

Tržište broskog prostora suhih tereta u drugom tromjesečju 1982. godine

Vozarinski stavovi na tržištu broskog prostora na svim relacijama za sve vrste tereta i sve veličine brodova odraz su jedne kronične sinhronizirane recesije istodobno na svim područjima u svijetu. Pad međunarodne robne razmjene i ulazak velikog broja novogradnji u eksploataciju omogućuje naručiteljima da niskim vozarinskim stavovima ostvaruju prijevoze pod vrlo povoljnim uvjetima. Vozarine su na svim relacijama slijedile pad što se početak ljeta sve više približavao, pa se u ovakvim prilikama tržišta brodari održavaju u poslovanju prijevoza tek da nešto rade.

Prijevoz željezne rudače obavljao se u znaku smanjenja potreba za ovim artiklom, većinom na bazi godišnjih ugovora, pa se već tako uhodani prijevozi nijesu ni objavili. Manja aktivnost prijevoza željezne rudače za Japan pripisuje se završetku japanske poslovne godine (31. 3.) i već izvršenim isporukama po godišnjim ugovorima, nezaključenju novih s obzirom da nije postignut dogovor o povećanju cijena sirovine i momentalnim zalihama kojih ima dovoljno, posebno u uvjetima smanjenja proizvodnje čelične industrije. Prijevoz rudače u travnju i svibnju, količina od po 150.000 tona za krcanje u svibnju uz iskrcajnu dnevnu normu od 35.000 tona obavljao se uz vozarinu od \$ 9.10 (zaključci brodova »World Splendour« i »World Guard«) iz Tubarao za Japan. Na relaciji iz Tubarao za Taranto brodu »World Lady« za prijevoz u travnju 210.000 tona rudače plaćena je vozarina od \$ 3.50 (7 dozvoljenih dana za ukrcaj /iskrcaj, uključujući nedjelju i blag dane), a »Berge Brioni« za prijevoz iste količine s krcanjem u srpnju \$ 3.80, što je povoljnija vozarina od \$ 4.25 koja je plaćena brodu u veljači za prijevoz 100.000 tona, s obzirom na veličinu broda. Prijevoz za Dunkerque 100.000 tona, krcanje u svibnju plaćeno je \$ 6.40 (7 dana dozvoljenih za ukrcaj /iskrcaj), a za Nizozemsku, količine od 150.000 tona, \$ 5 (6 tekućih dana dozvoljenih za ukrcaj /iskrcaj).

Na ostalim relacijama npr. iz Monroville za Taranto za prijevoz 80.000 tona rudače plaćeno je za krcanje u svibnju \$ 4.85 (2.5 tekuća dana dozvoljeno za ukrcaj /iskrcaj). Vozarine iz Kanade za zapadnu Evropu zadržavale su se otprilike na istoj razini, pa tako prijevoz 125.000 tona rudače za krcanje u svibnju plaćen je \$ 4 (7 dana dozvoljenih za ukrcaj /iskrcaj), a nešto veći brod za prijevoz 150.000 tona s krcanjem u lipnju \$ 3.60

(6 dana dozvoljenih za ukrcaj /iskrcaj). Japanska je tonaža prihvatila prijevoz iz Seven Islanda za Japan količine 150.000 tona uz vozarinu od \$ 10 po toni.

Na relaciji Hampton Roads — Japan, prijevoz ugljena obavljao se uobičajenim veličinama brodova i količinama od oko 55.000 tona. Zaključak broda »World Pageant« za krcanje sredinom travnja uz vozarinu od \$ 19.90 (5 dozvoljenih tekućih dana za ukrcaj /iskrcaj) ujedno je i najveća vozarina postignuta u ovoj godini. Za kasnija krcanja vozarina postepeno u drugom tromjesečju blago pada u travnju na \$ 19.20, zatim \$ 18.75 / 19 i krajem \$ 17.40, u svibnju i do \$ 17.25, u lipnju \$ 17 a onda nagli pad \$ 14.50 i zaključak broda »Jaraconda« krajem mjeseca \$ 12.75. Tako je najveća postignuta vozarina u ovom tromjesečju bila \$ 19.90, najniža \$ 12.75 za razliku od prvog tromjesečja kada je najveća bila \$ 18.80, a najniža \$ 16.95. Radi usporedbe, najveća vozarina u drugom tromjesečju prošle godine bila je u lipnju \$ 25, a najniža u svibnju \$ 21 dok je prosjek vozarina u 198. godini bio \$ 21.54. Uspoređujući najniže vozarine u ovom tromjesečju s istim razdobljem prošle godine to je smanjenje vozarine za \$ 8.25, odnosno 39.3%.

