

ŽELJKO NJIRIĆ

Osvrt na tržište broskog prostora suhih tereta u 1980. godini

Godina 1980. je započela sa smanjenom aktivnosti potražnje za brodskim prostorom uz lagani pad vozarinskih stavova, što je i bilo uobičajeno na svakom početku godine a poslije vremenskog razdoblja intenzivnih zahtjeva za tonažom s kraja prethodne godine. Već tada davane prognoze, da se u toku godine ne može očekivati veći pad vozarina zbog stalnog rasta svih troškova poslovanja kako operativnih tako i komercijalnih, posebno zbog povećanja cijena gorivu sastankom OPEC zemalja u Caracasu prosinca 79. godine, pokazale su se točnim. Međutim treba ipak napomenuti da je godina bila opterećena raznim događajima u svijetu od kojih su mnogi mogli imati i negativnog utjecaja na tržište broskog prostora za brodare, pa je i pored povoljnih prognoza bilo dosta neizvjesnosti da li će se one zaista i ostvariti.

Najvažniji događaj koji su utjecali na postojeće prilike tržišta bili su:

— uvoz žitarica za potrebe SSSR-a.

Prijevoz ovih tereta početkom godine bio je potpuno neizvjestan zbog odluke predsjednika SAD-a J. Cartera o objavi »žitnog embarga« SSSR-u za obećane isporuke žita i ostale poljoprivredne proizvodnje, izuzev već ugovorenih, uz traženje podrške ostalih zemalja proizvođača da ga podrže u toj akciji, radi ulaska sovjetskih trupa u Avganistan. Time se trebala obustaviti isporuka oko 17 milijuna tona žitarica SSSR-u (25 milijuna tona obećanih manje 8 milijuna tona ugovorenih) što je predstavljalo oko 13% ukupnih sovjetskih potreba za ovim proizvodima. U znak podrške toj akciji udruženje lučkih radnika koje ima nadzor nad istočnim područjima SAD, Meksičkim zaljevom i Velikim jezerima (oko 116.000 članova) objavljuje bojkot svih sovjetskih brodova s teretom iz i za SSSR tražeći podršku udruženja lučkih radnika zapadne obale SAD da se pridruže bojkotu (lučki radnici zapadnog područja ovo nijesu prihvatili). Bojkot se počeo primjenjivati nakon dovršenja ukrcanja brodova, njih oko 62, koji su u siječnju bili u Atlantiku pred uplovljenje u američke luke bez obzira da li se radilo o ugovorenim ili ne isporukama žita. On je postepeno gubio na svojoj snazi, jer se njemu suprotstavljala udruženje krcatelja tražeći od suda ispravnost ove odluke za već ugovorene količine. Već u veljači i udruženje lučkih radnika prihvaća prijedlog američkog predsjednika da se krca-

ju količine koje su ugovorene petogodišnjim ugovorom o isporuci žita SSSR. Ostali su proizvođači formalno pozdravili odluku SAD o »žitnom embargu«, ali se u praksi nje nijesu pridržavali. Argentina je samo prividno prihvatila odluku, Kanada je bila neodlučna što da radi, jer prihvaćanjem odluke gubi poslove sa SSSR, a na drugim tržištima suočava se i pojavljuje u konkurenciji sa SAD, Australija obećava podršku ali za isporuku dodatnih količina, dok Francuska kao najveći proizvođač u evropskoj ekonomskoj zajednici nije namjeravala iskoristiti odluku, ali nije dala političku podršku da se dosadašnje male uobičajene isporuke obustave. Embargo je gubio na svom efektu i iz razloga što su velike američke žitarske kuće kao izvoznici mogle uzimati tonažu za prijevoz i u toku putovanja teret prodati, a neki strani naručitelji koriste mogućnost da određene svoje količine žita kupljene u Argentini prodaju SSSR i kasnije nadomjestite nabavkama u SAD za svoje potrebe. Prema kasnijim raznim informacijama Argentina je uobičajeno prodavala SSSR oko 2 milijuna tona. Računa se da su isporuke bile oko 5 milijuna tona. Ni Kanada se nije držala obećanja, jer je prodala oko 4.5 milijuna tona tj. 150% više nego u prethodnoj godini, dok je Australija isporučila također više od uobičajenih tradicionalnih količina, jer se isporuke cijene na oko 4 milijuna tona.

