

ŽELJKO NJIRIĆ

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

Na tržištu brodskog prostora i dalje nema dovoljno aktivnosti prijevoza bazičnih tereta, posebno željene rudače i ugljena, pa brodari vlasnici brodova za sipki teret nastoje svojoj tonaži pronaći zaposlenje u prijevozu žita. Na taj način nastoje da se održe u poslovanju u ovom tromjesečju u nadi očekivanja neke povećane aktivnosti ponude tereta u zadnjem tromjesečju zbog završetka poslovne godine. Svako ljeto donosi uobičajan pad vozarine, pa je ta činjenica karakteristika kretanja vozarina i ovog tromjesečja.

Ništa se na tržištu u ovom vremenskom razdoblju nije posebno dogodilo što bi moglo bar malo izmijeniti prilike tržišta u korist brodara, a što najviše zabrinjava da ovakve prilike mogu potrajati duže, jer je postojeća ponuda brodskog prostora prevelika. U pravilu za svaki teret raspoloživ za prijevoz zainteresirano je više brodara, pa prednost ima najjeftiniji brod, onaj koji ponudi najnižu vozarinu, najekonomičniji bolje brzine i manjeg potroška i najsuvremeniji tehnološki najbolje opremljen. U takvim okolnostima vozarine su u stalnom padu i toliko niske da je nezamislivo da mogu ići na niže. Smanjeni su prijevozi željezne rudače i ugljena zbog smanjenja proizvodnje čelične industrije i trošenja već ranije stvorenih ogromnih zaliha. Prijevoz žita je nedovoljno aktivan, jer je najveći uvoznik SSSR smanjio uvoz očekujući da će žetva, nakon 4 godine slabih rezultata, ove godine dati daleko povoljnije rezultate. Zemlje koje vape za žitom i imaju problem gladi su u financijskim poteškoćama pa nijesu u stanju ni da redovito otplaćuju kamate za već ranije preuzete kredite. Neki potrošači ustručavali su se od nabavki žita, jer su zbog ljetne suše cijene

žitu porasle. One i dalje mogu rasti, ako suša potraje, a potrošači smatraju da će čekajući ipak doći do jeftinije cijene.

Ovakva nedovoljna robna razmjena i dalje će prisiljavati brodare da povuku dio tonaže iz eksploatacije i da ih vežu. Danas flota u eksploataciji vozi ekonomskim brzinama radi neekonomičnih vozarina, teškoća slijedećeg zaposlenja i smanjenja troškova goriva. Ukoliko bi se robna razmjena povećala do potreba raspoložive tonaže u eksploataciji nije za očekivati rast vozarina, jer vezana tonaža čeka svoju priliku zaposlenja netom bi do toga došlo, iako dio nje koji je već duže u raspremi i koji još dugo može biti vjerojatno neće biti u stanju da isplovi, pa će se morati naći u starom željezu. Nosivost vezane tonaže je od travnja prošle godine porasla za pet puta. Također se sve više i nameće mišljenje da je za prodaju u staro željezo zrela i tonaža koja je prošla starosnu granicu od 15 godina, jer je njihova mogućnost zaposlenja sve više ograničava ulaskom suvremenijih brodova i tehnološki bolje opremljenih novogradnji. Brodari se na ovo teško i rijetko odlučuju, jer su cijene starih brodova otprilike na razini vrijednosti starog željeza. Planirana izgradnja brodova za sipki teret od oko 17 milijuna tona nosivosti s isporukom pretežno slijedeće godine samo će povećati postojeći višak raspoložive tonaže, pa neke prognoze o oživljavanju tržišta već krajem 1984. godine mogu samo kasniti.