Prijevoz ugljena iz Hampton Roads za zapadnu Evropu za krcanje u travnju količine oko 70.000 tona izvršen je uz vozarinu od \$ 7.60 / 3 dana dozvoljena za ukrcaj i 25.000 tona dnevno iskrcajna norma, nedjelje i blagdani uključeni) što je 15 američkih centi smanjenje vozarine u odnosu na prvo tromjesečje. Za prijevoz nešto manje količine 62.500 tona plaćena je u svibnju vozarina od \$ 8.30 (3 dana dozvoljena za ukrcaj i 15.000 tona dnevno iskrcajna norma). Za krcanje u svibnju količine 65.000 tona za Italiju plaćena je vozarina od \$ 7.90 (15.000 dnevno iskrcajna norma i 20.000 iskrcajna).

Na održavanje smanjene aktivnosti prijevoza ugljena utiče i prekomjerno zadržavanje brodova (stalno prisutna kongestija) u ukrcajnim lukama SAD i Australije, a gdje brodovi čekaju duže vrijeme na vez i spremnost tereta. Sredinom lipnja u Baltimore i Newport News čekalo se na ukrcaj oko 10 dana, mnogo manje nego ranije, od kako je uveden sistem registracije. Primjena ovog sistema sastoji se u tome da ugovorene stranke dosta ranije prije dolaska broda pod ukrcaj trebaju da utvrde datum preuzimanja količina odnosno krcanja. Sistem registracije riješio je problem čekanja brodova na teret u Norfolku. Za krca-

nja u Newport News treba najaviti brod dva mjeseca unaprijed, a za Baltimore i do 5 mjeseci (krcatelji koji su se najavili u svibnju dobili su mogućnost krcanja tereta tek u listopadu). Ovim se omogućuje željeznici, koja kontrolira terminale, da osigura prijevoz vagonima prema planu i potrebama. Svako zakašnjenje broda prouzrokuje zadržavanje vagona i taj trošak tereti krcatelja/brodara. Ukoliko bi došlo do povećane aktivnosti prijevoza ugljena problem oko registracije bio bi veći. Da bi se problem ublažio, radi se na izgradnji novih ukrcajnih kapaciteta. U Sydneyu i Port Kemblu (Australija) brodovi čekaju na vez i spremnost tereta 10 do 20 dana, a u New Castle 3 tjedna (početkom godine čekali 8 tjedana). Australija rješava ovaj problem na način da je krcateljima odredila korištenje pojedinih luka. Prijevoz iz ove zemlje uglavnom se obavlja godišnjim ugovorima, a zadržavanje brodova pred lukama trebalo bi da se smanji povećanjem kapaciteta luka Port Kembla i New Castle, čiji će radovi biti završeni do kraja ove godine i čime bi se omogućilo korištenje brodova od 120.000 tona nosivosti radi povećanja dubina luka na 16 m u Port Kemblu i 15 m u New Castle.