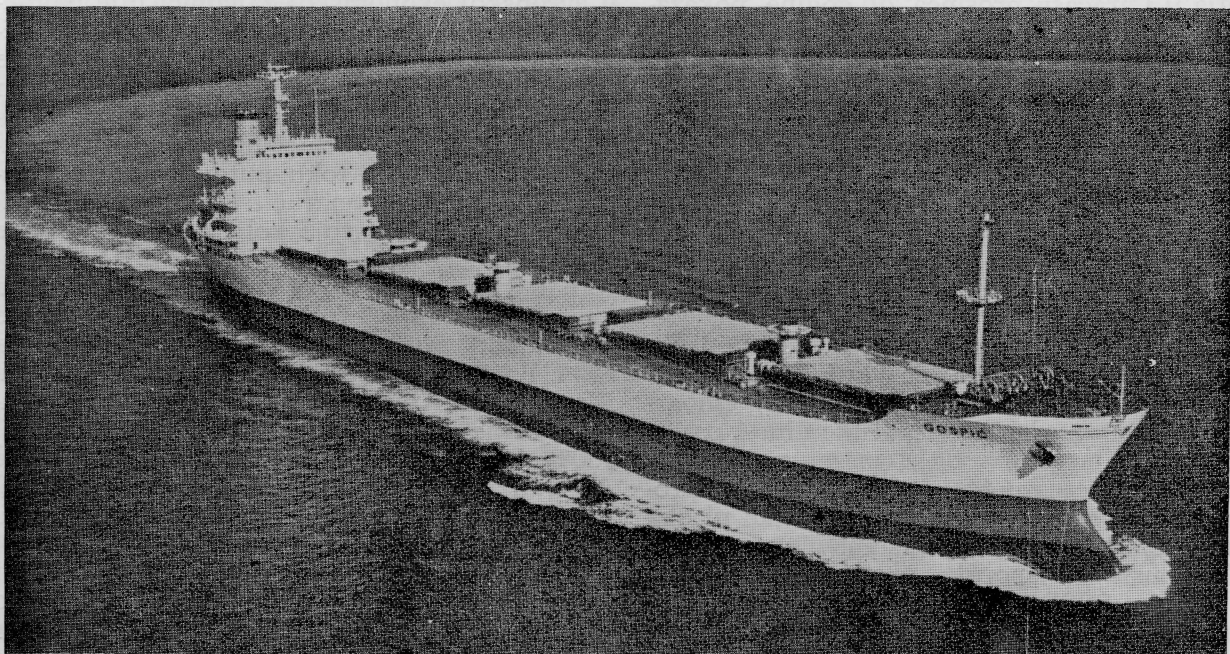
Ovakvi postupci dokazuju da se ozbiljniji zahvat nije ni mogao sprovesti u praksi. To potkrepljuje i činjenica da je Američki kongres bio donio odluku da, ako SSSR ne povuče svoje trupe iz Avganistana do 20/2 da će poništiti međusobni ugovor po kojem je dozvoljeno SSSR brodovima da tiču luke SAD. Ovu odluku trebao je da potvrdi predsjednik i Senat da bi stupila na snagu, 90 dana nakon donošenja odluke. Međutim ovaj prijedlog nije prihvaćen od američkog predsjednika. Prema procjenama 1979. godine 1.500 sovjetskih brodova podsjetilo je 40 luka SAD-a radi krcanja žita i 39 radi generalnog tereta.

Prisutnost ovog događaja stvarala je stalnu neizvjesnost prilika na tržištu broskog prostora suhих tereta, posebno u prvih 6 mjeseci ove godine. Neizvjesnost je bila najveća u samom početku, jer je jednom dijelu tonaže bilo onemogućeno da bude normalno zaposlen na prijevozima uvoza žita za potrebe SSSR (u tom momentu SSSR je imao pored svoje tonaže i oko 300 brodova brodarskim

ugovorima na vrijeme), a znalo se da je prošle godine uvezao oko 2 milijuna tona u studenome, 2,2 milijuna tona u prosincu s namjerama da u siječnju uveze oko 2,7 milijuna tona. Pretpostavljalo se, da će u takvim okolnostima. Pretpostavljalo se, da će u takvim okolnostima SSSR trebati da se riješi jednog dijela strane tonaže, te da ih vrati vlasnicima po osnovi »više sile« ukoliko su ugovori sklopljeni za nekoliko konsektivnih putovanja sa žitom iz SAD. Isto tako računalo se, da bi višak tonaže iznad potreba mogao da unajmi drugim naručiteljima ili da je zaposli negdje drugdje. Takva je akcija bila moguća, a rezultat njen pogodno bi brodare, jer bi ta slobodna tonaža izvršila veći pritisak na ponudu broskog prostora prouzrokujući veći pad vozarina. Do pada vozarina dolazi, ali kratkotrajnog i laganog, jer je svakom naručitelju najviše pogodovalo da se uzdrži od poslova očekujući razvoj ove situacije.

tičko ili Crno more, koja može stići u područje ukrcaja do sredine trećeg, a nešto kasnije opet je na tržištu za krcanja do 15/4. Za ova krcanja vozarine su se kretale od \$ 9.500 dnevno za brod veličine oko 28.000 tona, \$ 10.000 dnevno za oko 31.000 tona i \$ 12.500 dnevno za veličinu od 40.000 tona nosivosti.