U prijevozu željezne rudače na najglavnijim plovidbenim pravcima zaposlene su i dalje najveće veličine brodova uz minimalne vozarine otprilike na razini onih iz drugog tromjesečja i s namjera-



ma naručitelja u pojedinim primjerima da ih, kada im se pruži mogućnost, još više snize. Tako:

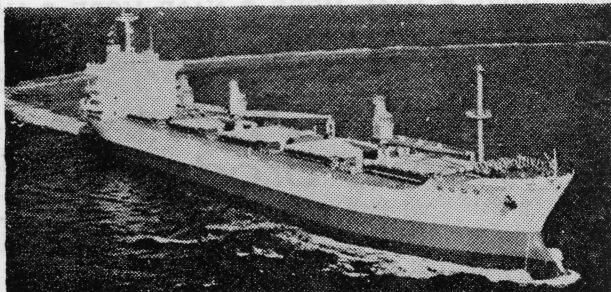
— iz **Dampiera za zapadnu Evropu** »Yalung Career« za prijevoz 70.000 tona, krcanje u rujnu, prihvatno je vozarinu od \$ 7.80, fio s ukrcajnom normom 40.000 tona i iskrcajnom 15.000 tona dnevno. Za usporedbu spomenimo da se za količine od oko 140/150.000 tona postizala vozarina u svibnju \$ 6.45, a u veljači \$ 7 uz 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

— iz **Tubarao za Taranto** »Eastern Giant«, prijevoz količine 90.000 tona, krcanje u srpnju, postigao je vozarinu od \$ 5.95, fio, uz 2.1/2 tekuća dana dozvoljena za ukrcaj i 2.1/2 radna dana za iskrcaj. Za **GIJON** »Bao Quing Hai«, prijevoz 80.000 tona, krcanje u rujnu, postignuta je vozarina \$ 4.85, fio uz 9 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj. Za **Japan** je registrirano najviše zaključaka u usporedbi s ostalim relacijama. Primjer »Jalna«, prijevoz 150.000 tona, krcanje u srpnju, \$ 6.90, fio, uz 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Ova se vozarina zadržala i za krcanja u kolovozu, a u rujnu se kretala do maksimalne \$ 8.50 ovisno o količini, stajnicama i iskrcajne norme. Za registrirana dva prijevoza u ovom tromjesečju za prijevoz količine od po 220.000 tona, krcanje u rujnu, kod »Alva Bay« postignuta je vozarina \$ 6.02 1/2, a kod »Berge Brioni« \$ 5.85. Kod prvog iskrcajna je norma 40.000 tona, a kod drugog 25.000 tona dnevno.

— iz **Seven Islands za Japan** »Laura«, prijevoz 150.000 tona, krcanje u rujnu, plaćena je vozarina \$ 7.30, fio, uz ukrcajnu normu od 90.000 tona i iskrcajnu 35.000 tona dnevno. U svibnju, radi usporedbe, vozarina je bila na istoj razini, a u lipnju \$ 9 uz iste uvjete.

— iz **Port Cartiera za Bakar** »World Duality«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u kolovozu, \$ 4.20, fio. Za **Port Talbot** »Arapaho«, prijevoz 100.000 krcanje u kolovozu, \$ 3.25 uz 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

— iz **Monrovije za Taranto** napravljeno je nekoliko putovanja uz prijevoz količina oko 80.000 tona po putovanju uz vozarine od \$ 3.50 do \$ 4.10, fio, uz 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za **Rotterdam** vozarine su se kretale od \$ 3.60 \$ 4.20 za iste količine i uz iste uvjete kao za Taranto.



Bulkcarrier »Rudo« nosivosti 37.836 tona, jedan od novijih brodova u floti »Jugotankera« iz Zadra

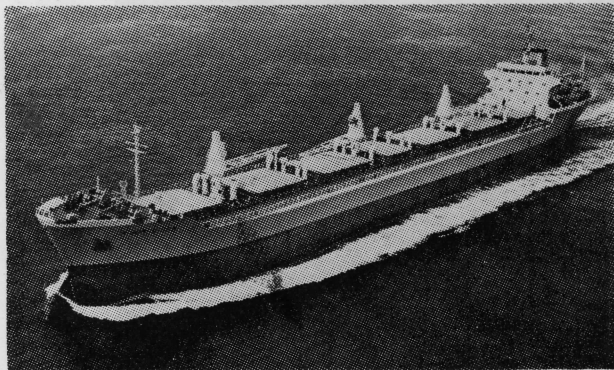
— iz **Narvika za Rotterdam** »Moshill«, prijevoz 100.000 tona, krcanje u srpnju, postignuta je vozarina \$ 1.75 uz 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj.

