

Veruleikasnaring fólkafloksins

Tað var øllum greitt, at serliga fólkaflokkurin fór at brúka sorgarleikin við Global skipunum í valstríðnum. Tí hava teir so trúliga trúttað niður í fólk, at tað er sitandi samgonga, sum hevur alla ábyrgdina av hesum sorgarleiki — ikki teir sjálvir.

Tað er jú vanlig framferð millum børn og politikarar, tá ein hevur gjørt nakað skeivt, at skylda uppá onkran annan. «Tað er menniskjansligt at gera skeivt», er eitt orðatak. Ein kundi lagt afturat: «Men tað er líka so menniskjansligt ikki at viðganga tað!»

Jú, Dagblaðið hevur loyvi at brúka vápn í valstríði. Vápnini eiga tó at vera meira veruleikanær enn viðgerðin av grein úr Sefart frá 27/5-88 í Dagblaðnum 1/6-88.

Vitandi um, at fólk fyrst stóran part bert lesa petti úr greinum í blaðunum, hevur blaðmaðurin undirstrikað ávis petti í nevndu grein. Um ein bert lesur tað undirstrikaða, verður greinin lísín soleiðis:

«... orðrør på tankskibe

«... behov for VLCC'ere er stigende ...» men at der skal bygges mange flere tankskibe, var han ikke i tvivl om ... udviklingen gennem det sidste års tid havde givet bankerne noget af det tabte tilbage indenfor shipping ...» bedringerne i tankraterne nu spores ... fortsat være aktuelle ...» det kræver ny og effektiv diesel-tonnage ...» mærket interessen for nybyggeri i stortank ...» skal fornyes ...» øget transportbehov på alle områder ...»

Hesi petti ríma so ógvuliga væl við yvirskriftina hjá Dagblaðnum: «Áttu vit nú tangabátarnar».

Hvat er tað so, greinin í

Sefart snýr seg um? Jú, hon snýr seg um, at skipasmiðjur kunnu gleða seg til at fáa meira at gera nú, tí tørvur tykist verða á nútímansgjørdum tangabátum, ikki tí tað verður meir at flyta, men tí at verandi tangabátar eru avloðaðir. Teir flestu av teimum hava ligið fyrri teym í fleiri ár.

Hesi skip, talan er um, eru teir sokallaðu VLCC'ararnir. Tað eru try sløg av ráoljuskípum:

1. Crudeoil carriers — upp til 100.000 TDV.
2. VLCC (Very Large Crudeoil Carriers) — 100.000 — 300.000 TDV.
3. ULCC (Ultra Large Crudeoil Carriers) — omanfyri 300.000 TDV.

Hesi flyta ráolju úr útskipingarhavnunum til reinsingarverkini víða

hvar. Tann reinsaða oljan verður so flutt haðani til brúkaran við teimum sokallaðu «Product Carriers», sum eru væl minni skip.

Kemikalíu-tangabátar flyta heilt annað slag av oljuproduktum, nevniliga slíkt, sum er viðgjørt soleiðis, at tað kann nýtast til alt tað nógv «kunststoffið», vit nýta í gerandisdegnum.

Vit hava ongantíð átt bert part í slíkum bátum, sum nevnda grein í Sefart víðger, og vit koma heldur ikki at fáa lut í tí, sum greinin veruliga snýr seg um, nevniliga arbeiði til skipasmiðjur, tí okkara skipasmiðjur víðgera bert smá skip. Hvar skuldi t.d. Tórshavnar Skipasmiðja lagt ein 300.000 TDV VLCC'ara?

Tveir rættuliga týðningarmiklir bitar í fyrrnevndu grein «gloymdi» Dagblaðið at undirstrika: «... bankerne vil kræve større egenkapital fra rederne ...» og «... Raterne må op, og ny samarbejds- eller finansieringskonstellationer må til. Dagens rater kan ikke betinge nybyggeri, hvor priserne (byggeripriser) — óðh — stiger støt — også i Østen.»

I Sefart 13/5-88 stóðu tvær greinar, «Modstridende prognoser indenfor tankskibsfart» og «Korea-priser stiger støt». Lat

Modstridende prognoser indenfor tankskibsfart

Intertanko, International Association of Independent Tanker Owners, har udsendt en rapport, der udtrykker bekymring for beskæftigelsen i tankmarkedet set i lyset af de mange uoplyste tendenser og projekterede omløbninger i Mellemøsten. Bygningen af rørledninger mellem oboelterne i Mellemøsten og bl.a. Middelhavet og Det røde Hav vil få en betydelig indflydelse på omløbsforholdene til Vesteuropa og vil øge reducere beskæftigelsen af de store tankskibe i VLCC-klassen.