U prijevozu žita na relaciji iz Meksičkog zaljeva na zapadnu Evropu i dalje je prisutna u prijevozima kombinirana tonaža među kojom su neki brodovi već duže vrijeme zaposleni kao na konsektivnim putovanjima. Primjeri: ponovno »Mihalis« od 103.636 tona nosivosti za prijevoz 70.000 tona žita \$ 11 (12 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj), »Belobo« 78.078 tona nosivosti za 50.000 tona žita, \$ 12 (9 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj), »Fernteam« 123.043 tona nosivosti za prijevoz 73.000 tona, \$ 10.25 (12 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj) »Walchand« 104.754 tona nosivosti za krcanje 70.000 tona, \$ 10.45 (12 dozvoljenih dana) svi za krcanja u travnju, zatim »Isabelle« za prijevoz 63.000 tona, \$ 10 (11 dozvoljenih dana), »Sauda« od 123.000 tona nosivosti za prijevoz 70.000 tona, \$ 10.25, te »Eeklo« od 75.724 tona nosivosti za 58.000 tona tereta \$ 11.50 (10 dozvoljenih dana) za krcanje u svibnju i »Moshill« za 72.000 tona, \$ 8 (12 dozvoljenih dana) za krcanje u lipnju. Pored ovih i dalje se zapažaju veći brodovi za sipki teret iznad 100.000 tona nosivosti, te Panamax tonaža. Dio i ove zadržava se stalno na ovoj relaciji, što bi trebalo da znači da boljeg zaposlenja vlasnici ove tonaže nijesu u ovom momentu u mogućnosti da nađu. Primjeri: »Samrat Ashok« od 129.513 tona nosivosti za prijevoz 73.000 tona tereta, \$ 10.35 (12 dozvoljenih dana), »Erskine Bridge« od 120.143 tona nosivosti za krcanje 73.000 tona, \$ 9.25 (12 dozvoljenih dana) za krcanja u travnju ili »Stove Trader« od 108.600 tona nosivosti za krcanje 70.000 tona tereta, \$ 10.50 (11 dozvoljenih dana) za krcanje u svibnju. Zaključak broda »Essi Camilla« od 119.500 tona nosivosti za krcanje količine 75.000 tona

u srpnju za Europort je najniža postignuta vozarina u ovoj godini, \$ 6 (13 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj). Sva spomenuta tonaža nije bila iskorištena do pune korisne nosivosti s obzirom na ograničenja dubina područja ukrcaja i iskrcaja, pa su se količine tereta kretale od 55/81.000 tona.

U ovom tromjesečju prijevoz se obavljao početkom uz vozarinu od \$ 9.75 za krcanja u travnju i \$ 9.25 za krcanja u svibnju. Kasnije tokom travnja \$ 11/12 za krcanja u travnju i \$ 10/10.45 za krcanja u svibnju. U svibnju je najviše zaključaka za prijevoz količina oko 70.000 tona uz vozarine od \$ 10/10.25 /10.50, dok je za manju veličinu od 55.000 tona brodu »August Thyssen« za Nizozemsku plaćena najveća do sada vozarina u ovoj godini \$ 12 (9,5 dana dozvoljenih za ukrcaj/iskrcaj). Jedan od bolje plaćenih zaključaka je »Eeklo« za prijevoz 58.000 tona za Nizozemsku/Belgiju \$ 11.50. Vozarine u lipnju su izrazito u padu, jer je općenito aktivnost prijevoza žita veoma opala pred početak ljetne sezone, najviše zbog neaktivnosti sovjetskih naručitelja u ovom tromjesečju koji nijesu postigli tražene kreditne uvjete u pregovorima daljnjih kupnji količina žitarica u Argentini. SSSR se sve više odlučuje na kupnju žita u SAD radi povoljnijih cijena, kraćih putovanja što im ujedno i stvara mogućnost smanjenja potražnje tonaže za prijevoz. U ovom tromjesečju SSSR ima dovoljno tonaže ugovorima na vrijeme (čak i viška) u odnosu na predviđene isporuke žita po ugovorima, pa nijesu na tržištu zainteresirani za dodatni brodski prostor.

Početkom lipnja za prijevoz količine 78.000 tona brodom »Northern Gale« plaćena je vozarina \$ 9.75 (12 dozvoljenih dana), dok je za nekoliko prijevoza manjih količina 55/60.000 tona tereta plaćeno \$ 9.25/10.25 (10 dozvoljenih dana). U drugoj polovici mjeseca dolazi do naglog pada vozarina, pa su nekoliko prijevoza količina 72/80.000 tona tereta plaćeni \$ 7.50/8/7/6 po toni (12 do 13 dozvoljenih dana), a manja količina od 55.000 tona za Ghent (zaključak broda »Jalavihar«) za krcanje u srpnju bit će prevezena uz vozarinu od \$ 7.10 po toni (iskrcajna norma 8.000 tona dnevno). Prema tome najveća plaćena vozarina u ovom tromjesečju bila je \$ 12, a najniža \$ 6 za usporedbu s istim tromjesečjem prošle godine kada je najveća bila \$ 16.30, a najniža \$ 13. Uspoređujući najniže to je pad vozarina u odnosu na isto razdoblje prošle godine za 53.9 %.