I dalje ostaje karakteristično na tržištu u ovoj godini da je veoma malo prijevoza ugljena. To se posebno odnosi za prijevoze za zapadnu Evropu iz čega proizlazi da se stvorene zalihe troše. Od uobičajenih relacija treba istaći prijevoz za Japan gdje se i dalje koristi veća tonaža brodova za sipki teret na način da se krca dio tereta u SAD do mogućeg gaza luke ukrcaja kompletirajući teret do pune nosivosti broda u Richards Bay i time postigne što manja vozarina. Zaposlena tonaža na ovoj relaciji prevozila je količine od 100/125.000 uz vozarine u srpnju od \$ 8.35 do \$ 8.80, u kolovozu \$ 8.10, te u rujnu \$ 8.50 do \$ 8.70. Registrirani zaključak u ovom tromjesečju za krcanje u zadnjem »Sir Alexander Glen«, prijevoz 145.000 tona, \$ 10.75 daje nadu laganog rasta vozarine na ovoj relaciji. Inače postignute vozarine u ovom tromjesečju bile su u padu, jer su se iste kretale u svibnju od \$ 10.25 do \$ 10.45, a u lipnju \$ 9.60.

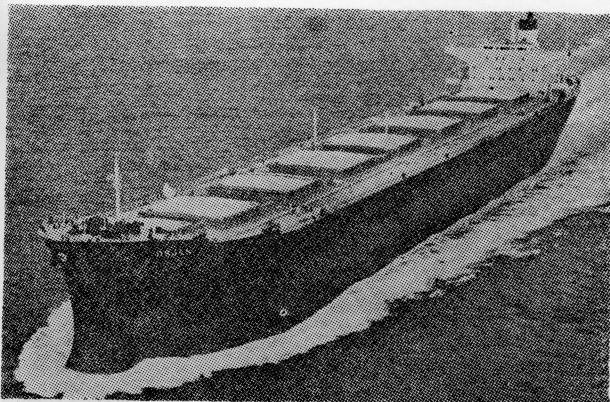
Panamax brodovi korišteni na pravcu iz SAD za Japan za prijevoz količina od 55.000 tona postizali su vozarinu od \$ 12.45 do \$ 13.20 s 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj uz napomenu da je pad vozarine u ovom tromjesečju u odnosu na drugo nastao uglavnom zbog toga što je visina vode u Panamskom kanalu rasla i došla na normalnu razinu od 39'06" slatka voda. Radi usporedbe spomenimo da je srednjak vozarine na ovoj relaciji prošle godine bio \$ 15.70, 1981. godine \$ 21.54 i 1980. godine \$ 23.87.

Na ostalim relacijama za prijevoz ugljena nemamo što istaći, jer prijevoza kao i da nije bilo, ali spomenimo da se vozarina za zapadnu Evropu kretala oko \$ 4.50 za prijevoz količina oko 65.000 tona, krcanje u rujnu uz 3 tekuća dana za ukrcaj i 25.000 tona po radnom danu iskrcaj.

Za prijevoz žita iz Meksičkog zaljeva za Nizozemsku vozarina se u srpnju kretala za prijevoz količina do 55.000 tona \$ 7.50 uz 10 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a za veće količine do 75.000 tona od \$ 6.50 do \$ 7.25, fio, uz 12 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj. U kolovozu je došlo do izuzetno malo prijevoza, pa je i postignuta vozarina bila nešto niža za količine oko 55.000 tona od \$ 7.25 do \$ 7.50, a preko do 75.000 tona od \$ 7 do \$ 7.25. U rujnu je aktivnost pojačana a vozarine ostaju na istoj razini od \$ 7.25 do \$ 7.50, ali za sve korištene veličine brodova. Izuzetak čini »Good En-



Bulkcarrier »Cvijeta Zuzorić« (»Atlantska plovidba« — Dubrovnik) nosivosti 26.962 tone izgrađen je 1974. godine



Bulkcarrier »Orjen« (72.050 tona nosivosti), jedan od četiri jednaka broda u floti »Jugooceanije« iz Kotora

deavor« za prijevoz 71.000 tona, \$ 8.25 uz 12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, odmah spreman za ukrcaj. Spomenimo, radi usporedbe, da je na ovoj relaciji u posljednje 3 godine najveća vozarina bila 1980. godine u lipnju \$ 23.75, a najniža u kolovozu 1982. godine \$ 6.10. Srednjak vozarine u prvih devet mjeseci ove godine je \$ 8.23, 1982. godine \$ 8.46, 1981. godine \$ 13.55, a 1980. \$ 17.73.