Verdensmarkedet for transport af råolie og raffinerede produkter udgjorde i 1987 i alt 5.905 milliarder tons sømil, og heraf udgjorde transporten fra Mellemøsten over 1/3 af den samlede transport. Med to nye rørledninger under konstruktion og yderligere søv under overvejelse forudser Intertanko en væsentlig reduktion i transportbehovet.

De to rørledninger under bygning er en irakisk rørledning til Yanbu, Saudi Arabien (Røde Hav) og en iransk rørledning til Jask (Indiske Ocean). Disse to rørledninger vil ifølge Intertanko give en nedgang i behovet på 136 milliarder tons sømil pr. år, hvilket tilsvarende 46 VLCC'erne fra Ras Tanura til Rotterdam.

At de projekterede omløb-

ninger anses Iran-Irakiet forbudelsen til Ceyhan ved Middelhavet for at ville have størst indflydelse på tankmarkedet. Projektet er stillet i bero i afventen på en aftale mellem de to lande, men skal efter beregningerne transportere en mio. tønder råolie dagligt. Det vil efter Intertankos udregninger betyde en reduktion i tankskibsbehovet på 47 procent i forhold til dagens marked.

Intertankos dyreste spådom om fremtidens tankmarked bliver dog imødegået af andre eksperter. En ny rapport (Tankers Demand and Profitability in the 1990s) udsendt af Ocean Shipping Consultants i London forud-

ser tvært imod et stærkt stigende behov for tankskibe frem til år 2000 med den største fremgang for VLCC-tonnagen.

Ocean Shipping Consultants siger, at tankmarkedet vil udvikle sig frem mod længere lasterejser og forlængelse af stigning i tankskibsbehovet på 40%. For VLCC-tonnagen beregnes stigningen i behovet at blive større end gennemsnittet, med et behov år 2000 på 2.500 mio. ton miles eller 52% over 1986-tallet på 1.650 mio. ton miles.

Derimod forudses en noget mindre stigning i VLCC-sektoren med et behov år 2000, der er 15% større end i 1986.



Korea-priser stiger støt

Syd-koreanske skibsværfter har på grund af stigende priser på stål og andre råmaterialer forhøjet sine nybygningspriser væsentligt. Kontraktpriisen på en VLCC er siden årsskiftet steget fra 50 mio. dollars til over 65 mio. dollars. For Panmax bulkcarriers er prisen steget på 5 mio. dollars i forhold til de 21 mio. gældende i januar. Værftindustrien har udover de stigende priser på råmaterialer også været ned-

til at indregne den stigende værdi af won'en i forhold til dollars og store lønkrav fra arbejdsstyrken.

De syd-koreanske værfter siger, at der ikke vil blive tale om prisreduktioner, for at holde værfterne beskæftiget. På den anden side vil for store prisforhøjelser på nybyggerier kunne få reducere til i stedet at søge deres tonnagebehov dækket i second-hand markedet.

okkum brúka snildisliga undirstrikingarhátt Dagblaðsins og — eins og Dagblaðið — vænta, at fólk bert lesa undirstrikingarnar, so fáa vit eina heilt aðra mynd, sum verður líka so skeiv sum

tann, Dagblaðið royndi at tekna, tí eisini henda greinin víðger VLCC'arar — og ULCC'arar, og tí onki hevur við hvørki Global ella Transmar at gera! Ólavur á Heygum

HUGNAKVØLD

við

FRÆNDUM

verður í

Gundadalshøllini
fríggjakvøldið 17. juni, kl. 22.

Atgongumerki verða seld hjá:

**S.H. Jakobsen, Kunningarstovuni,
LM-Handlinum og í Ítróttarhandlinum
hjá Rógva.**

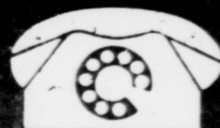
KYNDIL

Tit ringja

— vit skriva

Ringið telefon

11820



Skrivstovu- næmingur

Søkt verður eftir einum skrivstovunæmingi á byrja 1. august ella seinni.

Ahuga verða biðin um at ringja ella skriva til okkara:

Advokatarnir

Kári D. Petersen og Turið D. Hentze
N. Winthersgøta 7 — Postrúm 89
110 Tórshavn — tlf. 11066