Vozarine na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan za prijevoz žita u travnju i svibnju ukazuju na mali porast stavova u odnosu na prvo tromjesečje. U travnju su se vozarinski stavovi za tonažu do 30.000 tona tereta kretali uglavnom na oko \$ 24 (7 do 8 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj), preko 45.000 tona tereta \$ 21 (oko 10 dozvoljenih dana), a za prijevoz oko 52.000 tona tereta \$ 20.50 do \$

18.50. U svibnju za 25/32.000 tona \$ 24/22.50 (7 do 8 dozvoljenih dana), a za veličine oko 50.000 tona tereta \$ 20.75 najveća, \$ 20 za većinu prijevoza i \$ 19.50 najniža vozarina. U lipnju slijedi nagli pad vozarina pa su vozarine za veličine brodova od 30/33.000 tona od \$ 19 do \$ 21.50 početkom pale na \$ 18/17 do \$ 15.20 krajem mjeseca, za veličine od 40/45.000 \$ 18.50/17.50/15 (9 do 10 dozvoljenih dana), a veličine 50/52.000 tona prihvaćale su \$ 19.50/17/16.50/16.25 za krcanja u srpnju. Zaključak prijevoza 52.000 tona tereta brodom »Vikara« (11 dozvoljenih dana) \$ 14.50 za krcanje u kolovozu iz Gulfa i \$ 14 su najniže postignute vozarine u ovoj godini do sada.

Prema tome na ovoj relaciji najveća vozarina u ovom tromjesečju bila je \$ 24 za najmanje korištenu veličinu broda 25/30.000 tona, \$ 21 za oko 45.000 tona i \$ 20.75 za prijevoz oko 50.000 tona. Najmanja \$ 15.20 za prijevoz 33.000, \$ 15 za 45.000 tona tereta i \$ 14 za 50.000 tona. U istom tromjesečju prošle godine najveća postignuta vozarina bila je u travnju \$ 28.75, a najniža u svibnju \$ 23.25. Uspoređujući najniže to je pad za 39.8 %.

Ugovoreni prijevozi za više putovanja do kraja godine i iznad, već početkom tromjesečja pokazivali su pad vozarina što potvrđuju ugovoreni prijevoz 6 putovanja količine 52.000 tona svako putovanje (brodar iz Južne Koreje) od lipnja do prosinca uz vozarinu od \$ 16.75 (11 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj) i mogućnost naručitelju da izvrši nakon toga još tri putovanja od siječnja do ožujka 83. god. uz vozarinu od \$ 17. Sličan posao prihvatilo je i brodar Samisa da izvrši svojim brodovima 5 putovanja po 55.000 tona tereta uz vozarinu od \$ 17. Iz ova dva primjera se vidi da nitko nije očekivao da će pred početak ljetne sezone smanjenje vozarina biti još izrazitije.

Iz Pacifika za Japan u travnju su brodari za brodove veličine oko 27.000 tona za krcanje u svibnju prihvaćali vozarinu od \$ 13.80 (7 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj), dok za veličine od oko 50.000 tona \$ 10.25/10.35 (11 dozvoljenih dana). U lipnju za ovu zadnju veličinu za krcanje u istom mjesecu vozarina pada na \$ 9.25.