I dalje je prijevoz žita za Japan aktivniji od prijevoza za zapadnu Evropu, s tom razlikom da je s obzirom na normalnu razinu vode Panamskog kanala u ovom tromjesečju korištena uglavnom više tonaža za prijevoz oko 50.000 tona tereta, a rijetko brodovi 30.000 tona korisne nosivosti. Za prijevoz u srpnju količine od 50.000 tona postizala se vozarina od \$ 14.75 do \$ 15.65 uz 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj, a za manje količine 25.000 do 34.000 tona \$ 16.75 do \$ 17 uz 8 dozvoljenih dana. U kolovozu je za prijevoz količine oko 50.000 tona postignuta vozarina od \$ 13.25 do \$ 16.40, ali ova zadnja za krcanja u zadnja dva mjeseca godine. Manja tonaža prevozila je uz vozarinu od \$ 17 do \$ 17.25. U rujnu vozarina pada za prijevoze oko 50.000 tona između \$ 14 i \$ 15.50, a za manji brod oko 33.000 tona \$ 16.25. Spomenimo da je najveća vozarina na ovoj relaciji u posljednje tri godine bila \$ 39.50 u studenome 1980. godine, a najniža \$ 12 u srpnju 1982. godine. Srednjak vozarine u prvih devet mjeseci ove godine bio je \$ 17.47, 1982. godine \$ 16.95, 1981. godine \$ 25.17, a 1980. godine \$ 29.46.

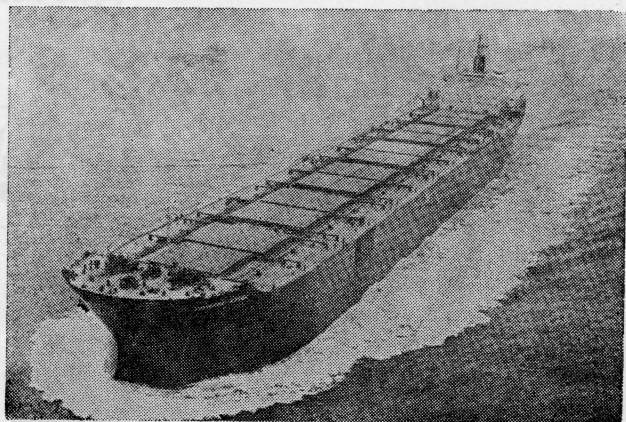
Kako smo već ranije spomenuli SSSR je smanjio svoje potrebe uvoza žita u drugom polugodištu. Ocjenjuje se da će se one kretati u granicama oko 1.5 mil. tona mjesečno sa svih područja, za razliku od srednjaka u prvih šest mjeseci od 3.5 mil. tona mjesečno. Iz toga proizlazi da bi ukupni uvoz mogao dostići 30 mil. tona, za razliku od prošle godine kada je bio 33.5 mil. tona i 1981. godine 46 mil. tona. U kolovozu su u Beču vođeni razgovori između SSSR i SAD i tom prilikom je potpisan petogodišnji ugovor o isporukama žita SSSR. Ovaj ugovor stupa na snagu 1.10. i uključuje isporuke od 9. mil. tona godišnje pšenice i kukuruza, uz mogućnost povećanja količina za 3 mil. tona godišnje bez traženja posebnog o-

dobrenja vlade SAD. Po starom ugovoru najmanja količina bila je isporučena u 1980/81. godini kada je predsjednik Carter proglasio žitni embargo zbog ulaska sovjetskih trupa u Afganistan, a najveća 1981/82. godine 15.5 mil. tona kada je SSSR zbog suše imao nezapamćeno slabu žetvu. Do sada se uglavnom SSSR snabdijeva iz Argentine. Kupnje iz te zemlje narasle su od 1.4 mil. tona u 1978/79. na 13.4 mil. tona u 1981/82. godini, a postojeći ugovor koji završava u 1985. godini predviđa godišnje isporuke od najmanje 4.5 do 5 mil. tona kukuruza, prosa i sojine sačme, te 2 mil. tona pšenice.