U toku godine kasnije nailazimo na slučajeve daljnje aktivnosti SSSR za zaposlenjem po nekoliko brodova na bazi broderskog ugovora na vrijeme za putovanje. Tako su u svibnju zaposleni brodovi »Doric Arrow« 30.275 DWT, »Vomar« 28.741 DWT, »Ajax« 26.715 DWT, »Mount Othrys« 30.110 DWT, i »Holly« 28.795 DWT, brzina od 15 NM do 15.1\$2 NM uz porosak goriva od 34 do 42 tone i vozarina od \$ 11.900/12.400 dnevno ili u rujnu ponovno nekoliko brodova za putovanje, ali i za duže razdoblje »Apollo« 57.654, brzine 14.5 NM, potrošak 60 tona plus 3 tone



BC »GOSPIC« (Jugotanker, 37.836 dwt), jedan od tri jednaka broda izgrađena u Yokohami

Već u veljači tržište broskog prostora oživljava, pa se vozarine vraćaju na razinu onih krajem 1979. godine, jer udruženje lučkih radnika prihvaća prijedlog američkog predsjednika da se krcaju tereti zaključeni petogodišnjim ugovorom o isporukama žita SSSR, kao iz razloga što je SSSR uspio da uposli unajmljenu tonažu (malo ispustio isticanjem ugovora) i što je radi neizvjesnosti tonaža u najmu krenula na druga odredišta, pa je na području Atlantika smanjena ponuda broskog prostora. Čak se pokazalo da je SSSR morao uposliti dodatnu tonažu za uvoz žita iz Argentine i Australije, na bazi jednog putovanja ugovorom na vrijeme s isporukom Evropa, Sredozemlje i Daleki Istok za Bal-

do, isporuka Daleki Istok, trajanje ugovora 12 mjeseci, Vozarina \$ 12.100 dnevno, »Panagos D. Pateras« 28.712 DWT, brzine 15.5 NM, potrošak 36 tona plus 2 tone do, trajanje ugovora 12 mjeseci, vozarina \$ 9.100 dnevno. Isto tako računa se da je SSSR ponovno krajem listopada uzeo oko 15 brodova broderskim ugovorima na vrijeme, veličine 27/45.000 tona nosivosti, uz vozarine \$ 8.500 dnevno za veličinu od 27.000 tona, \$ 9.300 za veličinu 35.500 tona i \$ 11.200 dnevno za veličinu 44.600 tona s isporukom u Kontinentu ili Sredozemlju. Posljednji put ove godine pojavljuje se na tržištu oko 10. prosinca i što je najvažnije da u pregovorima daje prednost Panamax veličini za jedno putova-

nje u Atlantiku uz vozarinu od \$ 17.000 dnevno, jer je do sada davao prednost brodovima od 25/45.000 tona.

O njihovoj aktivnosti tokom godine nije bilo točnih podataka. Izvještaji su nekompletni, zaključci se prave u nekoliko mjesta u svijetu, povjerljive su obično prirode, pa se ne zna točan broj brodova, njihovih veličina i postignutih vozarina.

O ovom događaju trebalo je nešto više reći, jer je način njegovog rješavanja bio od primarne važnosti za prilike kretanja vozarina na svjetskom tržištu broskog prostora suhih tereta.