Prijevoz žitarica za NR Kinu iz SAD nije toliko aktivan, ali se redovito pojavi po koji na tržištu. Dok su se vozarinski stavovi u prvom tromjesečju kretali od \$ 28.75/31.50 za veličine od 30/33.000 tona tereta, a \$ 33.50 za 25.000 tona, zaključak broda »Asia Industry« 28/30.000 tona tereta u travnju, za krcanje u svibnju, uz vozarinu od \$ 34.25 (4.000 tona dnevno ukrcaj, troškovi ukrcaja tereta na račun brodarka, 3.000 tona dnevno iskrcaj) je ujedno i najveća vozarina plaćena u ovoj godini na ovoj relaciji za usporedbu \$ 37.25 u otprilike istom vremenu prošle godine. Nakon toga vozarina pada na \$ 33.75, kasnije za nešto veći brod za 38.000 tona tereta \$ 33,

u svibnju \$ 31, u lipnju od \$ 29.25 na \$ 28.75 do \$ 27.50 (zaključak broda »World Argonaut« za prijevoz 30.000 tona tereta). Ako ovu vozarinu usporedimo s prijevozima u lipnju prošle godine kada su kineski naručitelji plaćali za brodove od 25.000 tona vozarinu od \$ 38, za 30.000 tona \$ 37.25, za 42.000 tona \$ 36.50 onda je to pad vozarine za 26,2 %.

Opazn je prijevoz za NR Kinu i sa zapadne obale SAD uz primjer da je u travnju, za krcanje u svibnju, za prijevoz 30.000 tona tereta postignuta vozarina \$ 23 uz iste uvjete ukrcaja/iskrcaja kao iz Meksičkog zaljeva. Početkom svibnja NR Kina je potpisala s Kanadom trogodišnji ugovor o isporukama 10.5 do 12.6 milijuna tona pšenice (godišnje 3.5 do 4.2 milijuna tona) uz mogućnost povećanja količina pod istim uvjetima potpisanog ugovora.

Za svoje potrebe NR Kina povremeno uvozi i iz Argentine. Prvi prijevoz u ovoj godini obavljen je brodom od 25.000 tona s krcanjem u River Plate i kompletiranjem u Buenos Airesu, krcanje u travnju, uz vozarinu od \$ 39.90 (2.000 tona dnevno ukrcaj, troškovi ukrcaja tereta na račun brodarka, 2.000 tona dnevno iskrcaj). Za krcanje u lipnju plaćena je vozarina od \$ 40.50 za prijevoz iste količine tereta (2.000 tona dnevno ukrcaj, 2.500 tona dnevno iskrcaj). Povećanje vozarine u ovom primjeru može se pripisati neizvjesnosti razvoja događaja Falklandske krize u tom momentu, jer je 2. IV Argentina izvršila okupaciju Malvinskih otoka (Falkland, Južna Georgia i Sandwiche), a Engleska 12.4. objavila blokadu područja 200 Nm oko otoka i tako je ratno stanje utjecalo na smanjeno zaposlenje brodova na tom području. Postojala je bojaznost brodarka za upućivanjem brodova u to područje ukoliko bi se blokada proširila i na ostale argentinske luke. Tradicionalno sezonski izvoz žita u ovom tromjesečju na početku je dosta kasnio zbog loših vremenskih prilika, pa se sa završetkom žetve kasnilo i transportom do izvoznih luka, a kasnije neizvjesnošću događaja, jer je predaja argentinskih snaga uslijedila 15. VI. Iako je ponude broskog prostora bilo malo na ovom području, vozarine su isto slijedile pad kao i na drugim pomorskim pravcima, pa u primjeru prijevoza za zapadnu obalu Meksika, za prijevoz 20.000 tona žita za krcanje u lipnju od prve vozarine \$ 39 (1.000 tona dnevno iskrcajna norma), već za prijevoz drugog tereta plaćeno je \$ 38.25, a za slijedeći \$ 37. Za krcanje u srpnju, za istu količinu pod istim uvjetima, postignuta je vozarina od \$ 33.75 i \$ 25.75 za razliku od lipnja prošle godine kada je za sličan prijevoz bila ugovorena vozarina \$ 51 po toni. Ovo znači smanjenje vozarine u odnosu na godinu ranije za oko 50 %.

Prijevoz 21.000 tona kukuruza iz Južne Afrike za Japan (3 iskrcajne luke) obavlja se krajem tromjesečja uz vozarinu od \$ 16.50 (2.500 tona iskrcajna norma), zaključak broda

»Global Splendour« za razliku pred godinu dana kada se prevozio uz vozarinu od \$ 30, što znači smanjenje vozarine za 45 %.

