

## Tržište broskog prostora suhих tereta u trećem tromjesečju 1982. godine

Na tržištu broskog prostora u ovom tromjesečju zapažena je još veća neaktivnost prijevoza svih vrsti suhих tereta. Prijevoz željezne rudače i dalje se obavljao u smanjenju potreba zbog smanjenje proizvodnje čelične industrije. Prijevoz ugljena također jer se koriste postojeće ogromne zalihe u pojedinim zemljama većih potrošača. Prijevoz žitarica je bio u zastoju u očekivanju što točnijih rezultata žetvi da bi se uvoz što više ograničio zbog ograničene mogućnosti financijskih sredstava općenito ili pak tamo gdje su potrebe za ovim artiklom očite i kao problema stalno prisutne zbog toga što financijskih sredstava uopće nema.

Takva neaktivnost prijevoza uz ulazak daljnjih novogradnji u eksploataciju, posebno brodova za raste terete omogućuje naručiteljima da prevoze robu uz sve niže vozarinske stavove. Zbog postojećeg viška broskog prostora konkurencija među brodarima je stalno prisutna i ona omogućuje naručiteljima da za određeni teret, s obzirom da im se ponudi nekoliko brodova, izvrše izbor najpovoljnijeg odnosno najjeftinijeg broda za prijevoz.

Na ovakvom tržištu ne postoji teret čijom se vozarinom mogu troškovi poslovanja pokriti. Brodari se održavaju u poslovanju trošeći ranije stečeni financijski potencijal. U ovakvim prilikama dosta je njih koji ovo vrijeme najnižih vozarina nastoje iskoristiti zaustavljanjem brodova i izvršiti nužne popravke, računajući da ovakve prilike ne mogu duže opstati, dok se neki odlučuju na vezivanje brodova računajući da će dugo vremena proći dok dođu bolja vremena. Uslijed niskih vozarina i cijene brodova su u padu, pa se prodaja mlađih polovnih brodova ne isplati, posebno ukoliko su oni još opterećeni kreditima. Cijene starijih brodova su toliko niske, i ukoliko ih se želi rashodovati teško je naći zainteresiranog kupca opet zbog jednog od osnovnih razloga ovakvog stanja na tržištu tj. smanjenja proizvodnje čelične industrije općenito svugdje u svijetu.

Kako se iz prednjeg vidi brodarima je teško naći pravi izlaz u ovakvoj situaciji, a ono što je najbitnije i što ga najviše opterećuje je što se u ovom momentu ne vidi kraj trajanju ove recesije koja se smatra da je najveća do sada.

U ovom tromjesečju prijevoz željezne rudače prema registriranim zaključcima, bio je sveden na samo vrlo mali broj poslova. Za pretpostaviti je da su se potrebe za ovim artiklom većinom pokrivala i dalje na temelju dugogodišnjih ugovora, da su bile na uobičajenim pravcima prijevoza i uhodanom suradnjom partnera po vozarinama, ne tržnim, već dugoročnim. Tržne vozarine su bile veoma niske što pokazuju primjeri prijevoza 106.000 tona željezne rudače brodom »Mifunesan Maru« iz Port Cartiera za Dunkerque uz vozarinu od \$ 3.30 »FIO«, krcanje u kolovozu sa 7 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj uključujući nedjelje i blagdane. Isti brod kao i brod »Mount Pelion« preveo je količinu od 100.000 tona željezne rudače u rujnu iz Norveške za Antwerp uz vozarinu od \$ 1.80 »FIO« po toni uz uvjet 6½ dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj. Registriran je prijevoz manjih količina iz Tubarao za Bagnoli »Irena Dan« 65.000 tona uz vozarinu od \$ 4.45, krcanje u rujnu, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj i iskrcaj te brod »First Venture« za Gijon, prijevoz 80.000 tona, krcanje u rujnu, vozarina \$ 4.55, 8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj tereta.

