

# Godišnji pregled vozarina

Kap. Dragutin Bettner

Polovinom 1954. god. brodovlasnici su lomili glavu, kako da održe veći dio svoje flote u opremi; vozarine su bile vrlo niske a izgledi za poslovanje neizvjesni. Hladni rat prodro je u trgovinu žitaricama. Oštra borba oko cijena žitarica vodila se između raznih izvoznika ovog važnog artikla.

Strah od svjetskog rata bio je povod za stvaranje velikih zaliha žita, dobra žetva kroz protekle tri godine, umanjila je potrebe prevoza. Uvoznici su se ograničili na posmatranje i praćenje borbe cijena među izvoznicima, u očekivanju da cijene padnu.

Kako se žito krca za razne krajeve svijeta i predstavlja jedan od glavnih tereta na brodskim manifestima, nije čudo da su brodovlasnici bili prisiljeni, da se formalno tiskaju u redove, da bi svoje brodove uspjeli zaposliti u ovoj vrsti prevoza. Potražnja tonaže za prevoz ugljena iz raznih izvoznih centara nije bila prevelika, a ni drugi rasuti tereti nisu mogli zaposliti svjetsku trampersku flotu. Krcatelji su počeli da izabiru takav tip tonaže, koji im je najbolje odgovarao. Izgledi za zaposlenje brodova sa 10 do 15 godina starosti — bili su loši.

Međutim, historija je pokazala, da je tramperska plovidba uvijek imala koristi od nedaća, koje zateknu čovječanstvo. Tako je podbačaj žetve učinio, da su zemlje — koje su već bile skoro zaboravile, da su uvoznici žita i privremeno se bile pretvorile u izvoznike — ponovno se vratile na staru ulogu uvažanja žita. U mnogim zemljama postalo je neodložno, da se obnove zalihe, koje su se bile opasno smanjile zbog uvoznih mjera. U to vrijeme, uslovi za uvoznike bili su vrlo povoljni, pošto su i cijene i vozarine bile vrlo niske.

Potreba snabdjevanja Evrope ugljenom naglo je iskrsla. Već prije polovine 1954. godine bilo je jasno, da se u Britaniji razvija neka vrsta krize produkcije goriva. Domaća potrošnja nadilazila je za 6 puta domaću proizvodnju, a zimski mjeseci nisu još bili na pomolu. Istovremeno je Britanija morala da zadrži aktivni dodir sa svjetskim izvoznim tržištima ugljena.

Evropske zemlje bile su također suočene sa problemom nadilaženja domaće potrošnje nad domaćom unapređenom proizvodnjom. Ovaj izraženi nesrazmjer između potrošnje i proizvodnje ujedno dokazuje veliki industrijski napredak Evrope kroz poratne godine.

Australija, Kanada i Amerika imale su ogromne viškove zaliha žita za izvoz, po mnogo nižim cijenama nego li pred 6 mjeseci. U Sjedinjenim državama hiljade rudara bilo je nezaposleno ili radilo kratko vrijeme zbog smanjene potražnje ugljena. Vlasti su iskoristile priliku da pruže rudarima više posla, ponudivši prekomorskim zemljama svoj ugljen po povoljnim cijenama. Velika potražnja, koja je onda uslijedila, ponukala je izvoznike da povećaju cijene. Evropskim zemljama nije preostao nikakav izbor.

Iz malih početaka, kada su se uvoznici vrlo oprezno pojavljali na tržištima radi svježije opskrbe ovim osnovnim potrebama, potražnja za ovima naglo je zauzela ogromne razmjere. Uvoznici su povećali svoje kupovne programe, kada su naišli na konkurenciju.

Kako je rasla potražnja za tramperskom tonazom, tako su rasle i vozarine. Još jednom su oživjeli stari brodovi, koji su ležali u raspremi ili bili predviđeni za staro željezo.

Neke su se vozarine udvostručile u odnosu na stanje polovinom godine. Interesantno je, da

je Argentina, uza sve ogromne viškove u Americi i Kanadi, uspjela da održi neku vrstu stalne trgovine, — zamjenom žita za ugljen. Ovo joj je bilo omogućeno time, što u svjetskoj politici nije igrala naročito značajnu ulogu, pa je u neku ruku bila izvan hladnog rata.

Brodovlasnici su općenito zainteresirani za budući razvoj poslovanja dok se nerado obračuju unatrag. Ovog puta se iznimno desilo, da su sami krcatelji praktično prorekli stalnost visokih vozarina za trampere. Tako je zaključeno mnogo ugovora za prevoz iz St. Laurence-a u 1955. za Ujedinjeno Kraljevstvo, po vozarinskim stavovima za 50% višim od onih na početku

ugovaranja u 1954. godini. Veliki ugovori sačinjeni su za prevoz ugljena iz SAD, a ovi ugovori obuhvataju čak i kasnije mjeseci 1955. godine.

Izgledi za trampersko poslovanje početkom 1955. izgledali su svjetli, sa nužnim sezonskim promjenama obzirom na vrste prevoza i na njihov utjecaj na vozarine. Nigdje se ne pokušava dati jedno dugoročno predviđanje, ali činjenica, da su sami krcatelji predvideli visinu vozarina, čak za 10 mjeseci unapred, sigurno pokazuje, da slijedi jedan period relativne stabilnosti.

Slijedeća tablica pokazaće najviše i najniže vozarine za neke prevoze u 1954. godini, upoređene sa onima 1953. godine istog perioda:

N A Z I V	V O Z A R I N E							
	1 9 5 4.				1 9 5 5.			
	Najviše		Najniže		Najviše		Najniže	
	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
Zapadna Australija - U. K. (rasuto žito iz silosa) . . . . .	115	—	67	6	95	—	71	3
Sjeverna Kina-Antwerpen-Hamburg (mješoviti cereali) . . . . .	120	—	65	—	102	6	70	—
St. Laurence - U. K. . . . .	75	—	42	6	53	—	41	—
La Plata -U.K. (teško zrno) . . . . .	115	—	67	—	77	6	70	—
La Plata-Antwerpen-Hamburg (teško zrno) . . . . .	117	6	61	6	80	—	62	6
Sjeverni Pacifik - U.K. (žito) . . . . .	\$ 110	—	53	—	80	—	62	—
<b>U G L J E N</b>								
Hamptom Roads-Japan . . . . .	\$ 12.00		\$ 9.00		\$ 9.75		\$ 7.90	
	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
Hampton Roads-Antwerp ili Rotterdam . . . . .	50	6	27	6	37	6	27	9
Rotterdam-Zap. Italija . . . . .	25	9	17	6	21	6	16	6
Cardiff-Zap. Italija . . . . .	30	—	19	6	25	—	20	6
<b>M I N E R A L</b>								
Bona - Uj. Kralj. . . . .	32	6	22	6	25	—	24	—
Huelva - Uj. Kraljev. (pirit) . . . . .	50	—	33	6	37	—	32	—
<b>D R V O</b>								
Sjev. Pacifik - Uj Kraljev. . . . .	125	0	70	0	90	0	67	6
Ist. Kanada - Uj. Kralj. . . . .	215	0	177	6	200	0	165	0