Začuđuje i slaba aktivnost prijevoza s područja Velikih Jezera. U travnju za zapadnu Evropu postizala se vozarina za prijevoz 25.000 tona \$ 28 (6 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj), u svibnju za istu veličinu \$ 25.50, a s kompletiranjem tereta u St Lawrencu \$ 20 za dio tereta krcan u Velikom Jezerima i \$ 13 za dio krcan u St Lawrencu (7 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj). Zaključak broda »Jay Durga« za krcanje u Velikom Jezerima količine 16.000 tona uz vozarinu od \$ 18 s kompletiranjem u St Lawrencu do 25.000 tona tereta uz vozarinu od \$ 11 (8 dana dozvoljenih za ukrcaj i iskrcaj) ukazuje i u ovom primjeru jedno kontinuirano kretanje vozarina općenito na dolje na svim relacijama. Krajem tromjesečja prošle godine, radi usporredbe, vozarina je bila \$ 24 za prijevoz tereta iz Velikih Jezera i \$ 17 iz St Lawrencea. To je smanjenje vozarine u poređenju s istim razdobljem prošle godine za oko 25 %.

SSSR je u travnju povremeno bio na tržištu za uzimanjem po kojeg broda broderskim ugovorom na vrijeme za putovanje, daleko manje aktivan od prvog tromjesečja, međutim radi opće tendencije blagih porasta vozarina u tom mjesecu morao je i platiti nešto veću vozarinu. Tako je za brodove od oko 26/30.000 tona nosivosti za putovanje u Atlantiku bio spreman platiti \$ 5.500/6.200 dnevno ovisno o tipu broda, potrošku goriva i poziciji broda. Primjeri »Furia«, isporuka Skaw, putovanje Velika Jezera/SSSR, reisperuka Skaw ili Passero, 26 tona nosivosti, građen 77, opremljen dizalicama \$ 6.150 dnevno ili »Regal Sky« isporuka Passero, putovanje u Atlantiku, reisperuka Skaw ili Passero, 26.558 tona nosivosti, građen 1963, 14,5 Nm na sat, 26 tona dnevni potrošak, opremljen dizalicama, \$ 5.500 dnevno. Za iste veličine do kraja godine postizala se vozarina od \$ 5.400 dnevno, a registriran je i ugovor za dvije godine »Dinara«, 26.537 tona nosivosti, građen 1974, 15 Nm na sat, potrošak 38 tona, opremljen dizalicama uz vozarinu od \$ 5.000 dnevno.

Iako je u svibnju SSSR kupio dodatno 1 milijun tona žita iz SAD, što bi ukupno do sada trebao da uveze iz ove zemlje 6 milijuna tona, njegova uobičajena aktivnost prestaje u svibnju i lipnju za uzimanjem tonaže iz razloga koji su već istaknuti. Zaključak broda »Ocean Ranger«, 26.086 tona nosivosti, građen 1972, 14,5 Nm na sat, potrošak 30 tona dnevno na \$ 5.050 za putovanje u Atlantiku jasno ukazuje na pravo stanje neaktivnosti tržišta, koje krajem tromjesečja postaje toliko izrazita, što se vidi u primjeru broda »Kumano-vo« 39.050 tona nosivosti, brzine 14 Nm na sat, potroška 42 tone dnevno, bez dizalica, za putovanje u Atlantiku uz vozarinu od \$ 3.000 dnevno, što je pad vozarine u odnosu na isto razdoblje prošle godine iznad 50 %.

Na ostalim relacijama su vozarine također u padu što se može vidjeti iz slijedećih nekoliko zaključaka:

