno i nema dovoljno tereta da bi mogla zaposliti čitava raspoloživa tonaža za povratna putovanja, pa su vozarine za ovu veličinu broda, uspoređujući s onim iz zap. Evrope za najmanje 30% manje.

Uspoređujući vozarine za prijevoze s područja Velikih jezera u ovom tromjesečju također su u osjetnom padu. Prisjetimo se da su se one za prva krcanja kod otvaranja Velikih jezera za plovidbu kretale oko \$ 23.50/24 po toni za odredište zap. Evrope. Za krcanja u svibnju i lipnju količinâ od 15/17.000 tona vozarina pada na \$ 23/22.50, a krajem tromjesečja za krcanje u srpnju »Kieldrecht« za prijevoz 16.800 tona prihvaća vozarinu od \$ 17.25, fio, s 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U primjerima s kompletiranjem u rijeci St. Lawrence, krcanje svibanj, »Nea Tyhi« je zaključena uz vozarinu od \$ 19 za dio tereta 17.000 tona krcan u Velikim jezerima i \$ 12 za dio tereta do 27.000 tona krcan u St. Lawrenceu uz 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, ali krajem tromjesečja »Puhos«, krcanje u srpnju, za količinu 18.000 tona krcanu u Velikim jezerima \$ 14.50 i \$ 7.50 za dio tereta do 28.000 tona krcan u St. Lawrence uz iste uvjete. U putovanjima za Alžir s ovog područja za krcanja u travnju i svibnju postizala se vozarina od \$ 36.25 / 37.50 za prijevoz količina oko 16.000 tona uz 4 dozvoljena dana za ukrcaj i 500 dnevno iskrcajnom normom. Zaključci u svibnju ukazuju na pad vozarine do \$ 35.50, a u lipnju je izvršeno nekoliko prijevoza uz vozarinu \$ 35.25 (33) i 31.75 za prijevoz 17.300 brodom »Gemini Friendship«. Za napomenuti je da je naručitelj Continentale zaključio 6 tereta po 15.000 tona svaki za prijevoz od lipnja do kraja godine uz vozarinu od \$ 33, fio, 3 dozvoljena dana za ukrcaj i 500 tona dnevno iskrcaj, što znači da ovaj naručitelj ocjenjuje da bi to mogao biti srednjak vozarine do kraja godine na ovoj relaciji. Za zapadnu Italiju krajem tromjesečja plaćena je vozarina »C. Tahsin« \$ 21 za dio tereta 22.000 krcan u Velikim jezerima i \$ 14 za kompleti-



ranje tereta do 30.000 tona u rijeci St. Lawrence, fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj i 2.500 tona dnevno iskrcaj.

Aktivnost prijevoza žita s područja zapadne Evrope, Velikih jezera, sjevernog Pacifika, Brazila, Argentine, Južne Afrike i Australije ukazuje da niti jedno od ovih područja nije bilo dovoljno aktivno u ovom tromjesečju. Nešto aktivniji je bio prijevoz iz Meksičkog zaljeva. S ovog područja za Maroko u travnju se vozarina za količine od 20.000 tona kretala oko \$ 14.50, u lipnju \$ 13.40 uz 4 dozvoljena dana za ukrcaj i 3.000 tona dnevno iskrcaj, a za Constanza za prijevoz 30.000 tona u travnju \$ 16.50 s 5 dozvoljenih dana za ukrcaj i 3.000 tona dnevno iskrcaj, u svibnju za manje količine 20/25.000 tona \$ 20/20.50 i lipnju za 30.000 tona \$ 15.50 uz iste uvjete. Za Huelva i Sevilla za putovanje u lipnju 25.000 tona plaćena je vozarina \$ 16.50, fio, 5.000 tona dnevno ukrcaj / 3.500 tona dnevno iskrcaj. S istog područja za prijevoz 25.000 tona žita za Aleksandriju u lipnju i srpnju postignuta je vozarina \$ 17.50 / 16.25, fio, 5 dana dozvoljenih za ukrcaj i 1.500 tona dnevno iskrcaj, a za Tunis, krcanje u lipnju 22.000 tona, \$ 14, fio, s 5.000 tona ukrcajnom i 2.000 tona dnevno iskrcajnom normom.

