

UNIVERZITET CRNE GORE
FAKULTET ZA POMORSTVO - KOTOR

MENTOR:

Prof.Dr Ivošević Borislav

ZNAČAJ I FUNKCIONISANJE
POMORSKOG TRŽIŠTA

- Doktorska disertacija -

KANDIDAT:

Mr Grdinić Milovan

KOTOR , 1998. god.

107 1253 503

1001253 503 1253



№ IV 543

ИHE. СР. 12622

SADRŽAJ

str.

UVOD	1
------------	---

I Uopšte o pomorskom tržištu	3
---	----------

1. Razvoj Pomorskog tržišta i njegov uticaj na razvoj morskog brodarstva	11
---	-----------

1.1. Faktori razvoja	11
----------------------------	----

1.2. Istorijski razvoj	14
------------------------------	----

2. Pojam, podjela i karakteristike pomorskog tržišta	20
---	-----------

3. Podjela Pomorskog (i tržišta brodskog prostora) tržišta po načinu poslovanja	22
--	-----------

4. Linijsko tržište.....	23
---------------------------------	-----------

4.1. Linijske konferencije i pulovi	32
---	----

4.1.1. Istorijski razvoj konferencija	34
---	----

4.1.2. Organizacija konferencija	44
--	----

4.1.3. Sredstva za postizavanje isključive vezanosti krcatelja za konferencijske linije	48
---	----

4.1.4. Pulovi	51
---------------------	----

4.1.5. Položaj konferencija na pomorskom tržištu	56
--	----

Odlaugen

5. Linijsko brodarstvo razvijenih zemalja i zemalja u razvoju.....	59
5.1. Saradnja na Linijskom pomorskom tržištu	60
5.2. Dva pristupa u ulozi linijskog brodarstva razvijenih zemalja i zemalja u razvoju	61
5.3. Saradnja zemalja u razvoju u Linijskom brodarstvu	64
5.3.1. Linijske konferencije	65
5.3.2. Učešće zemalja u razvoju u prekomorskoj trgovini	68
5.3.3. Osnivanje zajedničkih brodarskih kompanija	68
6. Linijsko tržište novih tehnologija pomorskog transporta	70
6.1. Kontejnersko tržište	74
6.1.1. Nova generacija kontejnerskih brodova	81
6.1.2. Kontejnerski brodovi budućnosti	84
6.2. Tržište Ro-Ro, Lo-Lo, Lash OBO itd.	86
6.2.1. Afirmacija Ro-Ro brodova	90
6.3. Lash tehnologija	92
6.3.1. Lash brodovi s pojedinim podsisteima i njihovim karakteristikama	93
6.3.2. Lash barže	94
6.4. Seabe sistem	95
6.5. Bacat sistem, Bacat brodovi	96
6.5.1. Bacat barže	96

7. Slobodno tržište	98
----------------------------------	-----------

8. Tankersko tržište	105
-----------------------------------	------------

II. Tržište brodova

108

1. Tržište novogradnje.....	108
------------------------------------	------------

2. Tržište novih brodova i brodova za kasiranje	111
--	------------

3. Tržište za remont brodova.....	115
--	------------

III. Brodarska politika na pomorskom tržištu.....

118

1. Brodarska politika na pomorskom tržištu u kontekstu ekonomske politike	119
--	------------

2. Motivi državne brodarske politike na pomorskom tržištu	120
--	------------

3. Brodarska politika u kontekstu pomorske politike.....	125
---	------------

4. Brodarska politika u kontekstu saobraćajne politike.....	127
--	------------

5. Karakteristike morskog brodarstva u kontekstu brodarske politike.....	129
---	------------

IV. Naučno-tehnički progres i pomorsko tržište

131

1. Naučno-tehnički progres i pomorsko brodarstvo	133
---	------------

V. Funkcionisanje tržišta brodskog prostora	140
1. Tražnja i snadbijevanje brodarskim uslugama	151
1.1. Tržište brodskog prostora i njegova klasifikacija	155
1.2. Tržište brodskog prostora na kome vlada slobodna konkurencija	157
2. Podjela tržišta brodskog prostora po vrstama tereta koji se prevoze	159
2.1. Tržište suvih tereta	161
2.2. Tržište tečnih tereta	163
2.3. Tržište rashlađenih tereta	165
2.4. Tržište za prevoz drumskih vozila (car - carrer markte)	166
2.5. Tržište za prevoz putnika	168
3. Dimenzije tržišta brodskog prostora	175
3.1. Prostorna	175
3.2. Strukturna	179
3.3. Vremenska	181
VI. Organizacione forme pomorskog tržišta	188
1. Pomorsko tržište kao berzansko tržište	188

2. Organizacija važnijih pomorskih tržišta - Baltic Mercantile and shipping Exchange	198
3. Uloga pomorskog brokera i agenta na pomorskom tržištu	202
3.1. Uloga pomorskog agenta	202
3.1.1. Linijski agenti	204
3.1.2. Lučki agent	205
3.2. Uloga pomorskog brokera	206
3.2.1. Način odabiranja brokera za posredovanje u poslu	209
3.3. Ponuda raspoloživih tereta nalozi i pozicije brodova	210
3.4. Ispitivanje i selekcija raspoloživih tereta.....	213

VII. Informativni sistem pomorskog tržišta

1. Sistem informacija u čarterovanju brodova	224
2. Pregovori oko vozarina.....	226
3. Mreža za prikupljanje informacija	228
4. Sredstva za čuvanje i obradu informacija.....	229

VIII. Pomorsko tržište i odnos pomude i tražnje

1. Tražnja na tržištu	232
------------------------------------	-----

2. Ponuda na tržištu	238
2.1. Prilagodavanje ponude tražnji	241
3. Ciklusi na tržištu	245

IX. Istraživanje tržišta broorskog prostora

250

1. Svrha istraživanja tržišta	250
1.1. Istraživanje tražnje	253
1.2. Istraživanje ponude	257
2. Istraživanje konjuktornih oscilacija.....	259

ZAKLJUČAK

262

SUMARY

266

LITERATURA

268

U V O D

Poslovanje u morskom brodarstvu je tržišno poslovanje čije je osnovno obilježje da se ono odvija na svjetskom pomorskom tržištu čije zakonitosti podjednako utiču na sva nacionalna brodarstva. Nacionalna tržišta, i ukoliko postoje, manjeg su značaja i svode se na regulisanje tzv. obalne plovidbe (costal trade-kabotaža). Zbog navedenog kada govorimo o pomorskom tržištu treba imati uvijek na umu da se radi ustvari o svjetskom pomorskom tržištu.

Sami naziv pomorsko tržište opšti je i zbirni pojam kojim se označavaju više stvari. U prvom redu tim pojmom može da se označi tržište brodarskih usluga na kome se susreću ponuda i tražnja za odgovarajućim brodskim prostorom radi prevoza određenih roba. Tu se radi o osnovnom, odnosno glavnom tržištu u pomorstvu i to tržište, odnosno taj segment pomorskog tržišta uobičajeno se naziva tržište brodskog prostora, ili vozarinsko tržište (freight market).

Pored ovog osnovnog, pojmom pomorsko tržište obuhvaćena su i tržišta gradnje novih brodova (tržište novogradnji) prodaje polovnih brodova i tržište remonta brodova. U širem smislu ovim pojmom obuhvaćeni su i tržište pomorskog osiguranja, tržište morskih luka.

U ovom radu pojam pomorsko tržište upotrebljavamo prvenstveno u njegovom glavnom značenju tržišta brodskog prostora, ali vodimo računa i o potrebi međusobnog razgraničenja među pojedinim odvojenim tržištima. Takođe, u osnovnim crtama obrađujemo i ta druga tržišta, a posebno sa stanovišta njihove međuzavisnosti.

Pri svemu tome različiti su kriterijumi mogućih podjela pomorskog, ili možda preciznije podjele na pojedina pomorska tržišta.

U najširem smislu podjela se vrši prema djelatnostima, pa svaka djelatnost ima svoje tržište; tržište brodarstva, brodogranje, tržište luka, osiguranja, brodoremonta itd.

Brodersko tržište, opet je u zavisnosti od svjetskog spoljno-trgovinskog tržišta i u svojoj ponudi tom tržištu formira se kao tržište brodskog prostora, ili vozarinsko tržište. Zavisno od slobode konkurencije i uopšte načina poslovanja pomorsko tržište, odnosno tržište brodskog prostora dijeli se na slobodno i linijsko tržište.

Prema teretima koji se prevoze i načinu prevoza, vrši se prvo globalna podjela na tržište suvih i tečnih tereta, a zatim i na kontejnersko tržište, tržište rashlađenih tereta, tržište ro-ro brodova, tržište prevoza drumskih vozila itd.

Kao što se iz izloženog vidi radi se o vrlo kompleksnoj materiji kako pojmovno, tako i terminološkom. Ova materija i kod nas i u svijetu nije cjelovito ni u jednom radu obrađivana, pa je otuda i zadatak koji smo sebi postavili u ovom radu utoliko teži.

I. UOPŠTE O POMORSKOM TRŽIŠTU

Danas je teško dati zajedničku i opšte prihvaćenu definiciju pomorskog tržišta. To je zato što se javljaju novi pogledi pristupu izučavanja i definisanja pomorskog tržišta, što upravo izražava različita shvatanja tog pojma. Međutim, bez obzira na razlike u pristupu istraživanja i definisanja, zajedničko je to da pomorsko tržište predstavlja skup materijalnih proizvoda (brodogradnje) i usluga (pomorsko brodarstvo, luke, agencije, pomorska trgovina, pomorsko osiguranje, itd.)

To se vidi po tome što najveći broj autora u njegovom definisanju na prvom mjestu stavlja definiciju američkog udruženja za istraživanje pomorskog tržišta, prema kojoj to tržište predstavlja skup poslovnih aktivnosti koje omogućavaju tok roba i usluga od proizvođača do potrošača i korisnika na rentabilan način u cilju zadovoljavanja sadašnjih i budućih potreba i potražnje kupaca. ¹⁾

Ova definicija koja se smatra službenom u zemljama članicama OECD-a prihvaćena je u zaključcima na XIX međunarodnom kongresu linijskih brodara u Parizu, septembra 1986 g.

Danas se u našoj sredini mogu susresti tumačenja pomorskog tržišta koja se kreću od njegove ispravne interpretacije, zatim od jednostranog shvatanja suštine pomorskog tržišta pa sve do potpunog nepoznavanja toga pojma. Ovdje je potrebno ukazati da je uzak i jednostran pristup kada se istraživanje tržišta izjednačava sa pomorskim brodarstvom, ili da je istraživanje tržišta isto što i marketinga ima i poistovjećivanja istraživanja tržišta sa ekonomskom propagandom. U stvari, radi se o tome da su sve ove aktivnosti samo u funkciji tog tržišta.

Bitne razlike između istraživanja pomorskog tržišta i pomorskog brodarstva sastoje se u tome što je istraživanje tržišta aktivnost koja je okrenuta prema prošlosti dok je suštinsko kod pomorskog brodarstva da je to poslovna aktivnost okrenuta budućnosti, a služi se pri tome rezultatima istraživanja samog tržišta. Prema izloženom može se zaključiti da je danas istraživanje i pokušaj definisanja pomorskog tržišta veoma potreban kao instrument upravljanja brodarskim preduzećima pri zapošljavanju brodova.

1) Haralambides, dr Hercules, "An Econometrik Analysis of the Seagoing Labour Market", Fifth World Conference of Transport and Research, Yokohama, juli 1985.

Kada se pomorskom tržištu prilazi sa aspekta definicije da ono predstavlja cjelokupnu koncepciju poslovanja pomorstva kao privredne grane koja ima za cilj da se proizvode samo one usluge koje se na tržištu mogu prodati, tada ta definicija i njeno savremeno shvatanje polazi od pretpostavke da pomorsko tržište ima tri osnovne funkcije i to:

- istraživanje tržišta,
- planiranje i razvoj morskog brodarstva,
- plasman i distribucija pomorskih usluga.

Sve ove funkcije biće predmet naših istraživanja u ovom radu.

Za funkciju istraživanja tržišta može se reći da je ona od životne važnosti za savremeno prilaženje pomorstvu i pomorskoj politici i za uspješno vođenje poslovne organizacije brodarskih preduzeća.

Medutim, ovo će značenje biti pogrešno shvaćeno ako se ovo istraživanje i dobijanje potrebnih informacija smatra da je ono samo sebi cilj i da je to početak i kraj istraživanja. Nasuprot tome, pravilno definisanje tržišta omogućava i pravilno istraživanje koje ima jednu funkciju da pruži dobre elemente za vođenje poslovanja. U protivnom postoji opasnost da se na ovu aktivnost prenese sva odgovornost za eventualne neuspjehe u poslovanju, ili kada u pomorskom poslovanju nema problema na definisanje i istraživanje pomorskog tržišta gleda se kao na nepotrebno trošenje sredstava učesnika u pomorskom prometu.