- Meksički zaljev / Limassol »Nin« 20.000 tona žita, krcanje svibanj, \$ 20, 5 dana ukrcaj 5.000 tona dnevno iskrcaj. »Jela Topić« uz iste uvjete, ali krcanje u lipnju \$ 12.35.
- Meksički zaljev / Casablanca »Al Sadiq« 20.000 tona žita, krcanje svibanj, \$ 24.50, 5.000 tona dnevno ukrcaj/1.250 tona iskrcaj.
- Meksički zaljev / Constanza »Grecian Temple« 30.000 tona žita, krcanje travanj, \$ 22, 5.000 tona dnevno ukrcaj/3.000 tona iskrcaj. Za krcanje u lipnju \$ 18 do 16.50.
- Meksički zaljev / Huelva i Sevilla »Bonanza«, 21.000 tona žita, krcanje svibanj, \$ 18, 5 dana ukrcaj / 3.500 tona dnevno iskrcaj. Krajem tromjesečja \$ 12.50. Za veći brod 55.000 tona tereta, krcanje svibanj, \$ 12.05, u lipnju \$ 11.55, krajem tromjesečja \$ 9.25.
- Meksički zaljev / Volos 25.000 tona žita, krcanje u lipnju \$ 19.50, 4 dana ukrcaj / 1.500 tona dnevno iskrcaj, krajem tromjesečja \$ 17/16. Veličine od 32.000 krajem tromjesečja \$ 14 / 13.50, 5 dana ukrcaj / 3.000 tona dnevno iskrcaj.

Nema registriranih dugoročnih ugovora na vrijeme, a ugovori na putovanje slijede također prilike tržišta, pa su vozarine u toku tromjesečja bile u stalnom padu, a krajem lipnja evo nekoliko primjera:

- »IKAS BILIS« 59.810 tona nosivosti, građen 1977, brzina 15.3 Nm na sat, potrošak 55.3 tone dnevno, isporuka zapadna Evropa, putovanje za Brazil, reisperuka zapadna Evropa, prompt, vozarina \$ 4.800 dnevno.
- »ASKONA« 59.023 tona nosivosti, građen 1981. isporuka Hong Kong, putovanje iz Australije, reisperuka Japan, lipanj, vozarina \$ 5.000 dnevno.
- »WORLD COURAGE« 52.452 tone nosivosti, građen 1975, isporuka River Plate, reisperuka Skaw ili Passero, lipanj, \$ 3.800 dnevno.
- »MERCY« 25.630 tona nosivosti, građen 1972, 15 Nm na sat, isporuka Singapore, za putovanje, reisperuka Boston/Galveston, prompt, \$ 2.500 dnevno.

Uslijed ovakvih prilika na tržištu raste i vezana tonaža suhих tereta. Početkom ožujka bilo je u grčkim vodama oko 300 brodova vezano uz oko još 100 molbi predanih za dobijanje dozvole za vez. Oko 10 milijuna brutto registarskih tona grčke tonaže pod svojom ili tuđom zastavom bilo je nezaposleno, od čega 4/5 brodova za tekuće terete.

Prema podacima General Council of British Shipping krajem ožujka bilo je u svijetu radi nezaposlenja vezano 690 brodova s 41.4 milijuna tona nosivosti tj. 6 % svjetske trgovačke flote (ožujka 1981. godine bilo je vezano 432 broda s 14.2 milijuna tona). To je ujedno najviše od rujna, 1978. godine. Od toga je 90 % tankera, dok brodova za prijevoz suhих tereta po broju mnogo, 414 brodova, a po nosivosti malo, oko 5 milijuna tona tj. 1 % svjetske flote suhих tereta.

Također ovakve prilike tržišta i velika ponuda broskog prostora utiču na opću nezainteresiranost daljnje izgradnje brodova. To

se vidi u primjeru zaposlenja japanske brodograđevne industrije, koja je u poslovnoj 1981. godini (ožujak 81 — ožujak 82) imala naloga za izgradnju u izvozu 4.14 milijuna brutto registarskih tona, što je 30.5 % manje od godine ranije, najviše zbog postojeće recesije u svijetu, iako dijelom i zbog povećane konkurentske aktivnosti brodogradnje Južne Koreje.

Iz svega opisanog da se zaključiti da prijevoz željezne rudače ne raste, već se potrebe smanjuju zbog smanjenja proizvodnje čelične industrije u svijetu (primjer čelična industrija članica Evropske ekonomske zajednice radi s 62 % kapaciteta), te da je prijevoz ugljena za potrebe energije u padu. Da li će se postojeće zalihe ove dvije sirovine istrošiti do kraja godine i biti potrebno da se nadoknade, a potrebe za žitom porasti, ostaje da se vidi. Prilike i daljnje kretanje vozarina na tržištu ovisit će o tome.