— stalni pritisak NR Kine za uposljenjem tonaže za potrebe svoga uvoza

NR Kina je tokom čitave godine bila aktivna za uzimanjem tonaže i to brodova za rasute terete za prijevoz žitarica (uvoz se procjenjuje na oko 8 milijuna tona), veličina do 35.000 tona nosivosti iz američkih luka Meksičkog zaljeva i Pacifika, Kanade, Australije i Argentine pretežno ugovorima na putovanje. Također je bila zainteresirana i za manju tonažu, 15/20.000 tona nosivosti za prijevoz ostalih tereta, posebno generalnog područja Sredozemlja, Crnog mora, Kontinenta, Kube i SAD brodarskim ugovorima na vrijeme za putovanje ili duže razdoblje. Njihovo stalno prisustvo na tržištu za traženjem tonaže za zadovoljenjem njihovih potreba najviše je uticalo, uz podršku povećanog prijevoza žitarica za potrebe Evrope, da su vozarine već početkom veljače dostigle razinu onih iz prosinca prošle godine, a u ljetnom razdoblju iako su koristili neaktivnost drugih naručitelja i uspjeli spustiti vozarinu, uticali su da nije došlo do većeg pada vozarina. Kineski su naručitelji tako npr. u veljači za prijevoz žita iz Meksičkog zaljeva za NR Kinu za brod od 25.000 tona plaćali vozarinu od \$ 36, u travnju za 35.000 tona tereta \$ 41.50, u svibnju za 30.000 tona \$ 42, u srpnju za 26.000 tona \$ 43.85, u listopadu za 25.000 tona \$ 42.25 u studenom 36.000 tona \$ 49 uz dnevne norme ukrcaja / iskrcaja 4.000/3000. Prijevoz iz Argentine obavljao se po vozarinskom stavu od \$ 48 (ukrcajna norma 4000 / iskrcajna 3000) početkom godine, u veljači \$ 44, u listopadu od \$ 45 / 43 što pokazuje da je vozarina na ovoj relaciji od početka godine do kraja bila u padu. Iz Pacifika za NR Kinu vozarine su se kretale od

maksimalne u svibnju / lipnju \$ 34.50 do \$ 29.75 u rujnu na bazi normi 4000 gross ukrcaj / 3000 free iskrcaj. Vozarinski stav iz St. Lawrence za NR Kinu bio je \$ 41.50 / 44.25 uz norme 4 dana za ukrcaj i 2.500 tona dnevno za iskrcaj.

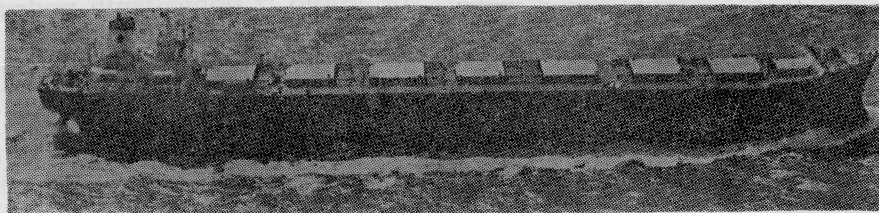
Manja tonaža od oko 16.000 tona nosivosti ugovorima na vrijeme za putovanje postizala je vozarinu od \$ 6.200 do 6.850 dnevno ovisno o mjestu isporuke broda i namjeravanom putovanju, međutim i oko \$ 8.000 ukoliko je mjesto isporuke bilo ujedno i luka ukrcaja. Za duže razdoblje 12/18 mjeseci brodari su prihvaćali vozarinu od oko \$ 6.000 dnevno.

— dovoljan uvoz žita za potrebe Evrope i Japana

Na ovim relacijama bilo je zaposleno dosta tonaže za rasute terete srednjih veličina, a na relaciji za Evropu njima su konkurirali i veći brodovi, te kombinirana tonaža krcajući teret do gaza rijeke Mississippi, što znači ne do pune nosivosti.

Na relaciji USA Gulf / Kontinent iznadauju povoljno postignute vozarine tokom drugog kvartala, posebno iz razloga što se kombinirana tonaža uključivala u ove prijevoze i što je bilo dovoljno ponude broskog prostora, jer su brodari željeli da zadrže svoju tonažu na ovoj relaciji zbog najpovoljnijih cijena gorivu. Cijena goriva za IFO u Luci New Orleans kretala se npr. u lipnju od \$ 108 / 117 po toni, diesela \$ 236 za razliku od evropske, gdje je bila za IFO \$ 163 / 167 po toni, a diesela \$ 305/310, pa zaposlena tonaža na ovoj relaciji uzima maksimalno moguće količine goriva u Meksičkom zaljevu, na uštrb tereta, da bi osigurala gorivo po najpovoljnijim cijenama i za povratno balasno putovanje preko Atlantika.