Sredinom rujna zapaženo je da je SSSR izašao na tržište, uglavnom van Londona, tražeći tonaju za putovanje ili na vrijeme do polovice slijedeće godine. Registriran zaključak »Amber Pacific« od 58.000 tona nosivosti, spreman odmah pod ukrcaj, postigao je vozarinu od \$ 3.100 dnevno za putovanje u Atlantiku uz opciju naručitelja \$ 3.800 dnevno ako bude korišten do lipnja 1984. godine. Ne može se ocijeniti koliko je SSSR uzeo brodova za prijevoz žita, jer se podaci ne objavljuju.

Očekuje se da bi kineska žetva ove godine mogla dostići 76 mil. tona što je za oko 8 mil. tona više od prošle godine. U prvih 6 mjeseci ove godine NR Kini isporučeno je samo 2.6 mil. tona američkog žita. Trogodišnji sporazum o isporukama najmanje 6 mil. tona godišnje bio je u zastoju zbog spora oko uvoza kineskog tekstila i američke prodaje oružja Taivanu. Američki embargo na uvoz kineskog tekstila je ukinut u kolovozu i potpisan novi ugovor o isporukama, ali se NR Kina i dalje snabdijeva žitaricama iz Argentine, Kanade, Australije i Francuske. Očekuje se da će se ipak iz SAD minimalne količine prema sporazumu o isporukama žita, te da će ukupno uvesti ove godine oko 15 mil. tona.

Za prijevoz umjetnog gnojiva za NR Kinu količine 25.000 tona, krcanje u kolovozu i rujnu iz Tampe plaćeno je \$ 24 do \$ 26, fio, 6.000 tona ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj. Za prijevoz sumpora iz Vancouvera, 25.000 tona, krcanje u kolovozu, vozarina je bila \$ 18, 7.500 tona ukrcaj / 2.500 tona dnevno iskrcaj. Po ugovorima na vrijeme za putovanje kineski su naručitelji zaključili »Sapporo Olympics«, 28.865 tona nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 35 tona dnevno za putovanje iz Crnog mora za NR Kinu, krcanje u kolovozu, uz



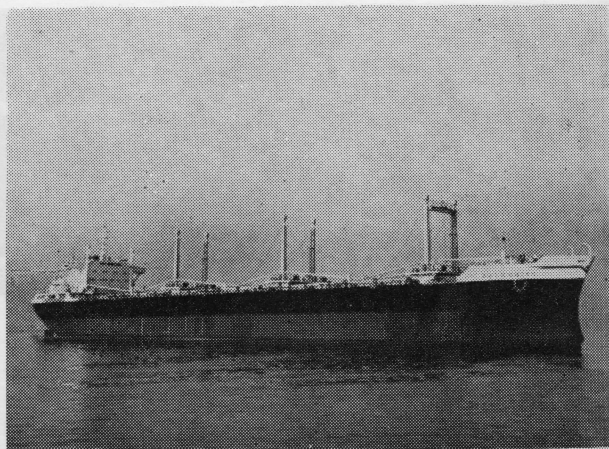
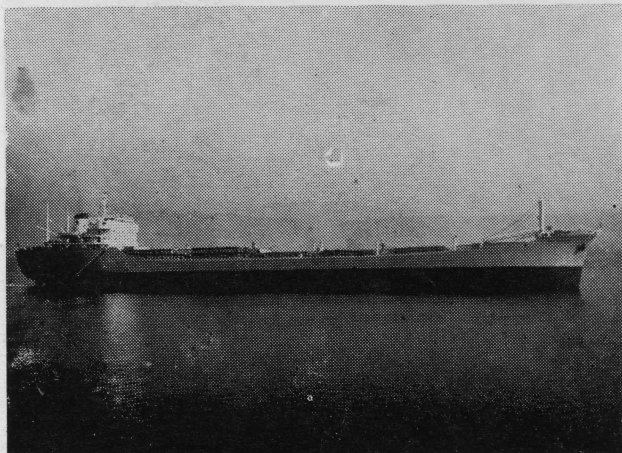
Bulkcarrier »Universe Aztec« nosivosti 162.813 tona