Pri tome, obzirom da učesnici proizvodnje pomorskih usluga u uslovima tržišnog poslovanja moraju se u svom poslovanju susrijetati sa nizom neizvjesnosti (neizvjesnost budućeg razvoja, neizvjesnost i sigurnost pojedinih elemenata za utvrđivanje strategije plasmana i pri donošenju odluka u vezi s tim), tada je uloga istraživanja tržišta da se analiziraju i definišu faktori koji determinišu tu neizvjesnost i da se na osnovu toga urede preporuke koje treba da budu temelj za poslovno odlučivanje. 2)

Iz navedenog se da zaključiti da će u brodarstvu područje pomorskih istraživanja obuhvatiti u prvom redu definisanje i analiziranje pomorskog tržišta na kojem se brodar sa svojim brodskim prostorom pojavljuje kao ponuđač, a vlasnici tereta (krcatelji) kao kupci prevoznih usluga. Ovdje su uključena i istraživanja vezana za politiku pomorskih vozarina, kao cijena za izvršenu prevoznu uslugu, i konkurencije na tom tržištu. Sva ova istraživanja moraju polaziti od prethodno jasnog definisanja pomorskog tržišta, i u metodološkom i u organizacionom pogledu, imaju karakter mikroekonomskih istraživanja.

2) Commentary', *Maritime Studies and Management*, N. 3, 1989 Singh, Nagendra (1993) *International Conventions of Merchant Shipping*, 2nd edn, Stevens & Sons, London (This is vol. 8)

Međutim, u pomorstvu istraživanja treba da obuhvate i proučavanje konjunkturalnih ciklusa kao i obima, strukture, tendencija procesa, pravaca i dinamike u kretanju međunarodne trgovine i robnih tokova uopšte.

Ova su istraživanja i definisanja makroekonomske prirode. Osim toga, složenost uslova poslovanja učesnika u pomorstvu proizilazi i iz ekonomske politike pojedinih zemalja prema sopstvenoj trgovačkoj politici i nameće potrebu da se definisanje i istraživanje pomorskog tržišta mora neprekidno pratiti i analizirati. Potrebe za istraživanjima koja se odnose i na definisanje i analiziranje tržišta za brodarske usluge, proizilaze iz sve složenijih uslova poslovanja na tom tržištu.

To je zato što robni tokovi na pomorskom tržištu pod stalnim uticajem tehničko-tehnološkog, ali i društveno ekonomskog razvoja, dobijaju i u kvantitativnom i u kvalitativnom smislu nove karakteristike. Upravo se u toj vrlo intenzivnoj dinamičnoj aktivnosti u vezi sa kretanjem roba i usluga između pojedinih zemalja, u užem i širim regionima svijeta, formira tržište prevoznih usluga na kojem djeluju svi proizvođači pomorskih usluga.

Za potrebe uspješnog vođenja sadašnje i buduće poslovne politike u pomorstvu od presudnog je značaja poznavanje tog tržišta po osnovu:

- definicije tržišta
- analize stanja i perspektive robnih i uslužnih tokova

Definicija pomorskog tržišta ima za cilj da utvrdi konkretne dimenzije sadašnjeg, potencijalnog, ali i budućeg tržišta gdje će biti angažovan određeni brodski prostor. Prema tome za potrebe naučnog istraživanja ove oblasti pokazuje se nedovoljna postavka da se svjetko pomorsko tržište definiše i dijeli na linijsko, trampersko (slobodno) i tankersko tržište. 3)

Mjesto ove uopštene teoretske definicije pomorskog tržišta pruža konkretnu komponentu definisanja i podjele tržišta na kome se pojavljuju ponuđači i potraživači brodarskih usluga. Ovdje se naime nameće potreba da se izvrši segmentacija tržišta, a da se pri tome polazi od zahtjeva da kriterijumi za podjelu tržišta moraju imati specifična obilježja tereta koji za svoj prevoz traže odgovarajući brodski prostor.

Tako su razvoj i promjene, karakteristike tereta i robnih i uslužnih tokova uopšte nametnuli potrebu da se pri definisanju pomorskog tržišta ili tržišta prevoznih usluga ima u vidu njegova dinamička, a ne statička komponenta.

3) Milne, A.M., The Economics of Transport, Sir Isaac Pitman & Sons Ltd London, 1989

To je razlog da danas , na primjer, za linijsko brodarstvo sa aspekta definisanja pomorskog tržišta, postoje dva različita tržišta, i to:

- tržište za klasičan način prevoza i
- kontejnersko tržište

Ova se dalje često dijele i na tržište za specijalizovani prevoz posebnih tereta. Sa aspekta pravca prevoza svaka linija predstavlja tržište za sebe ali se i tržište jedne linije opet dijeli na veći broj lokalnih, tj. regionalnih tržišta koja se formiraju oko svake luke jer njoj gravitiraju tereti u svojim tokovima prevoza do krajnjeg kupca. 4)

U slobodnoj plovidbi po svom karakteru su slični procesi koji se dešavaju na strani tereta i robnih tokova i vrše uticaj na to da su se već formirala neka posebna pomorska tržišta gdje se traže i specijalni načini prevoza posebnih tereta. Ovo se odnosi na prevoz ruda, žitarica itd. Često takvom tržištu daju posebno obilježje i karakter tereta kao i pravac njegovog kretanja.

Prema tome, svestrano i dobro definisano pomorsko tržište i njegove karakteristike, predstavlja prvi korak u primjeni marketinga u brodarstvu. To je u stvari osnovna pretpostavka za racionalno utvrđivanje poslovne, razvojne, investicione, kadrovske i finansijske politike u brodarskim preduzećima.

Analiza stanja i perspektive robnih i uslužnih tokova je područje koje se nastavlja na aktivnost kojoj je bio zadatak da definiše pomorsko tržište neophodno za razvoj brodarstva. Ova analiza se u stvari odnosi na istraživanje i definisanje onih djelova pomorskog tržišta gdje pojedine vrste roba predstavljaju sadašnje i potencijalne terete za određenu vrstu brodskog prostora. To su ustvari makroekonomske analize koje u obliku kvantitativnih i kvalitativnih proučavanja međunarodnih ekonomskih odnosa utvrđuju regionalne karakteristike potreba za prevozom pojedinih tereta po obimu i strukturi.

Ovakav prilaz pokušaju definisanja pomorskog tržišta omogućava da se utvrde i posebne karakteristike pojedinih svjetskih regija u pogledu razmještaja privrednih grana sa aspekta proizvodnje i potrošnje, što sve može uticati na to da vremenom nastupi takav intezitet potreba za porevozom tereta da se na tom području formira i posebno tržište tih usluga. 5)

4) Goss O.R., *Studies in marilime Economics*, Cambridge University Press, 1986

5) Benathan, E. And Walters, A.a *The Economics of Ocean Freight Rates*, Praeger, New York 1989

Da bi se dobilo uvid u navedene odnose, karakteristike i kretanja, definisanjem pomorskog tržišta mora se obuhvatiti i proučavanje ekonomskih razloga koji izazivaju potrebu za spoljnotrgovinskom razmjenom.

Posebna analiza mora obuhvatiti:

1. vozarinsko tržište koje je i tržište teretnog brodarstva,
2. tržište putničkog brodarstva,
3. tržište zakupa brodova
4. tržište vremenskih ugovora, (osim zakupa)
5. tržište brodoremontnih usluga,

kao i: izvoz, uvoz, nacionalni dohodak, međunarodnu trgovinu i komparativne prednosti zemlje, međunarodne sporazume, regionalne integracije, finansijske uslove međunarodne trgovine, instrumente, organizaciju, sisteme i dr. 6)

U toku devedesetih godina svjetsko pomorsko tržište ima uglavnom karakteristike tržišta kupca (naručioca brodarskih usluga), a upravo takvi uslovi zahtijevaju pravilno definisanje tržišta čija je bazična ideja prilagođivanje ponude zahtjevima i potrebama kupca.

Dakle u uslovima viška ponude egzistenciju i razvoj pomorstva mogu da obezbijede samo oni brodari koji uspiju da svoje kapacitete, tehnologiju, troškove, organizaciju, asortiman i kvalitet usluga usklade sa sadašnjim i budućim zahtjevima pomorskog tržišta. To nije moguće bez kvalitetne analize i definisanja tržišta, informacija i prognoza i bez racionalne poslovne i razvojne politike i strategije kretanja na principima značaja i funkcionisanja pomorskog tržišta.

Poslovanje na pomorskom tržištu isključivo na osnovu intuicije i improvizacije nije u savremenim uslovima više moguće. 7)

Uopšteno, pomorsko tržište predstavlja dio ukupnog transportnog tržišta i ima neke opšte karakteristike saobraćajnog tržišta koje proizilaze iz sljedećih specifičnih procesa proizvodnje saobraćajne usluge:

- saobraćajna usluga je nematerijalni proizvod
- saobraćajna usluga je u osnovi sam proces rada
- proces proizvodnje i potrošnje odvijaju se istovremeno.

6) D. Vezjak, Trženje v mednarodnoj menjavi, Založba obzorja, Ljubljana 1988

7) Racng, Eric, International Shipping Federation Conference, London '93

Osnovne karakteristike pomorskog saobraćajnog tržišta, a time i njegovog definisanja proizilaze iz specifičnosti same saobraćajne usluge kao objekta razmjene između njenih proizvođača i njenih korisnika, tj. potrošača na pomorskom saobraćajnom tržištu, specifičnosti procesa rada na proizvodnji pomorskih usluga. 8)

Pored toga pomorsko tržište je određeno specifičnostima samog pomorskog brodarstva.

U odnosu na druge saobraćajne grane pomorsko brodarstvo može istupati na pomorskom tržištu kao komplementarno, konkurentno, mješovito i indifirentno.

Za najveći broj roba u prevozu pomorsko brodarstvo istupa kao komplementarno sa drugim saobraćajnim granama. Transport svih vrsta tereta tečnog, rasutog, generalnog, kao i putnika rijetko počinje u luci ukrcaja, a završava u luci iskrcaja.

Imajući u vidu istaknute specifičnosti i karakteristike pomorskog transporta u okviru pomorskog tržišta na određenim relacijama i za određene terete pomorsko brodarstvo kao neodvojivo od pomorskog tržišta ima apsolutne odnosno komparativne prednosti, tako da mu druge saobraćajne grane najčešće ne mogu konkurisati. Ovo se posebno odnosi na masovne terete koji zahtijevaju jeftin transport na duge relacije, posebno u interkontinentalnom saobraćaju.

Avionski saobraćaj se javlja kao konkurent samo kod prevoza putnika i kod transporta nekih roba visoke vrijednosti koje zahtijevaju vrlo brz prevoz i mogu da podnesu visoke transportne troškove. Ove robe predstavljaju zanemarljivo mali dio ukupnih roba u transportu. Drumski i željeznički saobraćaj mogu konkurisati pomorskom saobraćaju samo na određenim relacijama.

Za one robe koje se transportuju samo od luke do luke i gdje nema mogućnosti supstitucija drugim saobraćajnim granama odnos brodarstva sa drugim vidovima transporta nije ni komplementaran ni konkurentski već indiferentan.

Međutim na pomorskom tržištu izražena je konkurencija između brodarskih preduzeća. Kako se pomorsko brodarstvo dijeli na malu obalnu, veliku obalnu i prekookeansku plovidbu od kojih se mala obalna (kabotaža) odvija isključivo u teritorijalnim vodama odnosno zemlje, a ostale u međunarodnim prevozima, to pomorsko tržište možemo podijeliti na nacionalno i međunarodno.

8) From the Practice of Sea Management, Harper, & Row, Publishers Incorporated, New York, 1989, pp. 37/41. professor of Management, Graduate School of Business, New York University.

Kako je značaj kabotaže neuporedivo manji od međunarodnog pomorskog transporta možemo konstatovati da pomorsko tržište ima primarno karakter međunarodnog tržišta.

Svjetsko pomorsko tržište - tržište nacionalnih ekonomskih grupacija, pojedina nacionalna tržišta u okviru jedne nacije, regionalna i lokalna pomorska tržišta otkrivaju nam činjenicu da je opšte pomorsko tržište sastavljeno od djelova koji svaki za sebe ima određene specifičnosti, a istovremeno se uključuju u tržišni sistem višeg reda utičući na njegove osobine, srazmjerno svom učešću u tržišnoj strukturi višeg reda. 9)

Na pomorskom tržištu međutim, pomorska brodarstva pojedinih pomorskih nacija nužno se prilagođavaju međunarodnim uslovima i imaju sasvim ograničenu mogućnost uticaja na njih.