Najniža postignuta vozarina na ovoj relaciji bila je \$ 14.50 (u siječnju, rujnu i listopadu), a najveća (zaključak broda »Cheyenne« i »Jalavihar«, 60.000 tona s 10 dana za ukrcaj/iskrcaj) u lipnju \$ 23.75. Analizirajući prosjeke vozarine mjesečno najpovoljnije su vozarine bile u drugom kvartalu (u travnju prosjek \$ 19.45, u svibnju \$ 21.50, u lipnju \$ 21.60). Prosjek vozarine čitave godine bio je \$ 17.73. Za usporedbu najniža postignuta vozarina na ovoj relaciji u 1979. godini bila je u veljači \$ 7.40, najviša u studenome



Bulkcarrier »KORDUN« (Jugooceanija, 72.050 dwt), jedan od četiri jednaka broda izgrađena u brodograđilištu u Sunderlandu

\$ 19, a prosjek vozarine u toku godine \$ 13.70 po toni. Kod ove usporedbe treba voditi računa o veoma osjetnom povećanju goriva u ovoj godini.

Na relaciji USA Gulf / Japan prijevoz se obavljao brodovima veličine do 55.000 tona tereta. Najniža postignuta vozarina u siječnju bila je \$ 21.50, a najveća u studenome \$ 39.50. Prosjek vozarine na ovoj relaciji u ovoj godini bio je \$ 29.46. U 1979. godini, radi usporedbe, najniža vozarina bila je u siječnju \$ 12.25, najveća u studenome \$ 33, a prosječna tokom godine \$ 21.93. U ovom primjeru imamo da su najbolje vozarine u ovoj godini bile u drugom i četvrtom kvartalu.



Bulkcarrier »Sisak« (Jugotanker) nosivosti 41.150 tona, izgrađen u Splitu 1967. godine

Razlog povećanja vozarine u drugom kvartalu posljedica je otvaranja Velikih jezera za plovidbu, odnosno mogućnosti izvoza s tog područja. Ove je godine ovo područje bilo otvoreno za plovidbu 24. ožujka, ranije nego ikada do sada, zbog veoma blage zime. Uobičajeni izvoz žita cijeni se na oko 26.5 milijuna tona od čega oko 10.5 milijuna tona iz kanadskih luka (oko 50% ukupnog kanadskog izvoza) i oko 16 milijuna tona iz američkih luka (oko 14% ukupnog američkog izvoza).

U času otvaranja registriran je zaključak broda 26.000 tona uz vozarinu \$ 34 za količinu od 16.000 tona, krcanje u Velikim Jezeri-

ma i kompletiranjem broda do pune nosivosti u rijeci St. Lawrence uz vozarinu od \$ 27, na bazi FIO, ukrcaj/iskrcaj 6 dana za krcanje u travnju i odredište Kontinent. U kasnijim prijevozima opaža se, da je vozarina bila u padu tokom ljeta do \$ 28.50 za teret krcan u Velikim Jezerima i do \$ 21.50 za krcanje u lukama St Lawrence, da bi nakon toga rasla i u listopadu bila na razini vozarine koja se postizala u času otvaranja područja. Ovu vozarinu imamo registriranu i u studenome, dakle pred samo zatvaranje ovog područja.

— uz pojačanu aktivnost prijevoza žita i dovoljan prijevoz ugljena i željezne rudače

Prijevoz ugljena i željezne rudače osiguravao je zaposlenje većim brodovima za raste terete i pored toga što su ovi brodovi imali dovoljnu konkurenciju u kombiniranoj tonazi, koja se nastojala što više uključiti u prijevoz suhih tereta radi niskih depresivnih vozarina u prijevozu tekućih tereta.

Imajući u vidu jednu od najprometnijih relacija izvoza ugljena iz Hampton Roads za Japan, gdje su se prijevozi obavljali u maksimalnim količinama od oko 55.000 tona po brodu, vozarinski stavovi bili su u siječnju \$ 15.50, u ožujku \$ 19.50 do \$ 22.25, u lipnju početkom i do \$ 28, ali i \$ 22.50 krajem mjeseca, u rujnu od \$ 24.25 do \$ 26.50 i u prosincu \$ 25.25 do \$ 29.25 s dozvoljenim vremenom 5 dana za ukrcaj / iskrcaj. Povećanje vozarine u lipnju na ovoj relaciji nastaje iz razloga što su rudari Queensland (Australija) započeli sa štrajkom, koji je trajao 10 sedmica, čime je izvoz s ovog područja bio zaustavljen (štrajk je obustavio proizvodnju a time i izvoz za oko 5.5 milijuna tona), pa su Japanci morali u međuvremenu uvoziti ugljen iz Hampton Roads i donijeti odluku o povećanju uvoza s ovog područja za oko 30%. Potražnja za ovim artiklom najveća je u Japanu i Evropi (s ovog područja u 1978. god. izvezlo se oko 13.5 milijuna tona), a s obzirom da je izvoz povećan dolazi od kraja listopada do velike zakrčenosti luka ovog područja brodovima koji čekaju na ukrcaj duže vrijeme (27/10. čekalo 90 brodova u prosijeku mjesec dana), pa su zato i vozarinski stavovi bili u porastu u četvrtom kvartalu. Ova situacija uticala je i na ostala područja u prijevozu ugljenom.