vozarinu od \$ 3.850 dnevno. Za putovanje iz zapadne Evrope za NR Kinu »Atholl Forest«, 26.420 tona noisvosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 40 tona dnevno, krcanje u rujnu, \$ 4.050 dnevno. Iz Poljske za NR Kinu »Lok Sahayak«, 18.036 tona nosivosti, brzine 12.1/2 Nm/sat, potroška 23 tona dnevno, krcanje u kolovozu, \$ 3.300 dnevno, a za putovanje s područja Buenos Aires / Vitorija »Silver Cloud«, 15.020 tona nosivosti, brzine 13 Nm/sat, potroška 18.1/2 tona dnevno, krcanje u rujnu \$ 3.950 dnevno. Ove vozarine u poređenju s onima za putovanje u Atlantiku i za putovanje s Dalekog Istoka mnogo su povoljnije, jer sadrže premiju da bi privukla brodarka na putovanja prema Istoku, gdje nema dovoljno mogućnosti povratnih tereta i gdje su vozarine veoma niske.

Područje Velikih Jezera, iako ne može da zadovolji ponudu broskog prostora, ostaje u ovom tromjesječju dosta aktivno, posebno za zapadnu Evropu, područje Sredozemlja i zapadnu Afriku. Na početku tromjesčja za zapadnu Evropu »Puhos«, prijevoz 28.000 tona, krcanje u srpnju, uz 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj postigao je vozarinu \$ 14.50, fio, za dio tereta koji krca u Velikim Jezerima i \$ 7.50, fio, za dio tereta krcan u St Lawrencu. Vozarina je na ovoj relaciji lagano, ali postepeno rasla, pa je u primjeru broda »Ermis«, prijevoz 28.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 16.50 / 9.50. Spomenimo da je na početku otvaranja Velikih Jezera »TYHI« zaključen za prijevoz 27.000 tona uz vozarinu od \$ 19/12.

Na ostalim relacijama u pravcu Sredozemlja spomenimo nekoliko prijevoza:

- **iz Velikih Jezera za Alžir** za prijevoz količina 15/16.500 tona, krcanje u srpnju i kolovozu vozarina se kretala od \$ 30.50 do \$ 33.50, fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj / 500 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za Tunis** napravljeno je nekoliko zaključaka za prijevoz količina oko 25.000 tona uz vozarinu u srpnju \$ 19 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 12 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj, 2.000 tona dnevno iskrcaj. Vozarina je i na ovom pravcu lagano rasla do / 23 za teret krcan u Velikim Jezerima i \$ 16 za dio krcan u St Lawrencu.



- **iz Velikih Jezera za Siriju** »Alikrator«, prijevoz 25.000 tona, krcanje u kolovozu, \$ 21.50 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 14.50 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 5 dana dozvoljenih za ukrcaj, 5.000 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za Iskenderun** »C. Tahsin«, prijevoz 28.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 24.40 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 17.40 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj, 2.500 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za Egipat** »Maratha Envoy«, prijevoz 23.000 tona, krcanje u kolovozu, \$ 23 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 16 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj, 1.500 tona dnevno iskrcaj. U rujnu je brod za prijevoz 21.000 tona postigao vozarina od \$ 26 i \$ 19 uz 4 dozvoljena dana za ukrcaj i 1.000 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za zapadnu Italiju** »Hermine«, prijevoz 26.000 tona, krcanje u listopadu, \$ 20 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 13 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj, 2.500 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za Jadran** »John«, prijevoz 25.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 20 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 13 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj, 2.250 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Velikih Jezera za Huelva i Sevilla** »Kentucky Home«, prijevoz 22.000 tona, krcanje u kolovozu, \$ 16.25 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 9.25 za dio krcan u St Lawrencu. Uvjeti fio, 5.000 tona dnevno ukrcaj, 3.500 tona dnevno iskrcaj. Evo i nekoliko objavljenih zaključaka iz Meksičkog zaljeva prema Sredozemlju:
- **iz Meksičkog zaljeva za Maroko** »Forum Grace«, prijevoz 20.000 tona, krcanje u srpnju, \$ 13.80, fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj, 3.000 tona dnevno iskrcaj.
- **iz Meksičkog zaljeva za Tunis** »Ever Orient«, prijevoz 25.000 tona, krcanje u kolovozu, \$ 14.25, fio, 4 dozvoljena dana za ukrcaj /

2.000 tona dnevno iskrcaj. U rujnu prijevoz 23.500 tona, \$ 16.50, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj / 2.000 tona dnevno iskrcaj.