ŽELJKO NJIRIĆ*

Jugoslavenska tankerska plovidba

Složena organizacija udruženog rada za pomorski promet, brodogradnju, turizam i trgovinu, s ograničenom i supsidijarnom odgovornošću

Radna zajednica — Zajedničke službe SOUR-a

Borisa Kidriča 3,
57000 ZADAR
Telefon: 22-377
Telex: 21127
Telegram: Jugotanker
Sjedište SOUR-a JTP

RO JUGOTANKER
RO BRODOGRADILIŠTE
RO TURISTHOTEL
RO TANKERKOMERC

Predstavništvo:
Pino Budičin 1,
51000 RIJEKA
Telefon: 25-542
25-625
Telex: 24198

RO JUGOTANKER: U unutrašnjem prometu vrši prijevoz tereta i putnika vlastitim i unajmljenim brodovima u svim kategorijama plovidbe, pružanje usluga bunkeriranja brodovima. U vanjskotrgovinskom prometu vrši izvoz i uvoz za vlastite potrebe radne organizacije, međunarodni pomorski transport robe i putnika, agencijski poslovi u inozemstvu, usluge ukrcaja i iskrcaja i bunkeriranja i slično.

RO BRODOGRADILIŠTE: Vršiti gradnju i popravke brodova, brodskih strojeva, uređaja opreme i željeznih konstrukcija, te se bavi off shore poslovima. Posjeduje dva plutajuća doka. Kapacitet dizanja doka I je 2.300 tona težine, dužina 89,6 metara, dužine preko potklada 75 metara, maksimalan gaz 4,4 metra, a može primiti brod maksimalne širine 16 metara. Kapacitet dizanja doka XVI je 8.500 tona težine, dužina 159 metara, dužina preko potklada 140 metara, maksimalni gaz 7 metara, a može primiti brod maksimalne širine 23,5 metara.

RO TURISTHOTEL: Hoteli i turistička naselja na kopnu i otocima: »Pinija« — Petričane, »Alan« — Starigrad (naturist), Crvena Luka — Biograd n/m, Božava, Luka, Sali, »Koritnjak« — Iž Veli, »Zadranka« — Ugljan; Autokampovi: Starigrad-Paklenica, Crvena Luka; »Marina« — Yacht club; Pogon za proizvodnju slastica; Praonica rublja, Vlastita putnička agencija: izleti, transferi, garaziranje kola.

RO TANKERKOMERC: U unutrašnjem prometu u osnovnoj djelatnosti bavi se trgovinom na veliko prehrambenim proizvodima i industrijskim neprehrambenim proizvodima. U sporednoj djelatnosti vrši usluge ukrcaja i iskrcaja brodova, vagona i sredstava cestovnog saobraćaja naftom, naftnim derivatima, proizvodima petrokemije i ostalom tekućom robom, čišćenje rezervoara, brodskih tankova, vagona i autocisterni, prerada i pakovanje naftnih derivata, proizvoda petrokemije i ostale tekuće robe, poslovi broskog snabdjevača, posredovanje u prometu roba. U vanjskotrgovinskom prometu obavlja izvoz svih proizvoda radnih organizacija — članica SOUR-a Jugoslavenske tankerske plovidbe, uvoz opreme, repromaterijala, rezervnih dijelova, sirovina za potrebe radnih organizacija članica SOUR-a, izvoz i uvoz prehrambenih proizvoda i industrijskih neprehrambenih proizvoda, zastupanje inozemnih tvrtki i držanje konsignacijskih skladišta, posredovanje u vanjskotrgovinskom prometu, malogranični i prekomorski promet, poslovi javnih skladišta u međunarodnom robnom prometu, opskrba stranih brodova, pružanje privrednih usluga: iskrcaja brodova, željezničkih i cestovnih prometnih sredstava proizvodima petrokemije i ostalom tekućom robom, čišćenje i održavanje sredstava prijevoza petrokemije i ostale tekuće robe, prerada i pakovanje proizvoda petrokemije, naftnih derivata i ostale tekuće robe.