Prijevoz rudače obavljao se većim veličinama OBO do 150.000 tona nosivosti, a izvoz je bio iz uobičajenih područja kao što su Tubarao, San Nicolas (Peru), Seven Islands, Dampier.

— aktivnost dugoročnih ugovora

Zainteresiranost sovjetskih, kineskih, japanskih i evropskih naručitelja kao i američkih žitarskih izvoznika za uzimanjem brodova sistemom brodarskih ugovora na vrijeme za duža vremenska razdoblja imala je

odraza da se tržište održi povoljnim za brodar. Kakve su se vozarine postizale najbolje se može vidjeti iz nekoliko primjera zaključaka brodova za rasute terete:

- 26537 DWT, 14. 1/2 NM, 37 tona potrošak, isporuka Casablanca, veljača/ožujak, \$ 7.400 dnevno, 12/14 mjeseci
- 28.704 DWT, 15 Nm, 36 tona plus 2 tone do, isporuka Kontinent, lipanj, \$ 8.800 dnevno, 12 mjeseci
- 26.537 DWT, 15 Nm, 37 tona plus 2 tone do, isporuka Sredozemlje listopad. \$ 8.550 dnevno, 10 mjeseci
- 70.597 DWT, 15.1/2, 63 tone, isporuka Japan, siječanj/veljača, \$ 5.50 po toni nosivosti (\$ 12.728 dnevno), 12 mjeseci
- 66.855 DWT, 15 Nm, 57 tona, isporuka Kontinent, travanj, \$ 6.45 po toni nosivosti (\$ 14.138 dnevno), 9/12 mjeseci
- 70.573 DWT, 15 Nm, 52 tone, isporuka Kontinent, svibanj, \$ 6 po toni nosivosti (\$ 13.883 dnevno), 12/14 mjeseci
- 70.643 DWT, 14.1\$2 Nm, 58 tona, isporuka Rostock, svibanj, \$ 6.50 po toni nosivosti (\$ 15.055 dnevno), 12 mjeseci
- 70.462 DWT, 15 Nm, 58 tona, isporuka Japan, studeni, \$ 13.000 dnevno za 12 mjeseci.

Ovi dugoročni ugovori ukazuju da bi se mogla u narednoj godini očekivati stabilnost tržišta.

Ima mnogo i ostalih razloga koji su utjecali na ovakve prilike održavanja vozarina u ovoj godini. Oni su više ili manje, posredno ili neposredno djelovali na način da je potrošnja za brodarskim prostorom, općenito u ovoj godini, bila veća od ponude. Da na brojimo neke od njih.

— manja izgradnja brodova za rasute terete. Računa se da je ona porasla u ovoj godini samo za 3%.

— Vezane tonaže suhih tereta nema uslijed čega nijesu mogle biti stvorene mogućnosti veće ponude broskog prostora.

— Ograničena tonaža kombiniranih brodova koji se mogu uključiti u prijevoze suhih tereta. Početkom 1979. godine 57% ukupne kombinirane tonaže bilo je zaposleno u tekućim teretima i 7% vezane. Prema podacima sredinom ove godine samo je 39% kombinirane tonaže u prijevozu tekućih tereta i većina je zaposlena u putovanjima u kojima se s tri relacije zaposlenja zatvara krug određenog područja od čega je samo jedno putovanje tekući teret.

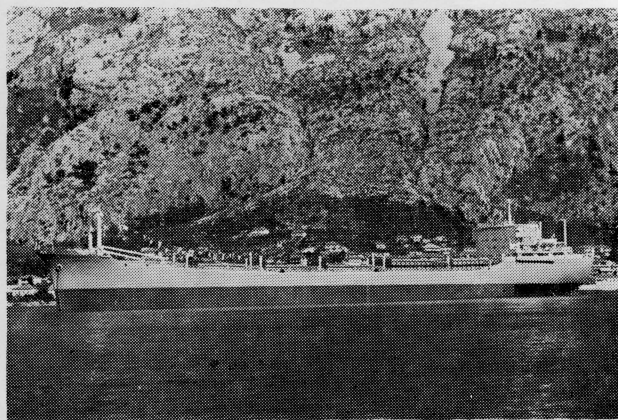
— izraziti i neprestani porast cijena goriva, te ostalih komercijalnih troškova u svim lukama svijeta. Cijene gorivu su u prvom kvartalu bile veće od onih u prosjeku kada je došlo do laganog pada općenito, ali ne u pravilu, ovisno o stvorenim zalihama na određenim punktovima snabdijevanja. Nakon toga nastaje veći rast cijena u svibnju i listo-

padu do kraja godine. Naravno da su brodari nastojali jedan dio povećanih cijena naplatiti od naručitelja kroz povećanje vozarina.