Pomorsko tržište u cjelini, a posebno tržište brodskog prostora bitno zavisi od međunarodne trgovine, a s druge strane omogućava tu trgovinu.

Na međunarodnom pomorskom tržištu trgovačka mornarica izložena je zakonima i kolebanjima toga tržišta, bez mogućnosti da eventualne negativne rezultate kompenzira na sopstvenom tržištu, kako zbog ograničenog obima domaćeg prometa koji bi omogućio prelivanje tako i zbog odsutnosti adekvatnog privrednog instrumentarija. Isto tako negativni uticaj odnosa na domaćem tržištu (pa i u unutrašnjem privrednom instrumentariju) ne može se nadoknaditi na svjetskom pomorskom tržištu koje je podvrgnuto sopstvenim zakonitostima poslovanja. 10)

Imajući u vidu podjelu tržišta na tržišne neograničene (slobodne) konkurencije, monopolističko i tržište ograničene konkurencije prilično je teško u tom smislu klasifikovati pomorsko tržište.

Na pomorskom tržištu u cjelini javlja se vrlo veliki broj subjekata na strani ponude i na strani tražnje i ni jedan od ovih subjekata nema presudan uticaj na ponudu i tražnju da bi se u tom smislu pomorsko tržište moglo definistati kao tržište slobodne konkurencije. Potpuni ili savršeni konkurent po definiciji, je onaj ko kupuje ili prodaje neko dobro ali ne može da utiče na tržišne cijene.

9) F. Roko - Osnovi pomorskog tržišnog poslovanja, str.124 (1991)

10) G. Janković - Morsko brodarstvo i privredni sistem Jugoslavije

Ali kako pomorsko tržište ne predstavlja jedinstvenu cjelinu već je sastavljeno od niza regionalnih tržišta, kao i polazeći od činjenice da u pomorskom brodarstvu postoji diferencijacija usluga, a osim toga postoje često jake mjere državne intervencije i protekcionizma kao i vrlo jake monopolske strukture (u linijskom i tankerskom brodarstvu) , može se konstatovati da i pomorsko tržište uglavnom ima karakter tržišta ograničene konkurencije. Stanje potpune konkurencije nije postojalo u svom čistom vidu ni u periodu tzv. liberalnog kapitalizma 19. vijeka. Ona u mnogo manjem stepenu postoje u savremenoj svjetskoj privredi i mješovitim sistemima i to ne samo u tom smislu da je to mješoviti sistem državnog privrednog preduzetništva zbog rastuće uloge i domena državnog sektora privrede već i u tom smislu da je on mješoviti sistem monopola i konkurencije. 11)

Ponuda i potražnja na pomorskom tržištu nalaze se pod uticajem velikog broja faktora. Ponudu sačinjavaju svi transportni kapaciteti u brodarstvu, a njihova veličina zavisi od kapaciteta i brzine brodova, dužine prevoznog puta, luka i organizacije prevoza. S druge strane, tražnja zavisi u prvom redu od obima i pravaca međunarodne trgovine kao i od velikog broja faktora ekonomske i političke prirode. Pored ekonomskih na pomorsko tržište veoma veliki uticaj imaju i ostali društveni faktori. Važan aspekt insitucionalnosti tržišta je društveno-politički. Radi se o vrlo složenim i uzajamno povezanim mjerama, uticajima, intervencijama, kao i različitim oblicima i načinima regulisanja i kontrole tržišnog ponašanja ekonomskih subjekata. Nije moguće utvrditi ni jedan period robno novčanih odnosa izvan neposrednog uticaja političkih faktora.

Uticaj političkih faktora na pomorsko tržište je dvostruk: s jedne strane on se ogleda u uticaju političkih sistema na razvoj nacionalnog brodarstva, a s druge strane u uticaju međunarodne političke situacije na prekomorsku trgovinu, najveći broj faktora koji utiču na pomorsko tržište su stohastički tako da je pomorsko tržište podložno oscilacijama. 12)

Možemo konstatovati da je ponuda u cjelini neelastična, odnosno da se relativno sporo prilagođava zahtjevima traženja. Osim toga i traženja je cjenovno neelastična; pad ili rast vozarina ne utiče bitno na pad ili rast tražnje za brodskim prostorom.

Vozarine, kao cijene prevozne usluge na pomorskom tržištu formiraju se na tri načina: u slobodnom brodarstvu vozarine se formiraju na osnovu djelovanja ponude i tražnje, u linijskom brodarstvu monopolistički a u unutrašnjoj plovidbi pretežno administrativno, zbog čega su najveće fluktuacije vozarina na slobodnom tržištu, međutim, pomorsko tržište u cjelini podložno je cikličnim oscilacijama.

11) B. Smodlaka : *Zbornik radova o problemima pomorske privrede*, str. 153

12) Sturmej, S.G.(1994) *Administering the Code of Conduct Journal of Independent Economnists*

Pored pomenutog kriterijuma za podjelu pomorskog tržišta, pomorsko tržište je najčešće podijeljeno prema vrsti tereta koji se prevozi, odnosno prema organizaciji i karakteristikama pojedinih vrsta prevoza.

Sa stanovišta brodskih preduzeća tržište broskog prostora javlja se kao tržište prodaje, a tržište brodova kao tržište nabavke i u tom smislu oba su od vitalnog značaja za njihovo poslovanje.

1. RAZVOJ POMORSKOG TRŽIŠTA I NJEGOV UTICAJ NA RAZVOJ MORSKOG BRODARSTVA

1.1. FAKTORI RAZVOJA

Razvoj pomorskog tržišta uslovljen je velikim brojem faktora. Prije svega treba istaći da je taj razvoj uslovljen razvojem potreba za transportom ljudi, dobara i informacija morskim putem.

Potreba za pomorskim transportom je izvedena potreba, odnosno ona zavisi od potrebe za pojedinim robama koje predstavljaju predmet u tom transportu. Osim toga najveći dio potreba su kulturno i istorijski uslovljene i mijenjaju se u vremenu pa se to odnosi i na potrebe za saobraćajem uopšte te i za uslugama pomorskog brodarstva. Pored toga promjenama su podložni i načini zadovoljenja potreba koji se mijenjaju na tržištu pod dejstvom ekonomskog i tržišnog razvoja.

Kako u svjetskom pomorskom prevozu učestvuju brodovi svih zemalja bez obzira na porijeklo robe i relaciju prevoza, tokom istorijskog razvoja pomorskog prevoza nametnula se potreba za lociranjem ponude i potražnje broskog prostora na jednom mjestu, pa je tako i došlo do stvaranja pomorskog tržišta. Slobodno se može reći da je ono prvo formirano u Londonu kao logički slijed činjenice da je Velika Britanija krajem prošlog i početkom ovoga vijeka raspolagala sa najjačom trgovačkom flotom u svijetu, a polazeći od činjenice da je kao najveća kolonijalna sila kontrolisala većinu prometa roba u pomorskom prevozu. 14)

13) Pomorska enciklopedija, str. 536

14) Melaxas, B.N. (1991) The Economics Maritime Policy, Athlone Press, London

Tako je i stvorena poznata pomorska berza u Londonu Baltic Exchange. Ilustracije radi, početkom dvadesetog vijeka udio trgovačke mornarice u svijetu je bio:

- Velika britanija.....45,8%
- USA.....9,5%
- Njemačka.....9,2%
- Španija.....3,4%
- Švedska.....2,9%
- Francuska.....1,5%
- Norveška.....1,3%
- Japan.....0,9%

Posije drugog svjetskog rata britanska flota je izgubila primat u svijetu te gubitkom svojih kolonija, isto se odrazilo na Londonsku berzu, ali ona i dalje ostaje jedan od najvažnijih centara pomorskog tržišta. Posljednjih godina razvila su se i manja tržišta lokalnog i specijalizovanog karaktera koja imaju presudni uticaj na razvoj pomorskog brodarstva i vođenje brodarske politike (engl. shipping policy). 15)

Iako se spoljašnji efekti pomorskog tržišta uglavnom manifestuju kroz razvoj pomorskog brodarstva, može se zaključiti da to tržište predstavlja integralni dio sveukupnih svjetskih privrednih tokova.

Mora se istaći da je na istorijski razvoj pomorskog tržišta uticao veliki broj faktora koje za potrebe ovog izučavanja možemo podijeliti na:

- prirodne,
- ekonomske,
- tehnološke,
- socijalne,
- kulturne,
- političke,
- vojno-strateške,
- organizacione i
- istorijske. 16)

Značaj prirodnih faktora porizilazi iz činjenice da su svi privredni sistemi inkorporirani u prirodni sistem i od njega zavise, što se posebno odnosi na pomorsko brodarstvo, obzirom da se njegova djelatnost sastoji u savlađivanju prostora te zbog toga više od drugih zavisi od prirodnih faktora.

15) Notes on the Interntionalization Process in the Maritime Sektors

16) International Conventions of Merchant Shipping 2nd edn. Stevens & Sons, London

Prirodni faktori koji djeluju na pomorskom tržištu dvostruko utiču na razvoj pomorskog brodarstva.

S jedne strane direktni uticaj prirodnih faktora ogleda se u činjenici da je pomorski put prirodno dat i da je on uslovljen okeanografskim i klimatskim faktorima kao i karakteristikama morskih obala. S druge strane od prirodnih faktora zavisi proizvodnja a samim tim i transport pojedinih roba kao što su različiti poljoprivredni, energetski i tehnološki proizvodi.

Ekonomski faktori ili parametri koji djeluju na pomorskom tržištu, imaju presudan uticaj na razvoj pomorskog brodarstva. Razvoj brodarstva je uslovljen razvojem proizvodnih snaga i tržišnih zakonitosti. Stvaranjem međunarodnog tržišta i inteziviranjem međunarodne trgovine kroz transport velikih količina dobara na velike udaljenosti, dovodi do sve intenzivnijeg razvoja pomorskog brodarstva. Strukturne promjene u privredi tokom više decenija uticale su na strukturu i obim pomorskog brodarstva. Privredni rast, obim i struktura privrede, dinamika proizvodnje i njen teritorijalni razmještaj determinišu dinamiku, rast, obim i pravce pomorskog brodarstva.

Tehnološki faktori koji su stalni pratilac razvoja tržišta znatno utiču direktno i indirektno na razvoj brodarstva. Indirektni uticaj se ogleda u naglom napretku tehnologije na privredni i društveni razvoj, a samim tim i na razvoj pomorskog saobraćaja. Direktni tehnološki faktori utiču na usavršavanje saobraćajne tehnologije uopšte, a posebno na tehnologiju pomorskog saobraćaja, odnosno na transportna sredstva -brodove, njihov kapacitet, brzinu, sigurnost, ekonomičnost, kao i na opremu brodova, načinu ukrcanja, iskrcaja i navigaciju.

Socijalni faktori i njihova struktura su usko vezani za privredni razvoj u cjelini, a posebno za razvoj pomorskog saobraćaja. Broj stanovnika, njihova polna i starosna struktura, broj zaposlenih, kvalifikacija i obrazovanje, klasna struktura i karakter društvenih odnosa i ekonomskog sistema bitno utiču na privredni razvoj i dinamiku pa predstavljaju subjektivni i kreativni faktor procesa proizvodnje. Socijalni faktori determinišu i mobilišu stanovništvo i tako utiču na razvoj saobraćaja, a samim tim i na ukupni razvoj pomorskog brodarstva.

Značaj kulture, shvaćene kao ukupnost materijalnih i duhovnih dobara što ih je stvorilo čovječanstvo u svom dugom istorijskom trajanju, za razvoj pojedinih privrednih djelatnosti je ogroman i veliki, jer kultura, iako i sama zavisi od privrednog razvoja, bitno determiniše taj razvoj.¹⁷⁾

Osim toga, obzirom da je pomorsko brodarstvo međunarodna djelatnost ono je zavisno i od razvoja političkih odnosa u svijetu. Obim i dinamika međunarodne trgovine pa i pomorske vrlo su osjetljivi na međunarodnu političku situaciju. Uvođenjem međunarodnih sankcija našoj zemlji, imalo je izrazito pogubne posljedice na razvoj našeg pomorskog brodarstva i na ukupni ekonomski, a posebno spoljnotrgovinski promet.