Prijevoz ugljena od početka godine nije se obavljao u visini stvarnih potreba. 1981. godine robna

razmjena morem bila je 204 mil. tona, a 1980. godine 183 mil. tona. U ovoj godini ona se procjenjuje da će iznositi oko 200 mil. tona ili pad za oko 2%. Računa se da je u prošloj godini prevezeno 15—20 mil. tona iznad stvarnih potreba zbog paničnih kupnji uslijed zakrčenosti luka i dugotrajnih štrajkova rudara. Ostvarene su velike zalihe u ovoj godini u svim potrošačkim zemljama, pa je i aktivnost prijevoza ugljena znatno pala. Zalihe se troše, jer ih se ne želi držati zbog nekoliko primjera samozapaljenja uslijed dužeg držanja ugljena na stovarištima. Smatra se da ima dovoljno zaliha za potrošnju u 1982. godini i one se nastoje ubuduće ograničiti u normalnim granicama do dva mjeseca, pogotovo što su kamate na postojeće kredite veoma visoke. Zalihe ugljena su u Evropi rekordne. Računa se da ih Francuska ima oko 14 mil. tona, a Japan oko 20 mil. tona. Na smanjenju kupnju ugljena, pored smanjenja proizvodnje čelične industrije, uticala je dosta i stalnost cijena lož ulju. Sigurno je da SAD, Australija i Južna Afrika mogu zadovoljiti i veće potrebe tržišta, pa u tome problema nema. Zapaža se da je Poljska povećala proizvodnju (oko 16%) i snizila cijenu zbog potreba za devizama. U ovakvim okolnostima nije se ni mogla očekivati veća aktivnost prijevoza, pa ako ovome dodamo uobičajeno ljetno razdoblje još slabije aktivnosti u poređenju s ostalim tromjesečjima godine onda je svaki daljnji komentar suvišan.

Uobičajeni prijevozi količina 55.000 tona ugljena na relaciji iz Hampton Roads za Japan, za krcanja u srpnju, kretali su se uz vozarinu od \$ 13.05 do \$ 11 kod zaključka broda »White Chestnut«, 5 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. U kolovozu vozarine su se kretale od \$ 12.50 do \$ 10.80. U rujnu je za zapaziti da se OBO brod »Abul Kalam Azad« od 114.344 tone nosivosti uključuje u prijevoz ugljena količine 55.000 tona uz vozarinu od \$ 11.25 i Panamax brod »Evlimeni« uz \$ 12, nakon što su se oba broda do sada nastojala održati u prijevozu žita na relaciji Meksički zaljev/zapadna Evropa, pa su u pomanjkanju prijevoza žita morali promijeniti relaciju i teret. Najveća postignuta vozarina u ovom tromjesečju na ovoj relaciji bila je \$ 13.05, najmanja \$ 10.80 za razliku od prvog tromjesečja ove godine kada je najveća bila \$ 18.80, najniža \$ 16.95 i drugog tromjesečja kada je najveća bila \$ 19.90, najniža \$ 12.75. U istom tromjesečju prošle godine najveća vozarina bila je u srpnju \$ 23, najniža u rujnu \$ 18.25, dok je prosjek vozarine u 1981. godini bio \$ 21.54. Uspoređujući najniže vozarine u ovom tromjesečju s istim razdobljem prošle godine to je smanjenje vozarine za \$ 7.45, odnosno za 40.8%, a u odnosu na srednjak vozarine za 1981. godinu pad za \$ 10.34 po toni ili za 48%.

Prijevoz ugljena na relaciji SAD — zapadna Evropa obavljao se uz minimalne vozarine što pokazuju primjeri:

- Norfolk/zapadna Evropa »Mount Pellon«, prijevoz 90.000 tona, krcanje kolovoz, \$ 3.50, 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Isti je brod krcao u ožujku uz vozarinu od \$ 5.80, ostali isti uvjeti.
- Norfolk/Francuska »Fearteam«, prijevoz 90.000 tona, krcanje kolovoz/rujan, \$ 3.80, 4½ tekuća dana ukrcaj/4½ dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni. Vozarina za krcanja u travnju bila \$ 5.60, 3 tekuća dana ukrcaj/3 dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni.
- Baltimore/zapadna Evropa »Elizabeth«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 4.40, 3½ tekuća

dana ukrcaj/3½ dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni. Manje veličine 58.000 tona za krcanje u ožujku prevozile po vozarini od \$ 8.50, 15.000 dnevno ukrcaj/20.000 tona dnevno iskrcaj.