— iz Meksičkog zaljeva za Egipat. Za prijevoz 25.000 tona, krcanje u srpnju vozarina se kretala od \$ 16.20 do \$ 18.50. Uvjeti fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj / 1.500 tona dnevno iskrcaj. U kolovozu za prijevoz iste količine plaćeno je \$ 21, fio, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj / 1.000 tona dnevno iskrcaj. U rujnu se vozarina kretala od \$ 20.25 do \$ 21, fio, uz 5.000 tona dnevno ukrcaj / 1.000 tona iskrcaj.

— iz Meksičkog zaljeva za Casablanca i Tanger »Penmarch«, prijevoz 24.250 tona, krcanje u kolovozu, \$ 17.85, 5.000 tona dnevno ukrcaj iskrcajna norma u Casablanci 2.500 tona, a u Tangeru 1.000 tona dnevno. Za istu veličinu u rujnu plaćeno je \$ 16 uz iste uvjete.

Već je ranije rečeno da je tržište Dalekog Istoka najnepovoljnije za brodare, jer ne samo da su vozarine niske već je teško pronaći zaposlenje za povratak u Sredozemlje, zapadnu Evropu ili u Atlantik. Velika ponuda broskog prostora na tom području ponekad dovodi brodare u priliku da moraju čekati neko vrijeme dok dođu do povratnog tereta. Posebno teško nalaze zaposlenje veći brodovi, koji su kada iskrcaju teret na Dalekom Istoku

izloženi da se prazni vraćaju prema zapadnoj obali SAD ili do luka Australije da bi došli do zaposljenja.

Nekoliko primjera povratnih tereta:

— »Samic Nordic« 30.203 tone nosivosti, brzine 15.1/2 Nm/sat, potroška 40.5 tona dnevno, isporuka Japan, reisperuka Boston/Galveston područje, krcanje u rujnu, \$ 2.500 dnevno.

— »Nagan Mercury« 26.476 tona nosivosti, brzine 13.1/2 Nm/sat, potroška 26 tona dnevno, isporuka Japan, reisperuka Meksički zaljev, \$ 2.400.

— »Euro Princess« 26.299 tone nosivosti, brzine 15 Nm/sat, potroška 40 tona dnevno, isporuka južni Japan, reisperuka Meksički zaljev, \$ 2.100 dnevno.

— »Serafim« 24.355 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 32 tona dnevno, krcanje u listopadu, isporuka Taiwan, reisperuka Sredozemno more, \$ 2.800 dnevno.

— »Attika Hope« 15.180 tona nosivosti, brzine 16 Nm/sat, potroška 30 tona dnevno, krcanje u kolovozu, isporuka Japan, reisperuka područje Gibraltar/Hamburg, \$ 2.300 dnevno.

— »First Jay« 14.900 tona nosivosti, brzine 13.1/2 Nm/sat, potroška 19 tona dnevno, krcanje u kolovozu, isporuka Japan, reisperuka

# Castrol

## MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply  
and technical service



Please contact:  
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH  
Castrol Marine Division  
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36  
Phone: 04035941  
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:  
Transjug Rijeka  
Trščanska 8  
RIJEKA  
Phone: 311 11  
Telex: 24115

Brazil, \$ 2.300 dnevno.

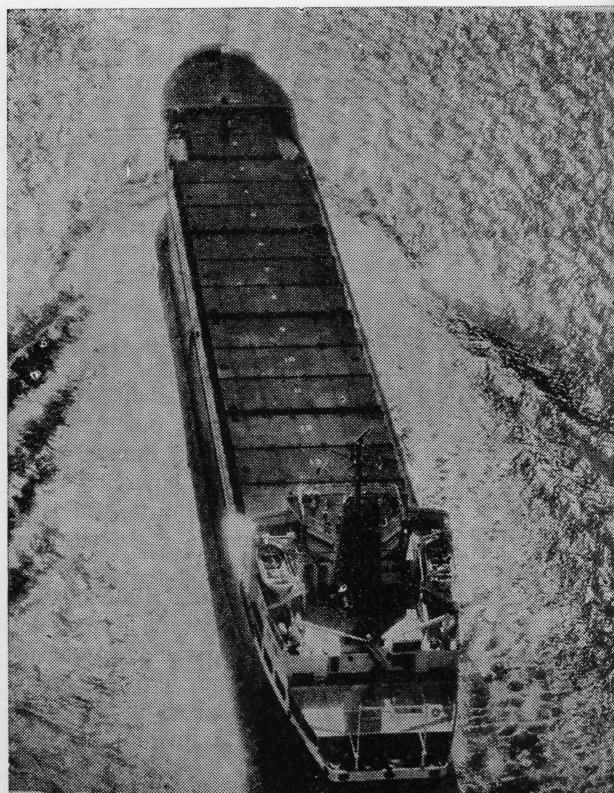
— »Pan Journey« 63.458 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 46 tona dnevno, krcaenje u srpnju, isporuka Japan, putovanje iz Australije, reisperuka Japan, \$ 2.500 dnevno.