17) Lloyd's Ship Manager Guides: "Guide to World Wide Maritime Trainig" 1993

More je ogroman i izuzetno važan strateški prostor na cjelokupnom pomorskom tržištu i u tom smislu brodarstvo ima ogroman vojno-strateški značaj tako da se na moru često rješavao ishod ratnih sukba, a prevlast na moru imala je presudan značaj za ekonomski razvoj pojedinih država i civilizacija. To je i motivisalo velike pomorske sile da štite svoje vitalne interese na moru i dodatnim mjerama državne politike unapreduju vlastito pomorsko brodarstvo.

Kulturne, ekonomske, političke, tehnološke i socijalne promjene izazivale su i zahtijevale promjenu u formama organizacije privrede i privrednih kretanja u svijetu, pa i u organizaciji pomorskog brodarstva. Podjela rada u pomorskom brodarstvu, njihovo organizaciono izdvajanje u samostalnu privrednu djelatnost, veza brodarstva i drugih saobraćajnih grana (*integralni transport*) imale su ogromni uticaj na razvoj svjetske pomorske privrede.

Pomorsko tržište i njegov uticaj na razvoj pomorskog brodarstva se tokom dugog vremena svog postojanja pod dejstvom različitih faktora mijenjalo. Te promjene nijesu bile linearne već su u pojedinim fazama bile postepene i evolutivne, a u pojedinim periodima, skokovite i burne. Bilo je perioda kada je pomorsko brodarstvo na tržištu stagniralo i opadalo ali u cjelini razvoj je imao određen kontinuitet i bio podvrgnut određenim zakonitostima, kao i čitava istorija ljudskog roda.

Istorijski razvoj pomorskog brodarstva u okviru pomorskog tržišta predstavljace samo pokušaj da se da sumarni pregled tog razvoja koji je potrebno poznavati da bi se razumjeli fenomeni savremenog brodarstva u novim uslovima i njegovo mjesto u svjetskoj pomorskoj privredi.

1.2. ISTORIJSKI RAZVOJ

Za potrebe ovog razmatranja izvršice se podjela na nekoliko značajnijih perioda koji su uticali na njegov razvoj:

1. stari vijek do pada zapadnog rimskog carstva
2. period od V vijeka do XV vijeka
3. period od velikih geografskih otkrića (XV vijek) do industrijske revolucije XIX vijeka
4. period XIX vijek
5. XX vijek

1. Pomorsko brodarstvo počinje se razvijati sa razvojem prvih civilizacija. Određeni primitivni oblici vodenog saobaćaja postojali su i u predistorijsko vrijeme. Međutim, tada ne možemo govoriti o organizovanom saobaćaju jer nije bilo organizovanog društva, nije bilo društvene podjele rada, a privreda je bila primitivna i prtežno naturalna.

Za savlađivanje udaljenosti prvi ljudi su upotrebljavali vlastitu snagu. Kasnije su se pomagali najprimitivnijim napravama za prevoz odnosno prevlačenje tereta koristeći se i između ostalog i vodenim tokovima. U tu svrhu počinje izgradnja primitivnog splava i izdubljenih debala i sl. U prvobitnoj društvenoj zajednici koja je bila mala po broju stanovnika, a imala je nizak životni standard proizvodilo se malo, pa su i prevozne potrebe bile male. 18)

Prve civilizacije razvile su se na obalama mesopotamije oko (3.500 god. p.n.e), Egipat(oko 3.000 g.) , Iran (oko 4.000 g.) Kina (1.500 g.). Razvoj država koje su izlazile na more imao je presudan uticaj na razvoj pomorskog saobraćaja. Država kao složeno političko i privredno društvo nužno je zahtijevala efikasan saobraćaj koji omogućava njeno jedinstvo i zbog toga se grade prve saobraćajnice - drumovi, sistemi kanali koji su služili za navodnjavanje i vodeni transport. Počinju da se grade pomorske i riječne flotile, organizuje kanalski saobraćaj, a u vodenom saobraćaju grade se brodovi na jedra i vesla.

Čovjek je veoma rano, u osvit svoje istorije uočio značaj mora i bogatstva koja more pruža. Iako su vijesti o prvim brodovima , o počecima brodogradnje i plovidbe rijekama i morima zastrte velom praistorije i obavijene maglom legendi, izvjesno je da se plovidba najranije razvila kod naroda drevne Kine, Polinezije, Mesopotamije i Egipta. Arheološka istraživanja vršena u području rijeke Nila, Tigra i Eufrata, Šat el Araba (Iran) pružila su dosta pouzdanih podataka o brodovima starog Orijenta. 19)

Prvi od svih naroda Sredozemnog mora koji je izgradili moćnu državu zasnovanu na pomorskoj sili bili su Krićani. Još u trećem milenijumu prije nove ere ostvo Krit je održavalo pomorske i trgovačke veze sa Grčkom, Kiprom, Egiptom i cijelim istočnim sredozemljem. U naponu njegove pomorske moći u razdoblju od XIII do XIV vijeka p.n.e. kritski brodovi su plovili do obala Španije i održavali čuveni "Jantarski put" koji je vodio preko Jadranskog mora. 20)

Za pomorsku istoriju posebno su značajni Fenićani. Fenički gradovi u suštini vodili su svoj život svaki za sebe; ono malo što ih je povezivalo bilo je vještina pomorske plovidbe kojoj je pogodio geografski položaj i smisao za trgovinu. Slabljenje kritsko - mikenske vlasti počev od XII stoljeća p.n.e. donijelo je sa sobom Fenićanima ulogu da malo, po malo postanu vodeća država u pomorskoj trgovini i oni su se napokom razvili u jedan od najznačajnijih pomorskih i trgovačkih naroda Antike. 21)

Primorski položaj Grčke, razuđenost njene obale, pomorska tradicija starosjedilaca i oskudica plodnog zemljišta uslovili su da se Grci rano okrenu pomorskoj trgovini i postanu vješti pomorci i trgovci. Grci najprije uspostavljaju pomorske veze sa Egiptom, Fenikijom i Sicilijom, a grčki gradovi Korint, Milet, Samos, Atina postaju važni pomorski centri.

18) H.Garden - Istorija pomorstva kroz vjekove, str. 162

19) Wighm-Richardson & CO.Ltd. Lloyd , s Calendar. Armadores Hause, London

20) Vicković, Vasiljević - velika pomorska otkrića str. 92

21) Istorija svijeta str 115

S izuzetkom malobrojnih priobalnih pojasa sve su obale Sredozemnog i Crnog mora bile načičkane vijencem grčkih gradova koji su svojim posredovanjem prenosili grčki način života i kulturu negrčkim narodima a ponekad najsnažnije uticali na njihovu dalju budućnost.

U četvrtom vijeku Aleksandar Makedonski ujedinio je Grčku, proširio granice svog carstva na Egipat, Siriju, Malu Aziju, Persiju i stigao do rijeke Inda. Ova osvajanja omogućila su kulturnu i političku integraciju starog svijeta, favorizovala razvoj trgovine, pa i pomorske trgovine i pomorstva uopšte.

Na Apeninskom poluostrvu raste moć jedne kontinentalne države-rimske republike- koja osvaja i potčinjava susjedne narode i postaje gospodar Italije.

Zauzevši stare pomorske gradove na obali Jadrana i Tirenskog mora Rimljani počinju da se bave i pomorstvom . Kada su Rimljani počeli da osvajaju Siciliju (ratovi za Piran, 280-285 g.p.ne.) njeni iteresu su se sukobili sa drugom velikom silom na Zapadnom Medeiteranu, koji će dovesti do tzv. punskih ratova. Rim je pobijedio i razorio Kartaginu i postao gospodar Zapadnog Mediterana, a kasnije osvajanjem Grčke, Balkana, Male Azije, Sjeverne Afrike i Galije postaje jedini gospodar Mediterana koga naziva "mare nostrum". Tipove brodova uglavnom su preuzeli od Grka. Najpoznatiji ratni brod bio je *trirema* (grč.trijera) dužine oko 40 m. a širine oko 6 m. sa tri reda vesala i jedrom sa čvrstim kljunom na pramcu za probijanje protivničkih brodova. 22)

U četvrtom vijeku dolazi do opadanja moći rimskog carstva usljed unutrašnjih političkih i ekonomskih problema, te zbog sve većeg pritiska varvara na granice carstva. Godine 395. carstvo se podijelilo na zapadno i istočno, a 476. g. propalo je zapadno rimsko carstvo dok će istočno carstvo-Vizantija-postojati još sto godina.

Propašću rimskog carstva došlo je do razbijanja političkog i privrednog jedinstva Mediterana, što je negativno uticalo na razvoj pomorstva koje postepeno opada, a naročito na zapadnom Mediteranu. Na istočnom Mediternu njaveća pomorska sila je Vizantija. Ona je zadržala dominaciju nad istočnim dijelom Mediterana, ali su nesigurne političke prilike i najeзде varvara na njene granice ugrožavale njenu stabilnost. Car Justinijan je u VI vijeku proširio granice carstva (osvojivši Španiju, Siciliju, Sjevernu Afriku i dio Italije) pokušavajući da obnovi staro rimsko carstvo. Dok je razvijena trgovačka mornarica omogućavala privredni razvoj, jaka i dobro organizovana ratna flota obezbjeđivala je pomorske granice od napada. U više navratra ratna mornarica je spriječila neprijateljske napade zahvaljujući bojnom oružju tzv. "grčkoj vatri.

Na sjeveru Evrope u IX i X vijeku jedan veliki pomorski narod započeo je svoju pomorsku ekspanziju. To su bili Vikinzi (Normani), koji su zahvaljujući svojoj pomorskoj i ratničkoj vještini stizali do mnogih krajeva Zapadne Evrope i Mediterana.

Poslije pada vizantijskog carstva na Mediteranu se pojavila nova pomorska sila- Venecija. Njena brojna trgovačka flota održava pomorsko-trgovačke veze sa čitavim Mediteranom preko levantskih luka, snadbijeva se robom sa Orijenta, a takođe održava pomorsku vezu sa atlantskim lukama zapadne Evrope i Engleske. Istovremeno razvija se pomorska trgovina na sjeveru (Baltiku, Sjevernom moru) čiji su centri gradovi Njemačke. U četrnaestom vijeku ti gradovi sklapaju međusobne sporazume. Stvorena je trgovačka zajednica Hansa (tzv. Hanzeafska Liga) na čelu sa Libekom i Hamburgom koja je postala snažna trgovačka i pomorska organizacija. U to doba dolazi do značajnih promjena u brodogradnji i pomorstvu. Javljaju se novi tipovi pomorskih brodova jakog trupa sposobni za okeansku plovidbu. Ovi brodovi su imali visoke bokove i jak trup i bili sposobni da izdrže udare okeanskih talasa i nevremena.

Petnaesti vijek bio je višestruko, značajan u istoriji pa i u istoriji pomorskog brodarstva. Velike društvene, političke i ekonomske promjene zahvatile su čitavu Evropu. Kulturni period renesansa čija je kolijevka Italija, širi se čitavom Evropom i dovodi do ogromnog razvoja nauke, umjetnosti i filozofije. Na političkom planu zbivaju se značajne promjene. Sveto rimsko carstvo je počelo slabiti, a dolazi do jačanja drugih država naročito Engleske, Francuske i Španije. Portugalski pomorci i istraživači traže nove puteve prema istoku ploveći oko Rta Dobre Nade u periodu od 1394-1460 g.

Čuveni moreplovac Bartolomeo Dijaz obišao je Rt Dobre Nade 1498. g na putu za Indiju a Vasko de Gama je sa 4 broda stigao do Mozambika i Kalkute. Slavni moreplovac Kristofer Kolombo pod pokroviteljstvom španskog dvora organizovao je ekspediciju sa 3 broda sa ciljem da ploveći na zapad uspostavi pomorske veze s istokom i tako stigao do obala centralne i južne Amerike.

Fernando Magelan ostvario je prvo pućovanje oko svijeta u periodu od 1519-1522 g. Tako su Portugalija i Španija otvorile nove preookeanske puteve do tada nepoznate za ondašnji svijet. Težište pomorske trgovine tako se premješta sa obala Mediterana na obale Atlantika, a atlantske luke postaju najrazvijeniji centri pomorske - trgovačke mornarice. U pomorska istraživanja i kolonizaciju uključene su i druge evropske zemlje. Engleski kralj Henrih VII organizovao je pomorsku ekspediciju koju predvodi kap. Johan Kabot koji dolazi do obala Halifaksa i Nju Foudlanda. Francuski kapetan Žak Kartije uplovljava svojim brodom u rijeku St. Lorenca i nastavlja ploviti sve do Montreala.