- Baltimore/sjeverna Francuska »Susan B«, prijevoz 50.000 tona, krcanje rujana, \$ 5.60, 3 tekuća dana ukrcaj/3 dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni.
- Newport News/Francuska »Sequoia«, prijevoz 70.000 tona, krcanje rujana, \$ 5.15, 3½ tekuća dana ukrcaj/3½ dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni.
- Hampton Roads/Nizozemska »Royal Lynx«, prijevoz 70.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 4.55, 3 tekuća dana ukrcaj/3 dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni. Za krcanja u travnju vozarina bila \$ 8.10.
- Hampton Roads/Rotterdam »Oslo«, 88.000 tona krcanje rujana, \$ 4.30, 3 dana ukrcaj/15.000 tona dnevno po radnom danu iskrcaj. Vozarina u ožujku bila \$ 5.20, 6 dana ukrcaj/iskrcanj.
- Hampton Roads/Dunkerque »Castillo de Salas« 90.000 tona, krcanje u rujnu, \$ 4.20, 4 tekuća dana ukrcaj/4 dana iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni. U siječnju vozarina bila \$ 5.80.

U prijevozu žita na relaciji Meksički zaljev za zapadnu Evropu također se osjećala manja aktivnost prijevoza u poređenju s prvih šest mjeseci ove godine. Zbog smanjene aktivnosti dio kombinirane tonáže i brodova za rasuti teret nije se mogao održati u ovom prijevozu, pa je tražio izlaz u zaposlenju drugog tereta na drugoj relaciji. Tako npr. brodovi »Tenoch« i »Moshill« do sada duže vrijeme zaposleni na žitu na ovoj relaciji prelaze na prijevoz ugljena. Prvi je zaključen iz Baltimore za Francusku za prijevoz 55.000 tona ugljena uz vozarinu \$ 4.40 i 7 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj, a drugi iz Hampton Roads za Antwerp za prijevoz 94.500 tona ugljena, uz vozarinu od \$ 4 uz 3 tekuća dana dozvoljena za ukrcaj i 5 dana za iskrcaj, nedjelje i blagdani isključeni, dok je »Irena Dan« od 72.000 tona nosivosti zaključena brodarskim ugovorom na vrijeme za putovanje iz Hampton Roads za Brazil uz vozarinu od \$ 3.000 dnevno, svi za krcanja u kolovozu.

U srpnju su na ovoj relaciji brodovi za prijevoz količine 53/57.000 tona žita postizali vozarinski stav od \$ 6.60 do \$ 6.15 s 11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj i krcanja u rujnu i kolovozu, a veće količine »You're my sunshine« 75.000 tona \$ 5.75 za krcanje u srpnju, odnosno »Akron« 65.000 tona \$ 5.60, krcanje u kolovozu. Oba zaključka s 13 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj.

U kolovozu vozarine za brodove od 53/57.000 tona ostaju otprilike na visini onih od srpnja tj. od \$ 6.50 do \$ 6.25, kao i za veće od oko 72/75.000

tona \$ 5.50/5.75 za krcanje u kolovozu i \$ 6 za krcanja u rujnu. U ovom mjesecu zapažen je zaključak broda »E. W. Beatty«, za Europort, za 3 konsekutivna putovanja za prijevoz 75.000 tona u svakom putovanju uz vozarinu od \$ 6.25 za prvo s krcanjem u rujnu, \$ 7 za drugo i \$ 7.75 za treće putovanje s 12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj za račun naručitelja Bunge.