— »United Hope« 67.000 tona nosivosti, 13 Nm/sat, potrošak neobjavljen, isporuka Japan kolcvoz, putovanje za zapadnu Evropu gdje reisperuka, \$ 3.000 dnevno.

— »Catherine Venture«, 127.008 tona nosivosti, brzine 14 Nm/sat, potroška 57 tona dnevno, isporuka Japan kolovoz, reisperuka zapadna Evropa, \$ 1.25 po toni nosivosti mjesečno.

Prihvatanje dugoročnih ugovora na vrijeme znači povjerenje u bolja vremena, a njih nije bilo u ovom tromjesečju. Na osnovu dva/tri objavljena zaključka nije moguće utvrditi kretanja vozarina za duže razdoblje.

Teško je naći opravdani razlog zašto bi vozarine mogle biti u porastu slijedeću godinu. Iako je nekoliko naručitelja — operatora zainteresirano za ugovore na vrijeme za duže razdoblje pod niskim vozarinama, mišljenje je da se u ovim slučajevima radi o špekulativnim namjerama, jer je nevjerojatno da oni mogu bolje ocijeniti tržište od brodarara, iako se radi o razmatranju prijevoza raznih artikala za iduću godinu.



—○—

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

	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	1983.
Siječanj	137	83	86	86	119	207	234	114	89
Veljača	110	79	90	90	120	217	227	111	91
Ožujak	108	94	89	92	129	247	211	131	108
Travanj	100	97	90	100	149	275	214	137	104
Svibanj	83	108	86	118	166	269	209	131	115
Lipanj	82	109	85	119	187	270	204	118	111
Srpanj	79	104	77	104	190	234	191	88	89
Kolovoz	78	106	79	105	181	217	172	79	91
Rujan	86	110	82	122	183	220	154	85	89
Listopad	85	110	86	122	214	206	154	95	
Studen	94	105	89	134	235	237	143	94	
Prosinac	91	96	90	123	239	233	135	97	

—○—

Prema gornjim podacima »General Council of British Shipping — London« indeks brodarskih ugovora za putovanje u ovom tromjesečju bio je u srpnju 89 poena, u kolovozu 91, te u rujnu 89. Upoređujući indekse s istim tromjesečjem prošle godine vidi se da su oni bili otprilike na istoj razini i lošiji, ako uzmemo u obzir porast troškova od tada.

General Council British Shipping: Indeksi putovanja ugovora na vrijeme po tromjesečjima (1960. godina — 100)

Godina	1 tromj.	2 tromj.	3 tromj.	4 tromj.
1979.	138	194	206	237
1980.	254	297	252	261
1981.	264	221	174	142
1982.	117	129	84	84
1983.	94	106	100	

Iz prednje tablice se vidi da su vozarine u prvih devet mjeseci ove godine bile niže u usporedbi s istim razdobljem prošle godine.

Kada bi robna razmjena rasla uobičajenim srednjakom godišnje kao u vrijeme konjunktturnih godina, nemoguće je u ovom momentu sagledati preokret prilika na tržištu broskog prostora u korist brodarara, jer tonaža u izgradnji ima brži rast od rasta robne razmjene u normalnim prilikama. Rješenje ovog problema moglo bi se naći u smanjenju daljnje izgradnje, povećanjem vezane i inicijativom većeg rashodovanja brodova u staro željezo. U postojećim prilikama tržišta sretniji su oni brodari koji mogu doći do zaposlenja od onih koji čekaju na teret. A jedni i drugi rade trošeći ranije stvoreni financijski kapital.