Engleska pomorska moć razvila se u vrijeme vladavine Henriha VIII, a naročito u vrijeme vladavine kraljice Elizabete III, 1590-1603 g. Engleski gusari napadaju španske pomorske posjede i dolazi do englesko-španskog pomorskog rata. Španija je poslala ogromnu, flotu na Englesku, tzv. "nepobjedivu armadu" ali su je moćna engleska flota i oluja uništili 1588 g. poslije čega je španska pomorska moć znatno opala.

U XVI i XVII vijeku najjača pomorska sila svijeta postaje Holandija i pored nepovoljnih političkih prilika (osamdesetogodišnji rat sa Španijom i politička rascjepkanost), trgovina i pomorstvo se intenzivno razvijaju. Početkom XVII vijeka holandska trgovačka flota je najveća na svijetu, imala je 560.000 t, a engleska 100.000 t. kao trgovački narod Holandani su smatrali da njihovim interesima najbolje odgovara slobodna trgovina pa su se stoga ubrajali u najveće pobornike slobodne trgovine. Nije slučajno što je upravo holandani Hugo Grotius zahtijevao slobodu mora ("de mare libero - slobodno more"). 23)

Engleska je bila zainteresovana da holandsku konkurenciju suzbije u skladu sa merkantilističkom doktrinom i 1651 g. donosi zakon o plovidbi kojim eliminiše učešće holandskih brodova za prevoz robe u engleske luke. Englezi u XVII vijeku osnivaju svoje kolonije u novom svijetu a razvoj manufakture i politička revolucija čine Englesku prvom kapitalističkom zemljom svijeta. U XVIII vijeku Engleska postaje najveća pomorska sila svijeta, a nova pomorska istraživanja šire granice moćne imperije sve do obala Australije i Novog Zelanda. 24)

Razvoj pomorstva u periodu od XVI do XVIII vijeka vezan je usko za djelovanje velikih pomorskih i trgovačkih kompanija.

Najpoznatije pomorske kompanije toga vremena bile su u Engleskoj Brith Africa company (1660). Eastland company (1588 g.) Hudson boy company (1670. g) i druge. Poslije rata, za nezavisnost britanskih kolonija, Amerika se još čvršće integriše u ekonomskom, kulturnom i političkom smislu. Sve je ovo imalo ogromnog uticaja na razvoj pomorskog tržišta i razvoj pomorskog brodarstva. Industrijska proizvodnja i stvaranje svjetskog pomorskog tržišta zahtijevali su prevoz ogromne količine roba na interkontinentalne udaljenosti, pri čemu su se postavljali zahtjevi da se taj prevoz obavi što brže i jeftinije. To je zahtijevalo povećanje kapaciteta i broja brodova i njihove pogonske snage, brzine i sigurnosti. Pronalazak parne mašine ubrzo je doveo do njene primjene u pomorskom brodarstvu. Godine 1786. John Fitch sagradio je prvi parabrod u Americi koji je napravio put od Nju Orleansa do Havane.

23) Istorija svijeta, str. 514

24) Dinić J.-Saobraćajna geografija

Englezi su sagradili parabrod Sharlatte Dundas ali se ocem parabrodarstva smatra Robert Fulton koji je sagradio čuveni parabrod Claremont (dug 45 m, širok 5,5 m, deplasmana 180 t) i 1807 zaplovio po rijeci Hudson u SAD, uspostavljajući njime redovan saobraćaj. Uskoro dolazi do gradnje novih savremenih parabroda naročito u Evropi. Već 1819.g. "Savanah" je prešao Atlantski okean za 26 dana na relaciji Njujork-Liverpul.

Razvoj morskog brodarstva doveo je do usavršavanja jedrenja, povećanja njihove tonaže, brzine i manevarskih svojstava. Početkom XIX vijeka grade se trgovačke fregate od 1.000 t i brzi atlantski poštari manje tonaže, oko 500 t. Najpoznatiji i najbolji jedrenjaci bili su kliperi (clippers-engleski trkački konj), koji su se odlikovali vitkim linijama, velikom površinom jedara i vrlo velikom brzinom. Počeli su da ih grade amerikanci, a tajna njihove brzine bila je u obliku trupa. Kalifornijski kliperi građeni su kada je 1847.g. počela zlatna groznica u Kaliforniji i velika migracija u tom pravcu sa istoka. Najpoznatiji su bili čajni kliperi koji su prevozili čaj iz Kine. Ti brodovi su postizali izvanredne brzine čak do 18 čvorova. 25)

Otvaranjem Sueckog kanala 1869 .g. dolazi do postepenog polvačenja jedrenjaka sa svjetskih mora i do konačne dominacije parabroda. Počinje izgradnja sve većih i bržih parabroda, željeznih i sa propelerom. Željezni prabrod Great Britany podinut je 1843 g. dužine 100 m deplasmana 36.000 t. i pogon na propeler, stroj od 1.000 KS i brzinu od 10 čvorova. Najveći brod XIX v. bio je britanski Great Easter, dug 207 m., deplasmana 27.000 t, od 8.000 KS , sa brzinom od 14 čvorova i kapaciteta za ukrcaj 4.000 putnika.

Pored tehnoloških promjena, na pomorskom tržištu dolazi istovremeno i do promjene organizacije rada koja će znatno uticati na budućí razvoj pomorskog brodarstva.

Polovinom XIX vijeka počinje razvoj linijskog brodarstva. Prve linije uspostavljene su na Atlantiku 1840.g. od strane Gunard Lines i nešto kasnije od strane Ocean steam Navigation. Već 1875. g. osnovana je prva pomoska linijska konferencija.

Dalji razvoj je vezan za brodove na dizel-motorni pogon koji je uveden u saobraćaj pred prvi svjetski rat.

Istorijski razvoj pomorskog tržišta imao je multiplikativni uticaj na čitav razvoj pomorskog brodarstva. On se nije ogledao samo u tehnološkom razvoju pomorskih brodova i u organizacionim promjenama brodarskih kompanija već na čitav niz pomorsko privrednih aktivnosti koje čine kompleks svjetske pomorske privrede(brod ogradnja, luke, ribarstvo, osiguravajući i klasifikacioni zavodi , pomorske agencije i pomorska špedicja.

Ovakva uloga i razvoj pomorskog brodarstva održava se u prvom redu kroz njegov uticaj na unapređenje spoljno trgovinskih i ekonomskih odnosa sa ostalim svijetom. Dakle, razvoj međunarodnih ekonomskih odnosa u velikoj je mjeri povezan sa razvojem pomorskog tržišta u cjelini, a posebno sa razvojem pomorskog brodarstva.

2.

POJAM PODJELA I KARAKTERISTIKE POMORSKOG TRŽIŠTA

Kada se govori o utvrđivanju pojma i karakteristikama pomorskog tržišta onda, prije nego što se pristupi tom poslu, nužno je prethodno definisati njegovu ekonomsku ulogu i značaj, te njegovu tipologiju i funkciju.

Pomorsko tržište ima ogroman značaj za funkcionisanje privrednog sistema u cjelini kao i za pojedine ekonomske subjekte. Pri tome se mora istaći njegova uloga automatskog koordinatora drugih privrednih sistema koji se sastoje prije svega u tome što to tržište:

- a) omogućava selekciju potrebnih proizvoda i obim njihove proizvodnje,*
- b) omogućava efikasnu alokaciju ekonomskih resursa,*
- c) omogućava iskaz optimalnih načina proizvodnje,*
- d) reguliše raspodjelu ukupnog dohotka između učesnika u proizvodnji.*

Obzirom na sve izuzetniju dinamičnost savremene svjetske proizvodnje i na tehničko-tehnološku složenost privrednih sistema, te na izuzetno dinamičnu strukturu društvenih potreba praktično je nemoguće supstituisati tržišni mehanizam bilo kakvim drugim ekonomskim mehanizmom koji bi efikasno preuzeo ulogu tržišta. Pri tome treba takođe naglasiti informacionu ulogu pomorskog tržišta u novim uslovima, koja daje privrednim subjektima informaciju od presudnog značaja za njihovu ekonomsku aktivnost, informacije koje ne mogu zamijeniti nijedan drugi informacioni sistem, bez obzira na spektakularni razvoj informacione tehnologije na kraju ovoga vijeka.

Pri tome treba istaći da uvažavanje tržišnih zakonitosti ne znači istovremeno potpuno prepuštanje djelovanju tržišta, već omogućava planiranje i svjesno usmjeravanje privredne aktivnosti. Uvažavanje tržišnih zakonitosti pri tome onemogućava proizvoljnost poslovnih odluka i iste koriguje. 26)

Svjetsko pomorsko tržište obuhvata zapravo nekoliko međusobno povezanih tržišta - tržište broskog prostora, tržište brodova, tržište luka i tržište prekomorske robne razmjene. U tom smislu karakteristike pomorskog tržišta nije moguće precizno definisati, zato se s pravom ističe da je svjetsko pomorsko tržište uslovni termin, kojim se žele obuhvatiti razne djelatnosti na tom tržištu.

26) Lipsey, R.G. *An Introduction to Positive economics* Weidenfold and Nicolson, London
Marshall, A *Principles of Economics*, (8 th edi) - 1994 Macmillan and Co. Ltd. London

Njegova je aktivnost vezana za prevoz morem u sklopu svjetske , spoljnotrgovinske razmjene. Pomorsko brodarstvo je samo jedna od djelatnosti koja je prisutna na svjetskom pomorskom tržištu u funkciji međunarodne razmjene roba i usluga.

Polazeći od podjela i karakteristika pomorskog tržišta, tržište brodskog prostora je dio ukupnog pomorskog tržišta koje se može definisati kao skup odnosa koji postoje između ponude i tražnje pomorsko - saobraćajnih usluga.

Posebne specifičnosti tržišta brodskog prostora su:

- *pomorska usluga je nematerijalni proizvod,*
- *proces proizvodnje i potrošnje se odvijaju istovremeno,*
- *nema lagerovanja usluga,*
- *korisnik usluga nema mogućnosti da proba i testira robu*
- *korisnici su upućeni na određena saobraćajna tržišta ukoliko su pravci njihove prevozne potrebe određeni.*

Međutim, na tom tržištu izražena je jaka konkurencija između pojedinih brodarskih preduzeća iz različitih pomorskih država. Tržište brodskog prostora može se podijeliti po različitim kriterijumima: teritorijalnim, tehnološkim, organizacionim načinom formiranja pomorskih vozarina itd.

Nijedna zemlja, bez obzira na snagu svoje flote i pomorske privrde, ne može presudno uticati na pomorsko tržište, već mu se mora prilagođavati. Svjetski pomorski saobraćaj se odvija pomorskim putevima koji ne pripadaju pod vlast ni propise neke određene države već se na njima mogu kretati i prevoz obavljati brodari svih država svijeta. Kod toga svaki brodar ima svoje vlastite interese, ne zavisi jedan od drugoga i takmiče se za dobijanje istog posla tj. pomorskog prevoza. Visinu cijene prevoza na moru ne može određivati jedan brodar ili više njih, odnosno jedna država ili više njih. 28)

27) Goss, R.O Studies in Maritime Economics, cambridge Universitz Press, 1986

28) Organisation for Economic Cooperattion and Development, Maritime Transport, 1989

Iz ovog proizilazi zaključak da je pomorsko tržište - tržište neograničene slobodne konkurencije. Međutim postoje velike razlike između pojedinih segmenata toga tržišta, tako da je slobodna konkurencija manje ili više ograničena ili postupno eliminisana na pojedinim segmentima tržišta, bilo da se radi o djelovanju monopolističkih struktura bilo određenim mjerama državne intervencije i protekcionizma. Osim toga, naučno tehnički proces djeluje u pravcu sve veće specijalizacije brodova i ima uticaj na sve veću segmentaciju tržišta brodskog prostora. Uobičajena podjela tržišta brodskog prostora prema više kriterija (vrsti brodova, vrsti tereta, načinu organizacije i formiranja vozarina), je na *trampersko* (slobodno), *tankersko* i *linijsko* tržište.

Tržište brodova u okviru pomorskog tržišta se dijeli na tržište novogradnji, tržište polovnih brodova i tržište brodova za kasiranje.

3. *PODJELA POMORSKOG I TRŽIŠTA BRODSKOG PROSTORA PO NAČINU POSLOVANJA*

Osnovna ekonomska funkcija Pomorskog tržišta (i njegove podjele), jeste stvaranje novih robnih tržišta, gdje određeni proizvodi mogu postati predmeti upotrebne vrijednosti. 29

Najčešće je pomorsko tržište podijeljeno prema vrsti tereta koji se prevози, odnosno prema organizaciji i karakteristikama pojedinih vrsta prevoza.