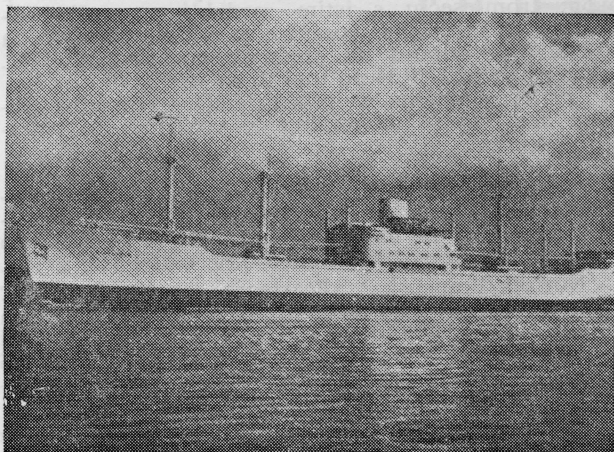
U rujnu su vozarine slijedile lagani rast zbog pomanjkanja tonáže na toj relaciji. Pošto se tonáža većinom tražila za krcanja u listopadu to su brodari nastojali da odugovlačenjem zaključaka prisile naručitelje da nešto povise vozarinu u čemu su i uspjeli. Vozarine za prijevoz količine od 50/60.000 tona kretale su se od \$ 7/7.10 po toni, a za količine 68/75.000 tona \$ 7.10/7.25, jer je većina prijevoza zaključena u drugoj polovici mjeseca kada su vozarine zadržale neznatni trend rasta, što pokazuju zaključci broda »You're my sunshine« za prijevoz količine 76.000 tona u svakom putovanju za 3 konsekutivna putovanja, počev od kraja listopada na \$ 7.50 (12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj) i »East Asiatic« tonáže koja je prihvatila prijevoz 3 tereta po 52.000 tona uz vozarinu \$ 7.25 za krcanje u listopadu, \$ 7.25 za krcanje u studenome i \$ 8.25 za krcanje u prosincu.

Prema tome najviša plaćena vozarina u ovom tromjesečju na ovoj relaciji je bila \$ 7.25, a najniža \$ 5.50 (zaključak broda »Loussios« za prijevoz 75.000 tona s 12 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj), ako se izuzmu primjeri konsekutivnih putovanja za koja je brodari i nešto bolje plaćen, za usporedbu s drugim tromjesečjem kada je najviša bila \$ 12, a najniža \$ 6 i istim tromjesečjem prošle godine kada je najviša bila \$ 12.25, a najniža \$ 9. Uspoređujući najniže vozarine u odnosu na isto razdoblje prošle godine to je pad za oko 38.9%.

Vozarine na relaciji iz Meksičkog zaljeva za Japan za prijevoz žita u srpnju slijede pad. Za prijevoz količine do 32.000 tona za krcanja u istom mjesecu vozarine su se kretale od \$ 16.75 do \$ 16, za krcanja u kolovozu od \$ 14.25 do \$ 12.50 (8 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj). Zaključci u srpnju za prijevoz količina 50/52.000 za krcanje u kolovozu postizali su vozarinu od \$ 12.50 do \$ 11.90 (11 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcanj), a za krcanja u rujnu od \$ 12.90 do \$ 12.50. U kolovozu za brodove do 30.000 tona vozarina se kretala oko \$ 14, za 45.000 tona \$ 13.60, a za 50/52.000 od \$ 12 do \$ 12.90. Za ovu zadnju veličinu u rujnu se postizala vozarina od \$ 14.25 do \$ 14.95 da bi na kraju mjeseca pala na \$ 14. Iz primjerka zaključka prijevoza »Ahjin« tonážom koja je za tri konsekutivna putovanja za prijevoz 50/52.000 tereta u svakom putovanju prihvatila vozarinu od \$ 14.25 za krcanje u listopadu, \$ 14.50 za krcanje u studenome i \$ 14.75 za krcanje u prosincu vidi se da će se vozarine održati do kraja godine otprilike na istoj razini.

Iz opisanog je vidljivo da je, ne uzimajući u obzir količinu tereta na prijevoz, najviša vozarina na relaciji Meksički zaljev/Japan u ovom tromjesečju bila \$ 16.75, najniža \$ 11.90 za usporedbu s istim tromjesečjem prošle godine kada je najviša bila \$ 28, najniža \$ 18.50. Uspoređujući najniže vozarine to je pad za oko 36.3%.