— Zadržavanje brodova zbog zakrčenosti nekih luka u svijetu smanjilo je ponudu broskog prostora, a iransko/iranski sukob, koji je započeo 21/9 zadržao je nekoliko brodova slobodne plovidbe u Shatt Al Arabu van eksploatacije na neodređeno vrijeme. Problem zadržavanja brodova u lukama Hampton Roads nije riješen, a ni ne zna se ko ga za sada riješiti, jer su porasle potrebe za ovim artiklom, a rješenje se vidi jedino u produbljavanju luka radi mogućnosti uključivanja većih brodova u ovaj prijevoz. Imamo i slučaj, također krajem listopada, da je 156 brodova čekalo prolaz Panama kanalom 4/5 dana svaki zbog pomanjkanja peljara, privezivača, tegljača i ograničenog prolaza samo za vrijeme dana. Ova je zakrčenost nastala zbog većeg izvoza žita za NR Kinu i Meksiko, ugljena za Japan, te uvoza nafte iz Aljaske. Normalan prolaz kanalom registriran je tek sredinom prosinca.

Smanjenje robne razmjene s Iranom od strane nekih zemalja zbog zadržavanja taoca — članova američke ambasade (od 4/11/79), zatim smanjenje proizvodnje šećera zbog slabijih rezultata žetve (SSSR, Kuba, Brazil, Indija, Tajland), poplave u Argentini koja je smanjila poljoprivrednu proizvodnju ove zemlje, erupcija vulkana St. Helena (Washington), svibnja, koja je blokirala normalni transport rijekom Columbia do Portlanda i Vancouvera, štrajk radnika u ugljenokopima Australije nijesu imali uticaja na veći pad vozarinskih stavova u toku godine.

Ovdje moram spomenuti da je tržište bilo aktino i pored pada proizvodnje čelične industrije u svijetu, što znači smanjenje prijevoza čeličnih proizvoda i bazičnih tereta ugljena i željezne rudače. To znači da je povećanje robne razmjene prijevoza žitarica izbalansiralo smanjenu robnu razmjenu sirovih artikala i ostalih proizvoda, koji su pod



Bulkcarrier »Trinaesti juli«, nosivosti 28.907 tonu, izgrađen u Splitu 1968. godine