Pored toga u širem smislu, kako je već istaknuto pomorsko tržište obuhvata tržište brodova, tržište luka i tržište robne razmjene morem. Sva ova četiri tržišta funkcionalno su međusobno usko povezani i ako svako do njih opravdano ili neopravdano istupa samostalno. 30

Tržište brodskog prostora dijeli se na tržište linijskog brodskog prostora, tankersko, i trampersko (slobodno) tržište.

Sa stanovišta pomorskih brodskih preduzeća tržište brodskog prostora javlja se kao tržište prodaje, a tržište brodova kao tržište nabavke i u tom smislu oba su od vitalnog značaja za njihovo poslovanje. 31

29 Marksov pojam upotrebne vrijednosti može se na određen način uporediti s pojmom korisnosti kojim se služe danas neki ekonomisti. Tako se i u problematici ekonomike prometa, odnosno ekonomike brodarstva mogu naći pojmovi >korisnost mjesta< (place utility), >korisnost vremena< L. Grossman: Fundamentals of Transportation, Simmons-Boardman Pub. Corp; New York 1981. str. 1-11

30 Pomorska enciklopedija str. 536

31 I. Ivanović - Pomorska trgovina str. 108

4. *LINIJSKO TRŽIŠTE*

Za linijsko pomorsko tržište, na kome djeluje linijsko brodarstvo, karakteristično je održavanje stalnih brodskih veza između dvije ili više luka, za razliku od slobodne i tankerske plovidbe gdje brodovi idu za teretom i mijenjanju luke odredišta, zavisno od raspoloživog tereta i od ugovora o prevozu tereta.

U pomorskoj aktivnosti, tehničkoj i organizacionoj, postoje značajne razlike (između prevoza linijskog i masovnog tereta) koje se ogledaju prije svega u navigaciji i u specijalizaciji sredstava koje treba da zadovolje tražnju u cijeni i u tretmanu transporta, u potrebi da se utvrde dogovori koji će garantovati stabilnost i regularnost servisa, u različitoj komercijalnoj organizaciji, kao i u formularnim, koje su pomorski trgovci napravili vremenom da dokumentuju različite faze pomorskog transporta. 32

Linijsko brodarstvo na pomorskom tržištu, razvilo se poslije industrijske revolucije kao izraz potrebe za sigurnim i redovnim prevozima industrijskih roba do udaljenih tržišta. Linijsko brodarstvo može biti obalno, ili prekookeansko. U obalnoj plovidbi linijski prevozi su rezervisani za domaću flotu. Linijski brodovi vrše prevoz po unapred objavljenom voznom redu. Teret koji se prevozi u linijskom brodarstvu je vrlo heterogen, ali njegove zajedničke karakteristike su, da su to robe visoke specifične vrijednosti (uglavnom finalni proizvodi) koje zahtijevaju brz, siguran transport i često pri tome poseban tretman i pažnju. Krcanje, iskrcavanje i slaganje ovih tereta je mnogo složenije nego kod masovnih tereta. Potrebno je pažljivo sastaviti plan krcanja i slaganja tereta, naročito ako brod krca i iskrcava teret u među-lukama.

Generalni tereti su obično proizvodi prerađivačke industrije, proizvodi visokog stepena obrade koji su pakovani (u sanducima, balama, vrećama, bačvama, paletama, kontejnerima). Osim toga u generalni teret se ubrajaju i proizvodi poljoprivrede veće vrijednosti kao što su pamuk, juta, sirova guma, kafa, odnosno voće, meso, koji zahtijevaju posebne uslove prijevoza, koji su pakovani ili su im potrebni rashladni uređaji.

Neki od ovih tereta mogu se javiti i kao generalni i kao masovni tereti, a neki masovni tereti (cement, drvo, šećer,) kada se prevoze u manjim partijama mogu se javiti kao generalni tereti.

Najintezivniji promet ovih tereta odvija se svakako između inudstrijski razvijenih zemalja Zapadne Evrope, Sjeverne Amerike i Japana.

Kod nekih linija skoro da i nema povratnog linijskog tereta pa se u cilju što boljeg korištenja kapaciteta krca masovni teret. Specifični zahtjevi linijske službe i specifičnosti generalnog tereta zahtijevaju posebne linijske brodove koji će svojim kapacitetima brzinom i ostalim osobinama zadovoljiti transportne potrebe i ekonomično poslovanje.

Linijski brodovi odlikuju se relativno velikim brzinama obično od 15-25 čvorova i srednjom veličinom od oko 15.000 dw. Imaju najmanje dvije, a obično više paluba i više međupalubnih prostorija za teret koje omogućavaju separaciju raznih vrsta tereta, odnosno tereta namijenjenim raznim lukama. Pogon je uglavnom dizel koji je za ovu vrstu brodova najekonomičniji. Gaz ovih brodova je relativno mali što im omogućava da se prilagode velikom broju luka.

Teretni linijski brodovi ostvaruju sve veće brzine, do 24 milje na sat. One nijesu prouzročne posebnom, potražnjom od strane krcatelja već više konkurencijom između brodara. Zbog sve veće konkurencije počeli su se graditi polivalentni brodovi koji posluju bilo kao tranperi s kompletnim teretom ili kao linijski brodovi za raznovrsne terete, a izgrađuju se i kombinacije s masovnim teretom i različitim teretom na istom brodu u rasutom stanju ili komadima . 33

Ovi brodovi su opremljeni i uređajima za samostalno krcanje i iskrcavanje tereta. Osim toga imaju i velika teretna grotla radi bržeg rukovanja tereta. Linijski brodovi imaju posebna skladišta za posebno vrijedne i osjetljive terete. Obično je jedno ili više skladišta opremljeno rashladnim uređajima za lako kvarljive terete. Linijski brodovi se mogu podjeliti na konvencionalne i specijalizovane brodove za prevoz kontejnera, paleta, prikolica, vagona ili maona.

I konvencionalni linijaši mogu prevoziti kontejnere, obično složene na palubi.

Generalni tereti čine oko 20% prekomorskog robnog prometa, a linijski brodovi sa 81 mil. brt 19% svjetske flote.

Kako se u linijskom brodarstvu svaka linija javlja kao **posebno pomorsko tržište**, sa specifičnim vrstama tereta to su brodovi koji su namijenjeni pojedinim linijama prilagođeni karakteristikama pojedinih linija.

linije bez obzira na raspoloživi teret, znači rizik i često gubitke zbog relativno malo iskorištenih kapaciteta i zahtijevaju velike troškove zbog specijalnih skupih brodova i visokih troškova njihove eksploatacije. Zato linije mogu da održavaju samo jaka broderska preduzeća.

Sezonske oscilacije u prevozima generalnih tereta još više se osjećaju nego u prijevozima rasutih tereta u organizaciji slobodnog brodarstva, jer su linijski tereti raznovrsniji pa je raznovrsna ponuda i potražnja takvih roba u određenim vremenskim razdobljima. Linijski brodar ne nudi na jednom putovanju cijeli brod određenom krcatelju već samo dio broderskog prostora, za potrebe raznih tereta i raznih krcatelja. Teško je na svakom putovanju uskladiti te razne potrebe za linijskim broderskim prostorom, naročito kad se uzme u obzir da ti razni tereti što se skupljaju u raznim lukama pokazuju razne nesinhronizovane sezonske oscilacije. 34

Ekonomičnost linijskog prevoza ne posmatra se po pojedinim brodovima već za sve brodove jedne linije u cjelini.

Potreba za sigurnim linijskim prevozom uz sve troškove, rizike, i nizak stepen korištenja kapaciteta zahtijeva veće i stabilnije vozarine koje neće biti podložne velikim oscilacijama kao na tranperskom i tankerskom tržištu.

Na tržištu linisjskog brodarstva momentalni susret ponude i potražnje nema veliko značenje za visinu vozarinskog stava, jer se vozarinski stavovi ne ugovaraju posebno za svaki prevoz, već su složeni i izračunati u obliku tarifa i primjenjuju se bez obzira na kraktoročne promjene u količini i vrsti tereta na određenim linijskim pravcima.

Linijsko brodarstvo kao posebna vrsta djelatnosti morskog brodarstva razvila se relativno kasno ali su se određeni elementi te vrste prevoza postepeno razvijali s razvojem tehnike i nauke i napretkom u gradnji morskih brodova.

Bez obzira na elemente razvoja linijskog brodarstva prije izuma i upotrebe parnog stroja na morskim brodovima može se reći da intenzivniji razvoj linijskog brodarstva u smislu posebne vrste broderske djelatnosti praktično započinje s pojavom parobroda. Ideja o primjeni parnih strojeva na morskim brodovima potiče još od Papina, ali se prva praktična primjena parnog stroja na brodovima pripisuje Englesu Wiliamu Symingtonu, a kao prvi

parnog stroja na brodovima pripisuje Englesu Wiliamu Symingtonu, a kao prvi parobrod na svijetu spominje se obično "Clermont", sagrađen 1807 od Roberta Fultona. Može se reći da je brod "Great Britain", konstruisan 1839 godine od poznatog engleskog brodograditelja Brunela i porinut u more 1844 za brodara Great Western Lines, označio početak gradnji modernih brodova za linijsku službu. To je bio prvi linijski brod za promet na Atlantiku, s potpuno željeznim trupom, uzdužnim pregradama, uzdužnim rebrima pri dnu broda i pokretan vijkom. Brunelov "Great Britain" bio je ujedno i najduži brod do tada sagrađen (100 m dužine) i imao je podvodnu formu klipera pa je strojem od 1.000 ks postizao brzinu od 10 čvorova. 35

S pojavom željeznih parobroda na vijak mogućnost za razvoj linijske službe i linijskih prijevoza povećane su, jer su sada postojali osnovni tehnički uslovi za takvu vrstu brodarske djelatnosti. Parobrod više nije zavisio o atmosferskim prilikama, kao jedrenjak, pa se mogla postići redovnost u pristajanju u određene luke a to je jedna od osnovnih karakteristika linijskog brodarstva. Razumljivo je zbog toga da se se u to vrijeme počeli formirati i brodari koji su se specijalizirali za linijsku djelatnost.

Osim linijskog brodarskog poduzeća Black Ball Line koje je osnovano 1916 i koje je obavljalo linijsku službu u Atlantiku jedrenjacima, među prvim linijskim brodarima spominju se Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (osnovan 1837) Austrijski Lloyd (osnovan 1837, kasnije nazvan Lloyd Treistino), Cunard, Steamship Co.(1839), Royal mail Steam Packet Company (1840), Hamburg America Line (1847), Norddeutscher Lloyd (1857) Compagnie generale des transports marittimes (1863), White Str Line (1867) American Line (1871), Red Star Line (1872) i Holland America line (1873), Otvaranje Sueskog kanala 1869, donijelo je nov i jak podsticaj daljnjem razvoju linijskog brodarstva, a veliko značenje imalo je i otvaranje Panomskog kanala 1914. 36

Prijelaz od jedrenjaka na parobrode, od gradnje drvenih na gradnju željeznih brodova, razni tehnički izumi na području pomorske plovidbe, prokop novih kanala koji su otvorili nove plovidbene pravce, sve je to izazvalo revolucionarne i kvalitetne promjene u razvoju morskog brodarstva uopšte i linijskog brodarstva posebno. Taj veliki tehnički progres u gradnji morskih brodova i napredak nauke na području plovidbe morem nastojanju i razvijanju linijskog brodarstva u kvalitetno novu vrstu djelatnosti morskog brodarstva. Veći parobrodi mogli su pružiti redovniju, sigurniju i jeftiniju prevoznu uslugu no jedrenjaci koji su nestajali s glavnih svjetskih pomorskih puteva.

35. Deakin.B. M. (1994) Shipping Liner Conferences

36. Devanney, J. (1994) Massachusetts Institutes of Technology, Cambridge, Mass.

Nezavisan slobodan brodar mogao se razviti u brodsko preduzeće koje će moći pružiti i takve prevozne usluge kakve do tada nije mogao pružiti krcateljima. Usluge koje je takav nezavisni slobodni brodar do tada pružio krcateljima, nijesu mogle zadovoljiti sve potrebe za pomorskim prevozima koje je sve razvijenija trgovina i razmjena dobara početkom devetnaestoga stoljeća tražila. Takva razmjena dobara mogla se razviti kad su se osim punih iznajmljenih brodova za određene terete mogli prevozeri na udaljenosti od nekoliko hiljada milja. Da bi se zadovoljila traženja mnogih takvih malih krcatelja i da bi se mnoštvo malih količina tereta prevezlo na velike udaljenosti, trebalo je da nastane specijalna linijski brod i da se razvije specijalni linijski brodar.