Kineski naručitelji su bili povremeno aktivni u prijevozu žita ugovorima na putovanje, a manju tonážu, izuzev za prijevoz šećera, koriste brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje. Prijevoz iz Meksičkog zaljeva na NR Kinu 30.000 tona žita, krcanje u srpnju plaćen je \$ 22/4.000 tona dnevno ukrcaj na račun brodarka/3.000 tona dnevno iskrcaj/što je pad za \$ 1 vozarine u odnosu na krcanja u svibnju. Redovite isporuke šećera iz Kube, količine oko 15.000 tona, prevozile su se u ovom tromjesečju u srpnju na oko \$ 33.50, u kolovozu \$ 32.50, a za krcanja u rujnu vozarina raste do \$ 36, jer tonáža nije bila zainteresirana za ranije niske vozarine. Početkom godine vozarina je za ovaj teret bila oko \$ 48 po toni »fios« uz uobičajene kubanske norme



ukrcaja i 1.250 norma iskrcaja dnevno. Zapaženo je i nekoliko prijevoza fosfata iz Tampe za NR Kinu, količina od 25.000 tona, uz vozarinu oko \$ 23.75 po toni »fios«/6.000 tona dnevno ukrcaj/2.000 tona dnevno iskrcaj/. Kineski su naručitelji prihvaćali tonažu od 13/17.000 tona nosivosti ugovorima na vrijeme s isporukom Kanade ili Južne Amerike za putovanje do NR Kine uz vozarine od \$ 3.000/3.250.

Prijevoz kukuruza iz južne Afrike za Japan (3 iskrcajne luke) obavljao se u toku tromjesečja uz vozarinu od oko \$ 15.75 za količinu od oko 21.000 tona, krajem tromjesečja \$ 14.75 za istu veličinu i \$ 14.10 za 24.000 tona. Pred godinu dana vozarine su bile oko \$ 30 po toni. Uvjeti prijevoza su 2.000 tona dnevno ukrcaj i za račun brodarara/2.500 tona dnevno iskrcaj.

Na području Velikih Jezera vozarine su pokazivale daljnji trend pada iako su već davno pale ispod razine ekonomičnosti. S ovog područja prijevoz 16.000 tona uz kompletiranje do 25.000 tona u St. Lawrencu za Nizozemsku i Belgiju plaćeno je \$ 15.50/17.25 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 8.50/\$ 10.25 za dio tereta krcan u St. Lawrencu. Za područje iskrcaja Bordeaux/Hamburg »Deusto« brodu plaćeno je \$ 15.50 za 16.000 tona tereta ukrcanog u Velikim Jezerima s kompletiranjem do 25.000 tona u St. Lawrencu uz vozarinu od \$ 8.50 uz dozvoljenih 7.1/2 dana za ukrcaj/iskrcaj za krcanje u srpnju, a u rujnu za krcanje iz Velikih Jezera 16.500 tona žita za područje iskrcaja Antwerp/Hamburg \$ 20.75, bez mogućnosti kompletiranja, sa 6 dozvoljenih dana za ukrcaj/iskrcaj. Za usporedbu vozarina u ovoj godini za prva krcanja, kada je područje bilo otvoreno za plovidbu u travnju početkom, na ovoj relaciji bila je \$ 27 za prijevoz samo iz Velikih Jezera, a \$ 21 za dio tereta krcan u Velikim Jezerima i \$ 14 za dio krcan u St. Lawrencu.

Indija je u ovom tromjesečju kupila u SAD 2.5 milijuna tona žita za zadovoljenje svojih potreba za isporuku rujana 1982. — travanj 1983. godine, ali je do sada za prijevoz korištena domaća tonaža.

SSSR nije u ovom tromjesečju uzimao tonažu brodarskim ugovorima na vrijeme. Zadnja dva dana pojavio se na tržištu s malo zahtjeva i niskim vozarinama tražeći brodove do polovice svibnja slijedeće godine. Spreman je bio platiti oko \$ 3.100 dnevno u normalnim uvjetima plovidbe i \$ 4.100 dnevno ukoliko je plovidba u područjima zahvaćenim ledom. Njegova je neaktivnost u ovom tromjesečju iznenadila sve poslovne krugove, jer se zna da je ovo četvrta godina zaredom neuspjele žetve u SSSR, da proizvodnja može dostići oko 160 milijuna tona, da potrebe za uvozom mogu dostići i 50 milijuna tona od čega će 33 do 40% trebati da nabavi SAD u vremenu rujana 1982. — rujana 1983. godine, da je u kolovozu produžen ugovor SSSR — SAD o isporukama žita za godinu dana, te da je u ovoj godini do kraja kolovoza uvezao samo 13.8 milijuna tona. U ovakvoj situaciji svakako je od SSSR-a očekivao njegove veće zahtjeve za žitom i potražnju za tonažom, te lagano povećanje vozarina na tržištu do čega nije došlo.