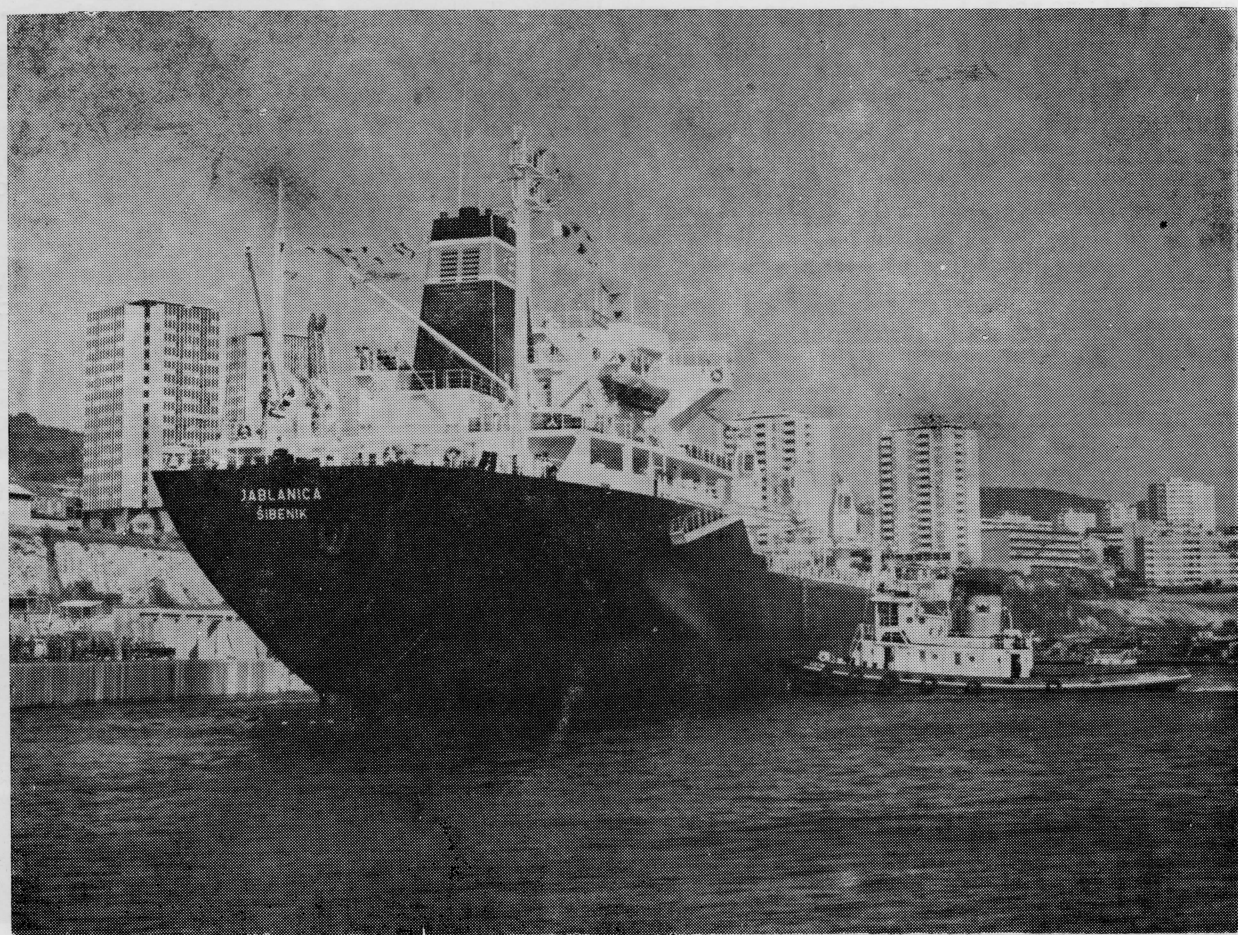
udarom recesije. Prema podacima zmalja 29 proizvođača čelika u svijetu (izuzev SSSR, Ist. Evrope, NR Kine i Sjeverne Koreje gdje podataka nema) koji proizvode 98.2% ukupne svjetske proizvodnje u prvih 10 mjeseci ove godine proizvodnja čelika dostigla je 380.5 milijuna tona, što znači da je oko 6.9% bila manja od prošlogodišnje za isto razdoblje.

Manja tonaža do 16.000 tona nosivosti nalazila je zaposlenje u uvećanim teretima (gnjojiva, šećer, riža, magnezit, željezni proizvodi, razna oprema za postrojenja, generalni teret itd.) i u područjima ograničenog gaza i to ugovorima na putovanje, na vrijeme za putovanje, a najviše je bila korištena od kineskih, japanskih i evropskih naručitelja.

Iz svega rečenog proizlazi da je tržište suhih tereta bilo povoljno za brodare. Bilo je i pesimističkih prognoza. Takve su prognoze bile temeljene na događajima koji su trebali imati odraza na smanjenu aktivnost za brodskim prostorom. Međutim one su se

obistinile samo djelomično i to u prijevozu tekućih tereta i u linijskom poslovanju.

Jedan od događaja koji bi trebao da ostane nezapažen u ovom pregledu je dovršenje petogodišnjeg projekta proširenja i produbljenja Sueskog kanala. Ovaj kanal, dug 173 km, dozvoljava od 17/12. prolaz brodovima do 53 noge gaza (do sada je gaz bio ograničen na 38 noga). Sada kanalom mogu prolaziti brodovi do 370.000 tona nosivosti u balastu i do 150.000 tona nosivosti u teretu. Iz ovog proizlazi da 94% ukupne svjetske flote može sada ploviti u balastu kanalom. Produbljenje i proširenje kanala posebno sada pogoduje izvoznicima ugljena iz Australije, koji mogu da brodovima do 150.000 tona prevoze uglj za područje Evrope, jer prijevoz postaje ekonomičniji zbog kraćeg putovanja i smanjenja potroška goriva dugih putovanja do sada obavljenih oko rta Dobre nade. Do sada su američki izvoznici zbog svog geografskog položaja imali prioritet u prodaji ugljena na evropska područja.



Bulkcarrier »Jablanica« (Slobodna plovidba), nosivosti 26.960 tona, izgrađen u Splitu 1979. godine