Željezni parobrod koji se upotrebljavao u linijskom brodarstvu, nije se u samom početku mnogo razlikovalo od parobroda trampera. Bili su to vrlo slični tipovi brodova koji su pokazivali veće razlike prema prethodnim tipovima jedrenjaka ili prvih parobroda koje su zamjenjivali, nego što su tražili određenu podjelu na linijske brodove i trampere. Poslije tih početnih tipova parobroda postupno su se sve jasnije mogle uočiti razlike u karakteristikama brodova namijenjenih za linijske prijevoze i brodove trampera. Razlikovanje linijskih brodova od trampera moglo se usporediti sa sve većim razlikama koje su se javljale između linijskog i slobodnog brodarstva kao posebnih vrsta djelatnosti morskog brodarstva na pomorskom tržištu.

Tako je nastalo razdoblje evolucije linijskih brodova i evolucije linijskog brodarstva u kojemu su se linijski brodovi razvili u posebne tipove morskih brodova, a linijsko tržište u posebnu vrstu pomorske djelatnosti. Kombinacija prijevoza većih količina iste vrste tereta tramperima u organizaciji slobodnog brodarstva i manjih količina raznih vrsta tereta u organizaciji linijskog brodarstva dugo je zadovoljavala potrebe međunarodne trgovine u prometu tzv. suvih tereta. 37

Linijski brod imao je više paluba, bolju i bržu mehanizaciju i opremu za ukrcaj tereta te veću brzinu od trampera, koji se upotrebljavao za prijevoze masovnih tereta. U tim osnovnim tehničkim karakteristikama različit od trampera, linijski brod postupno se modernizovao i s porastom brzine, povećanjem prostora za krcanje tereta (kubature broda), poboljšanjem mehanizacije za manipulacije tereta, rashladnim i drugim prostorima za specijalne terete, tankovima za prevoz manjih količina tekućih tereta i drugim. Tako se razvio poseban tip linijskog broda koji se mogao upotrebiti za prijevoze gotovo svih vrsta tereta i taj tip broda sa sve linijske prijevoze bio je u linijskom brodarstvu vrlo raširen i mnogo više iskorišten nego posebni tipovi linijskih brodova za

37. Ernest Gabriel (Studies in Maritime Economics, Canbridge University Press, London.

prijevoz specijalnih tereta, kao što su brodovi za prijevoz tropskog voća (banana ships), brodovi za prijevoz svežeg mesa i drugi. Promjene u tim klasičnim tipovima linijskih brodova nijesu bile nagle, već postupne i relativno spore, a naročito u pogledu povećanja brzine i veličine brodova.

Obzirom na izuzetan značaj, koje linijsko brodarstvo na linijskom tržištu, ima za nacionalnu spoljnu-trgovinu, to pomorske zemlje imaju poseban interes da utiču na razvoj linijskog tržišta. Poseban interes u tom smislu imaju zemlje u razvoju koje napadaju linijski konferencijski sistem, jer većinu članstva konferencija čine brodovi razvijenih zemalja, tako da je politika konferencija podređena njihovim interesima.

U linijskom brodarstvu poslednjih decenija dolazi do velikih promjena. Ove promjene su rezultat razvoja kontejnerskih prevoza, rastućeg protekcionizma u brodarstvu i izmjene u ekonomskim i političkim odnosima u svijetu.

Savremeno linijsko brodarstvo istaknuto je sve izraženijim konkurencijom klasičnog i konterjnerskog linijskog prevoza. Promet kontejnera 1988 godine bio je preko 36 miliona ekvivaletnih jedinica (20 TEU). Članice konferencija izlozene su sve većem pritisku u pravcu intenzifikacije kontejnerskih prevoza čiji su razlozi sledeći:

- Rastući troškovi poslovanja linijskih brodara čine praktično nemoguće održavanje klasičnog linijskog servisa,*
- rastuća zakrčenost luka zemalja u razvoju čiji je uzrok pored ostalog slaba oprema kontejnerskih terminala i sve veći transport kontejnera klasičnim brodovima,*
- sve veći troškovi manipulacije kontejnerima u razvijenim regijama gdje se prvozi klasičnim brodovima još uvijek obračunava na bazi vozarinskih tona kao kod generalnog teret,*
- konkurencija autsajedra koji pružaju sve kvalitetniji linijski servis*

Ova zbivanja koja dovode do značajnih strukturalnih promjena ne samo u linijskom poslovanju već i u tehnološkom procesu tog poslovanja zapravo su skup takvih činjenica koje su pune nelogičnosti i uključiti se u taj složeni proces za nacionalno brodarstvo jedne male zemlje vrlo je težak zadatak, jer zahtijeva spretno manevrisanje između velikih organizacija koje danas sve više poprimaju nove forme. 32

Treba posebno istaći da i pored snage konferencijskih brodara, konkurencija brodara koji nijesu članovi nije zanemarljiva. Pored linijskih brodara autsajdera treba ukazati i na trampere koji se vrlo često uključuju u linijske prevoze, posebno u vrijeme krize na tramperskom tržištu.

Uprkos pozitivnom djelovanju nauke i tehnike na razvoj linijskog brodarstva određeni problemi efikasnosti poslovanja u toj vrsti broderske djelatnosti sve su više rasli i tražili bolja i radikalnija rješenja. Važniji od tih problema koji su povezani sa efikasnošću poslovanja linijskog brodara već su prethodno razmotreni, a ovdje se ponovo naglašava problem dugog boravka linijskog broda u lukama i problem stalnog porasta troškova manipulacije tereta.

U konvencionalnom sistemu linijskog brodarstva ti problemi nijesu bili povoljno riješeni pa su stalno vršili pritisak na linijske vozarine i time izazvali nezadovoljstvo krcatelja zbog stalnog porasta linijskih prijevoznih troškova na jednoj strani i relativno su usporavili razvoj linijskog brodarstva zbog nedovoljne rentabilnosti te vrste djelatnosti na drugoj strani.

Takva situacija u konvencionalnom sistemu linijskog brodarstva bila je jak podsticaj da se potraže kvalitativno nova rješenja s novim sistemima prevoza. Svi ti sistemi prevoza zasnivaju se na vrlo jednostavnoj ideji, da se veći broj manjih jedinica tereta zajednički prevoze u jednu standardnu jedinicu (unit of cargo) koja je podobna za mehaničku manipulaciju. Ta ideja o pakovanju tereta u kutije jedinstvene veličine prilično je stara, a nova je u tim sistemima koncepcija kombinovanog prevoza od skadišta u unutrašnjosti do drugog skladišta u unutrašnjosti (door to door concept) uz odgovornost jednog prevoznika.



Polazeći od činjenice, da se ideja o pakovanju tereta u kutije jedin-stvene veličine ne može smatrati novom i da nije nastala u novije vrijeme, treba uočiti savremena nastojanja da se ta ideja što bolje relalizuje. U osnovi takvih nastojanja jest rješenje problema troškova manipulacije tereta, koji neprestano rastu i postizanje veće efikasnosti u tom dijelu procesa linijskog putovanja broda. S time u vezi naglašava se pri definisanju određenih stand-ardnih jedinica tereta prikladnost takve jedinice za mehaničku manipulaciju.⁴⁰

Sve veća upotreba tih standarnih jedinica tereta u linijskim pomorskim prevoza izazvala je velike promjene u tehnologiji, organizaciji i efikasnosti privređivanja linijskog broдача, pa se govori o novim sistemima u pomorskim linijskim prevozima i tim se promjenama s punim pravom pripisuje revolucionarni karakter.

Konvencionalni linijski brod sve više usptupa svoje mjesto brodo-vima koji su specijalizovani za prevoz standarnih jedinica tereta. To su brodovi novih tehnologija lo/lo brodovi, ro/ro brodovi, lash-brodovi seabee brodovi itd. Ti se brodovi tehnički i konstrukcino razlikuju od konvencionalnih linijskih brodova, a posebna im je karakteristika jako povećana kubatura (prostorini kapacitet broda)

^{40.} ***Kao primjer može se navesti definicija Norveškog Savjeta za standardizaciju jedinice tereta (Unit Load Council) iz Osla . Ta definicija glasi: A unit load is one or more packages secured to a pallet or skidded in such a manner that the entire unit may be received by the ocean carrier, safely loaded, stowed in the vessel and delivered at the port of discharge by mechanical equipment . Vidi Capt . M. Markussen: Guide Lines for Promotion of the Unit Load Concept, prepared for Unit Load Council . Oslo 1991. str.3***

Nova tehnička i tehnološka rješenja, nova organizacija i u prekomorskim linijskim prevozima, neprekidno i brzo uzajamno djelovanje tehnike gradnje novih brodova za generalni teret i ekonomike njihove eksploatacije, sve to traži brza i racionalna rješenja u poslovnim odlukama linijskih brodara. Takva rješenja i takve odluke nije više moguće donositi empirijski, na osnovu nedovoljnih informacija ili intuitivno. Potrebno je brzo skupiti čitav niz informacija, izabrati potrebne elemente u tim informacijama i složiti ih u logičan ekonomski model, pa da se na taj način omogući kontrolisano biranje najboljeg rešenja između raznih alternativa.

Usled velike brzine tih procesa ne smije se pri donošenju poslovnih odluka smetnuti s uma vremenski faktor. Donesena odluka linijskog brodara mora, prema tome, biti brza, jer samo pravovremeno donesena odluka može biti i racionalna u smislu vremenske vezanosti te odluke za određeni razvojni trenutak odnosno razvojnu fazu linijskog brodara. U tom smislu i u takvom poslovnom odlučivanju linijskog brodara mora se istaći sve veće značenje i važnost korišćenja i razvijanja metoda operacijskih istraživanja i upotrebe elektrosnkih računara-kompjuteru.

4.1. LINIJSKE KONFERENCIJE I PULOV

Naziv linijske konferencije označavaju udruženje linijskih brodara, koji održavaju redovnu linijsku plovidbu na određenim relacijama i koje na osnovu posebnih međusobnih ugovora primjenjuju jedinstvenu, zajedničku tarifu, odnosno obračunavaju jednake vozarinske stavove.

Prema tome, linijske konferencije imaju značaj monopolističkih organizacija u obliku kartela i to specifičnih kartela koji utvrđuju jedinstvene cijene linijskih prevoznih usluga na tačno određenim morskim putevima.

Za određivanje redovnih trgovačkih linija na određenoj relaciji bilo je potrebno, pored ostalog, postojanje inteziteta prometa i njegova stalnost na istoj, odnosno postojanje svih ekonomskih elemenata u oba pravca. Linije su, u stvari, predstavljale nastavak unutrašnjeg saobraćaja svojim radom omogućavale stalnu i redovnu vezu neke zemlje sa ostalim svijetom.

Pojava linijske plovidbe, dakle, predstavljala je kvalitativnu promjenu u pomorskom poslovanju. Sve veće potrebe za održavanjem stalnih i redovnih saobraćajnih veza sa pojedinim zemljama uslovljavale su i stalan porast novih linija i uopšte tendenciju sve većeg razvoja linijske plovidbe na području pomorskog transporta.

Prve linije uopšte, uspostavljala su britanska broderska preduzeća i to najviše na relacijama za Indiju i Sjevernu Ameriku. Posle njih su i broderska preduzeća ostalih zemalja otvarala linije u raznim pravcima za razne krajeve.

Prvi pokušaji za uspostavljanje redovnih linija potekli su od strane preduzeća "Black Ball line" osnovanog 1816 godine koje je vršilo službu između Njujorka i Liverpula. međutim, prvi značajniji pokušaji za uspostavljanje linija učinjeni su posle 1838 godine, kada su parobrodi "Sirius" i "Great Western" prešli Atlanski okean, jer je redovna linijska plovidba favorizovana uvođenjem parnog stroja ubrzo dala podstreka za osnivanje velikih broderskih preduzeća. 41

Prva nezavisna preduzeća linijske plovidbe osnovana radi obavljanja redovne plovidbe, bila su: Peninsular Oriental Line, osnovano 1837 - od Londona do Aleksandrije; Austrijski Cunard Steamship Co. kojeg je 1839 godine osnovao brodovlasnik Samuel Cunard u Liverpulu- od Liverpula do Njujorka; Royal Mail Line osnovano 1840- od Londona za Zapadnu Indiju.

41. International Ship Management Conference, London, march 1989

Godine 1847 osnovano je u Hamburgu preduzeće Hamburg America Line, a deset godina kasnije u Bremenu Norddeutscher Lloyd sa programom da uspostavi redovnu liniju sa parabrodima između evropskih zemalja i Sjeverne Amerike.