I na ostalim relacijama prijevozi su se obavljali uz snižene vozarine, što pokazuju i slijedeći primjeri u pravcu Sredozemlja:

- Meksički zaljev/Constanza »Asean Nations«, 30.000 tona žita, krcanje u kolovozu, \$ 14.75, 5 dana ukrcaj/3.000 dnevno iskrcaj. U travnju vozarina bila \$ 22, u lipnju \$ 18 do \$ 16.50.
- Meksički zaljev/Grčka, 25.000 tona žita, krcanje srpanj, \$ 14, 5 dana ukrcaj/2.000 tona dnevno iskrcaj. U kolovozu prijevoz iste količine »World Argus« \$ 12.50. U lipnju bila \$ 19.50 uz 4 dana ukrcaj 1.500 tona dnevno iskrcaj.
- Meksički zaljev/Egipat »Marial«, 30.000 tona žita, krcanje srpanj, \$ 16.75, 5 dana ukrcaj/1.000 tona dnevno iskrcaj. U kolovozu manja količina 25.000 tona »Anboto«, \$ 16 uz iste uvjete.
- Meksički zaljev/Valencia i Sevilla »Olympic Progress«, 25.000 tona žita, krcanje kolovoz, \$ 11.50,

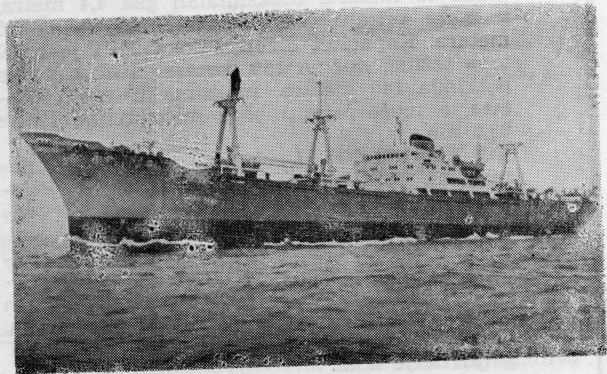
5 dana ukrcaj/3.500 tona dnevno iskrcaj u Valenciji, 3.000 tona u Sevilli. U rujnu \$ 12.25. U svibnju veličina od 21.000 tona plaćena \$ 18, krajem drugog tromjesečja \$ 12.50.

Mali broj zaključenih brodarskih ugovora na vrijeme uz postignute vozarine ne obećava povoljnije prilike na tržištu brodskog prostora ni u slijedećoj godini:

- »Ledolf Oldendorff« 72.858 tona nosivosti, građen 1974, 15 Nm/sat brzine, 59 tona dnevnog potroška, isporuka rujana, ugovor dvije godine, \$ 3.000 prva godina, \$ 4.000 druga za račun Italmare.
- »Ocean Traveller« 72.857 tona nosivosti, građen 1974, 15 Nm/sat brzine, 59 tona dnevnog potroška, isporuka u rujnu u Atlantiku, ugovor 10/12 mjeseci, \$ 3.000 dnevno.
- »Santa Silvia Maru« 61.713 tona nosivosti, građen 1977, 14 Nm/sat brzine, 36 tona potrošak dnevno, prvih tri mjeseca vozarina \$ 3.500, slijedećih 9 mjeseci \$ 4.750, \$ 6.750 druga godina. Naručitelj ima prava korištenja broda treću godinu uz \$ 9.000.

Brodarski ugovori na vrijeme za putovanje najbolje pokazuju pravu vrijednost i stanje tržišta. Posebno je u ovom tromjesečju došla do izražaja nemogućnost zaposlenja većih brodova za rasute terete iznad 25.000 tona nosivosti na području Dalekog Istoka. To je područje u dubokoj depresiji i daje veoma male mogućnosti zaposlenja ove tonaže. Tonaža se uglavnom vraća prazna (bez tereta) prema obali SAD ili je brodari prepuštaju naručiteljima da ih koriste za povratna putovanja uz veoma simbolične vozarine da bi preuzeli brod u nešto povoljnijem području zaposlenja ili da bi stigli do područja gdje imaju namjeru vezivanja broda. Tako je »Heegh« novogradnja, 64.000 tona nosivosti u srpnju napravila putovanje iz brodogradilišta Japan za Australiju u reisperuku u zapadnoj Evropi po vozarini od \$ 800 dnevno, a novogradnja »Saleney Venture« od 64.000 tona iz Japana za zapadnu Evropu u kolovozu po vozarini od \$ 1.000 dnevno za račun zapadnonjemačkih naručitelja. Ni ostali zaključci iz Dalekog Istoka nijesu ništa bolji. Primjeri:

- »BENLEDI« 64.060 tona nosivosti, građen 1976, 15 Nm/sat brzine, potrošak 60 tona dnevno, isporuka Singapore u rujnu, putovanje iz Australije, reisperuka u Sredozemnom moru, \$ 1.250 dnevno.
- »RIALTO« 64.000 tona nosivosti, novogradnja, 15 Nm/sat brzine, za putovanje, reisperuka zapadna Evropa u rujnu, \$ 1.800 dnevno.
- »IGUAZU« 63.325 tona nosivosti, 14.1/2 Nm/sat brzine, potrošak 47 tona dnevno, isporuka Inchon u rujnu, za putovanje, reisperuka zapadna Evropa, \$ 1.200 dnevno.
- »STAVROULA« 63.799 tona nosivosti, građen 1981, 14 Nm/sat brzine, potrošak 43 tona dnevno, isporuka Taivan, za putovanje, reisperuka zapadna Evropa, u kolovozu, \$ 1.000 dnevno.



Međutim treba reći da su vozarine iz Atlantika za ove brodove za putovanja u pravcu Dalekog Istoka povoljnije da bi se privuklo tonažu i djelomično ublažilo veliki negativni efekat povratnog putovanja. Primjer u rujnu »Northern Light« 64.660 tona nosivosti, 14 Nm/sat brzine, potrošak 37 tona dnevno, isporuka SAD (Meksički zaljev) kraj rujna za putovanje, reisperuka Južna Koreja \$ 6.500 dnevno uz balast bonus \$ 150.000 (premija koja pokriva troškove ili dio njih balasnog putovanja do ukrajne luke). Do putovanja u Dalekom Istoku je teško doći, a vozarina u primjeru »Bunga Srigading« 64.000 tona nosivosti, krajem srpnja bila je \$ 3.300 dnevno.

S obzirom na općenito postojeću industrijsku recesiju u svijetu ne predviđa se porast aktivnosti prijevoza bazičnih tereta /željezne rudače, ugljena i žitarica) ne samo do kraja godine, već i u sljedećoj godini i u takvoj ocjeni prilika prognoze su jedinstvene. Ponude brodskog prostora je previše, jer flota brodova za rasuti teret raste ovu godinu za oko 1. milijun tona nosivosti mjesečno i uz kombiniranu tonažu iznosi 191 mil. tona nosivosti, što je otprilike oko 40 mil. tona nosivosti viška iznad potreba.

U ovakvim prilikama neekonomičnih vozarina i slabih izgleda za njihovo povećanje sve više raste broj vezane tonaže. Prema statističkim podacima Ministarstva trgovačke mornarice Grčke bilo je početkom rujna u grčkim vodama vezano 613 brodova s ukupno 13.4 milijuna BRT-a od čega 323 broda domaće zastave. Ministarstvo više ne prihvaća brodove stranih zastava zbog pomanjkanja mjesta za vez. Procjenjuje se da je još oko 100 brodova grčke zastave vezano u drugim zemljama i oko 100 onih koji vrše popravke i čekaju zaposlenje (zvanično ne vezani s punom posadom, bez posla).

Prema podacima »General Council of British Shipping« početkom rujna (kao zadnjim objavljenim podacima) vezano je u svijetu 10% ukupne svjetske tonaže, 1.098 brodova s 69 milijuna tona nosivosti, od čega tankera 16% ukupne tankerske flote (57. mil. tona) i 4% ukupne tonaže suhih tereta (12 mil. tona). Najviše je vezano danske flote (33% ukupne danske flote), grčke (22%) i norveške (32%). Podaci prvi put pokazuju da je vezane tonaže iznad 1.000 brodova i od veljače 1981. godine ona je porasla za 6 puta.

Zeljko 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 Budićin 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« — Petružane, »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 brodskog 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.