Kao i u prvom tromjesečju ove godine tako i u ovom područje Dalekog Istoka ostaje i dalje najneaktivnije, jer se malo tereta kreće prema Zapadu uz već postojeći problem da je najteže zaposliti brodove za sipki teret iznad 30.000 tona nosivosti. Naručitelji su i dalje spremni platiti nešto veću vozarinu za putovanje iz Atlantika prema Dalekom Istoku kao premiju zbog izrazito niskih vozarina povratnih putovanja. To pokazuju primjeri:

- »Santo Victor«, građen 1972, 16.940 tona nosivosti, isporuka Tartous, putovanje za NR Kinu u travnju, \$ 3.500 za račun Kineza, povratni primjer;
- »Oakland«, građen 1974, 15.142 tone nosivosti, isporuka Japan za putovanje do Sredozemlja u travnju, opremljen dizalicama 2 x 20 tona i 10 x 10 tona, \$ 2.350, ili
- »Altair« 24.900 tona nosivosti, 15.1/2 Nm/sat, potrošak 40 tona dnevno, dizalice 2 x 25 tona, isporuka zapadna Evropa u lipnju, putovanje s reisporkom Singapore / Japan područje, \$ 5.300 dnevno, ili
- »Anagel Fortune«, građen 1974, 22.312 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat, potrošak 27 tona dnevno, 5 x 10 tona dizalice, isporuka Singapore u svibnju, putovanje s reisporkom Velika jezera / Galveston područje \$ 3.250 dnevno, ili
- »Benledi«, građen 1976, 64.060 tona nosivosti, 15.1/2 Nm/sat uz potrošak 54 tone dnevno, isporuka Meksički zaljev u lipnju, putovanje s reisporkom Japan, \$ 8.500 dnevno uz bonus \$ 250.000 za naručitelja Mitsui-OSK ali:

— »Celtic Light«, građen 1982, 58.420 tona nosivosti, isporuka Japan u svibnju, putovanje, reisporka zap. Evropa, \$ 2.750 dnevno za naručitelja Yamashita Shinnihon.

Za putovanje u Atlantiku s isporukom u travnju u zap. Evropi plaćeno je »Mineral Marchienne« brodu od 65.300 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat uz 34 tone dnevni potrošak, \$ 5.000 dnevno, a kod dugoročnog posla u trajanju godinu dana »Susan B«, građen 1981. g., 62.979 tone nosivosti, 15 Nm/sat, potroška 40 tona dnevno, isporuka Japan u srpnju, \$ 4.500 dnevno za prvih 60 dana, \$ 5.500 dnevno za ostatak vremena ili za ugovor u trajanju od dvije godine »Atlantic Scou«, novogradnja, isporuka Japan u lipnju, 70.000 tona nosivosti, \$ 4.700 dnevno za prvih 6 mjeseci i \$ 5.300 za ostatak vremena. U ovom je tromjesečju vrlo mali broj zaključaka napravljen za duže vrijeme. Većinom se zaključuju »ad hoc« poslovi, jer naručitelji nailaze na probleme u plasmanu robe finansijskih poteskoća, a brodari nastoje da prebrode ovo vrijeme niskih i neekonomičnih vozarina u nekoj nadi boljih prilika tržišta za koje se, bar za sada, ne vidi početak.

Prema podacima »General Council of British Shipping — London« indeks brodarskih ugovora za putovanje u ovom tromjesečju bio je u travnju 104 poena, u svibnju 115, a za lipanj još nije objavljen, za usporedbu s istim tromjesečjem prošle godine kada je bio u travnju 137, svibnju 131 i lipnju 118 ili 1981. godine u travnju 214, svibnju 209 i lipnju 204. Imajući u vidu 1976. godinu čije se vozarine označuju indeksom 100 ove u drugom tromjesečju su na razini onih iz 1977. godine, ali i niže uzimajući u obzir porast troškova od tada.

Spomenimo na kraju da je u travnju i prvih dana svibnja došlo do većih narudžbi brodova. Brodar Sanko je sklopio ugovor za izgradnju 80 uz mogućnost povećanja na 100 brodova. To su brodovi za razne namjene 30/40.000 tona nosivosti, malog gaza, potrošnje i broja posade, dobrog palubnog korištenja uz snižene cijene zbog serijske proizvodnje s isporukom 1984/1986. i financiranje uz pomoć velikih japanskih industrijskih kuća, koje zadržavaju vlasnost. Prijevoz je povjeren Sanku. Ovo je do sada najveći pojedinačni program izgradnje. I norveški brodari potpisuju program o izgradnji 20 brodova u Japanu i Južnoj Koreji. Radi se o brodovima za sipki teret od 29/40.000 tona nosivosti. Po ovim primjerima bi se dalo zaključiti da ima brodara optimista koji očekuju oživljavanje tržišta od 1985. godine pa na dalje. Međutim, ova izgradnja samo povećava već postojeći višak raspoložive tonaže, pa neke prognoze o oživljavanju tržišta već krajem 1984. godine mogu samo kasniti.