Veliko povećanje emigrantskog prometa u pravcu Sjeverne Amerike poslije secesinističkog rata, dalo je naročitog podsticja osnivanju i drugih brodarskih preduzeća opremljenih za emigrantski promet. Oko 1863 godine osnovano je u Marselju preduzeće Comagnie generale des transport marittimes; 1867. u Londonu je osnovano preduzeće White Star Line; 1871. u Filadelfiji je osnovano preduzeće American Line; u Antverpenu 1872. Red Star Line i u Rotterdamu sledeće godine Holland -America Line.

Kada se 1869 godine otvorio Suecki kanal pružene su daleko veće mogućnosti za razvoj linijske plovidbe pa je već 1913 godine 36% od ukupne svetske tonaže bilo angažovano u redovnoj linijskoj plovidbi, dok je ostalo otpadalo na trampere.

Prva pomorska preduzeća linijske plovidbe, kao i druga koja su se kasnije osnivala, podsticana povećanjem brzine i uvećanim dimenzijama brodova, u veliko su se razvila. Koncentracijom tonaže i kapitala ona su dostigla za to vrijeme ogromne razmjere . 42 Dok su pravci kretanja robnog prevoza bili malobrojni, a odnos raspoložive i potrebne tonaže za prevoz robe bio približno jednak, konkurencija između raznih brodarskih preduzeća je bila vrlo ograničena.

Međutim, porast broja linija izazvao je oštru konkurenciju između raznih brodarskih preduzeća, koja su se počela odvijati još od 1860. pa nadalje među parobordima (koji su trošili velike količine uglja za pogon) i mnoštva linijskih brodova-jedrenjaka, koji su ipak postizali u to vrijeme znatne brzine. Preduzeća brodova-jedrenjaka znatno su smanjivala vozarinu i na taj način obezbjeđivala velike količine tereta od strane krcatelja, kojima su u to vrijeme niže vozarine ipak bile važnije nego redovna linijska plovidba, a što je dovelo do još veće konkurencije između već osnovanih parobrodarskih preduzeća, nego što je bilo ranije. To se naročito dešavalo na linijama za Daleki Istok, gdje su vozarine znatnije padale.

U periodu prije otvaranja Sueckog kanala 1869 godine i dekadi koja je slijedila iza njegovog završetaka, porast tonaže parobroda bio je ogroman.

42. Cunard Steam Ship CO (637.886 brt); Ellerman Lines (590.959 brt); Royal Mail Lines (280.287 brt) Peninsular Oriental Steam Navigation Co (328.457 brt); Compagnie generale des transport marittimes (412.371 brt); Norddeutscher Lloyd (260.788 brt);

Tonaža registrovanih paroboroda samo u Velikoj Britaniji povećana je više nego petostruko i to u 1860 (450.000 tona), 1880 na 2.720.000 tona . Ponuda brodova prevazišla je tražnju uslovljavajući nastajanje jake konkurencije, tako da u to vrijeme vozarina nije mogla pokrivati ni troškove prevoza. Ustvari ova konkurencija se pretvorila u konkurenciju po svaku cijenu, koja nikome nije koristila. Mala brodarska preduzeća su obustavila saobraćaj, jer nijesu mogla da izdrže konkurenciju, a velika brodarska preduzeća su vidjela izlaz iz ovakve situacije jedino u eliminisanju ili ograničenju ovakve oštre konkurencije, kao i u očuvanju specijalnih ugovora sa velikim izvozniciima, pa su u tom cilju zaključivala sporazume i formirala monopolistička udruženja u obliku linijskih konferencija, poolova i trustova.

Pokret za udruživanje u pomorstvu je počeo još prije 1860, godine, ali prvi značajni koraci u ovom pravcu su preduzeti 1875 godine, kada su zaključeni prvi sporazumi i to jedan između njemačkih preduzeća za prevoz emigranata u područje Sjevernog Atlantika i drugi, između britanskih preduzeća za prevoz robe iz Indije i obratno. Posle ovoga zaključivano je iz istih razloga sve više sporazuma između brodarskih preduzeća raznih zastava u cilju eliminisanja i ograničenja konkurencije i kontrole prevoza robe i na drugim međunarodnim morskim putevima.

Prema tome, stupanje u monopolistička udruženja nije došlo kao posledica proizvoljnih odluka ovog ili onog brodarskog preduzeća, već je bilo uslovljeno objektivnom nužnošću kapitalističkog načina privređivanja, na određenom stepenu njegovog istorijskog razvoja. Od formiranja prvih monopolističkih udruženja u pomorstvu pa nadalje, njihov sistem se u kapitalizmu toliko razvio, a broj toliko povećao da u današnje vrijeme kontrolišu skoro sve međunarodne morske puteve.

Naime, oko 90% sveukupne svjetske tonaže uposlone u linijskom i putničkom saobraćaju je danas u svijetu učlanjeno u linijske konferencije.

S obzirom na činjenicu da su linijske konferencije najrašireniji oblik udruživanja u pomorstvu, to će njima biti posvećen najveći dio daljeg izlaganja u ovom radu, i o oblicima monopolističkog udruživanja linijskih konferencija na svjetskom pomorskom tržištu.

4.1.1. ISTORIJSKI RAZVOJ KONFERENCIJA

Istorijski najznačajnija, a ujedno i prva bila je konferencija zaključena između britanskih brodarskih preduzeća za kontrolu prevoza robe i sirovina na relaciji od Londona do Kalkute u Indiji 1875.godine.

Kasnije su uslijedile: konferencije za Kinu (1879, Australiji (1885), Jugozapadnoj Africi (1896), Sjeverni Brazil (1897) , La Platu i Južni Brazil (1897) i za zapadnu obalu Južne Amerike (1904).

Pored ovih konferencija važno je spomenuti sporazum koji je 1888 godine zaključen između Navigazione Generale Italijana, Ancor line i Fabre Line i onaj zaključen 1892 godine između njemačkih, belgijskih i holandskih preduzeća poznat pod imenom Nordatlantischer Dampferlinie Verband.

Od formiranja prvih linijskih konferencija njihov sistem se ustalio, tako da je prije završetka 19. vijeka obuhvatio skoro sve važnije prekomorske linije.

U prvom periodu razvoja konferencija pa sve do 1904 godine u njima su učestvovala uglavnom britanska parabrodsko preduzeća, koja su u to vrijeme održavala najveći broj linija , i koja su ujedno bila inicijatori i osnivači svih konferencija, dok su kasnije ubrzo uključila i ostala brodarska preduzeća u svijetu.

Poslije ovoga, 1905. godine, nastaje tzv. drugo razdoblje u razvoju linijskih konferencija koje traje sve do današnjih dana. Na inicijativu i podstrek Thomasa Cairnsa člana firme Cairns, Noble and Co. i Newcastle-on Tyne, održao se u Kopenhagenu 16. februara 1905. godine sastanak danskih, britanskih, njemačkih i švečkih brodara i agenata , zainteresovanih za visinu baltičkih pomorskih vozarinskih stavova.

Na tom sastanku osnovana je **The Baltic E. White Sea Maritime Conference**. U poređenju sa ranije osnovanim konferencijama koje su bile uglavnom britanske, novoosnovana Baltička konferencija bila je prva sa izrazito međunarodnim karakterom i značajem. Ona se naglo razvijala tako da je već 1906. godine tonaža brodova članica konferencija iznosila oko 2 miliona brt. a 1913. oko 4,5 miliona brt. U toku prvog svjetskog rata tonaža je znatno opala, ali je to nakon rata brzo nadoknađeno, tako daje 1939 godine ona dostigla oko 10 miliona bruto registarskih tona , 1956. godine 20 miliona brt. (obuhvaćeno 40 zemalja) odnosno, u to doba oko 28% sveukupne svjetske pomorske tonaže). 43

Taj iznos već 1988 iznosio je 48 miliona bruto registarskih tona obuhvatajući više od 70 zemalja svijeta.

43. Svendsen, A.S. (1994) *±Liner Conferences and the Determinations of Freight Rates Paper N° 5*
The Institute of Economics Bergen

Baltička konferencija ne obuhvata samo linijska preduzeća nego i preduzeća slobodne plovidbe, a kako je izgubila regionalni značaj jer su u njeno članstvo pristupili novi članovi iznad područja Baltičkog i Bijelog mora, konferencija je 1927. godine izmijenila staro ime u : **The Baltic E Internacional Maritime Conference - sa sjedištem u Kopenhagenu.**

Najbrojnije su konferencije između evropskih i prekomorskih luka, i u njima pretežno učestvuju evropske brodarske kompanije. U svijetu ne postoji danas nikakve službene nacionalne, a ni međunarodne ustanove koje bi vodile evidenciju o Konferencijama, sem u SAD, tako da nije tačno poznato koje sve konferencije postoje i rade. 44

Ovo je pogotovo otežano, jer sve konferencije ne rade javno, pošto su one redovno tajne, ako se radi o sporazumima ekonomske prirode zaključenim između više zainteresovanih preduzeća radi postizanja zajedničke koristi i isključenja konkurencije trećih.

Linijske su konferencije tako postale univerzalani vrlo važan činilac u prekomorskoj linijskoj plovidbi koji u najvećoj mjeri utiče na njen položaj na pomorskom tržištu.

Osovni ciljevi linijskih konferencija su:

1. eliminisanje konkurencije između članova konferencije u pogledu vozarine kao cijene prevoznih usluga,
2. jačanje položaja članova konferencije putem saradnje i organizacione akcije u njihovoj konkurentskoj borbi protiv broda-
ra koji nijesu članovi koferencije.

Konkurencija između članova konferencije nastoji se eliminisati ugovorom kojim se svi članovi obavezuju da zaračunavaju jednake vozarinske stavove na osnovu zajednički utvrđene tarife. Da bi ugovor o vozarinskim stavovima bio efikasan, članovi konferencije moraju se također sporazumjeti i o pravilima i načelima koja se odnose na način naplate vozarine, prihvatljivo pakovanje raznih vrsta robe, izdavanje teretnica te provizije agentima i mešterima.

44. Croners World Directory of Freight Conferences, Fourth Edition, 1989, Croner Publication limited, Surrey England.

Naime, ako bi članovi konferencije u tom pogledu različito postupali, to bi bilo isto što i primjena različitih vozarinskih stavova.

Linijski vozarinski stavovi moraju se održavati na odgovarajućem višem nivou, ako se hoće da linijska prevozna služba bude ne samo redovna, pouzdana i uopšte tehnički kvalitetna već i rentabilna.

U vezi s tim potrebno je posebno istaknuti neke bitne tehničko-eksploatacijske karakteristike linijskih brodova i linijskog prevoznog procesa u upoređenju sa brodovima i prevozima u slobodnoj plovidbi, čiji značaj ima svoj adekvatan ekonomski odraz.

Dok se masovni i srodni tereti u slobodnoj plovidbi redovno prevoze uz puno iskorištenje nosivosti ili zapremine broda, ili, drugim riječima, dok brodovi slobodno plove normalno prevoze pun teret (ful cargo) dotle je kapacitet linijskih brodova u pravilu znatno slabije iskorišten između ostaloga i zbog velike raznolikosti generalnog tereta, odnosno zbog vrlo različitih osobina razne robe koju radi mnogih razloga često treba na brodu slagati i kombinovati na takav način da je nemoguće potpuno iskorištenje kapaciteta broda.

Osim toga linijski brodovi održavaju stalnu i redovnu linijsku službu na pojedinim tačno određenim relacijama, tičući određene luke u pravilnim vremenskim razmacima, a prema unaprijed određenom i ustaljenom redu plovidbe. Radi održavanja stalnog i pouzdanog reda plovidbe, što je jedan od imperativa linijske prevozne službe, linijski brodovi moraju iz svake luke isplovljavati sa što manjim vremenskim odstupanjima od reda plovidbe bez obzira na stepen iskorištavanja kapaciteta, tj. ne čekajući i ne zadržavajući se u lukama da bi kompletirali teret do punog iskorištavanja kapaciteta. 45

Savremeni opšti tehnički napredak i sve brži tempo života zahtijeva bolji kvalitet i veće brzine ne samo linijskih brodova već brodova slobodne plovidbe. Međutim, takvi se zahtjevi ipak u mnogo većoj mjeri postavljaju u odnosu na linijske brodove koji moraju biti mnogo bolje opremljeni i znatno brži, a time i skuplji od brodova slobodne plovidbe.

S tim u vezi, nijesu ispljene sve razlike između linijske i slobodne plovidbe.

Za razliku od jednostavnosti prevoznog procesa u slobodnoj plovidbi koji se sastoji u tome da se neki kompletan istovrsni teret prevezi iz jedne luke u

45. Totland, Terje (1990) Maritime Policy Managment

drugu na osnovi jednog jedinog prevoznog ugovora, linijski prevozni proces mnogo je složeniji sastojeci se od mnogobrojnih paralelnih i međusobno isprepletenih prevoznih usluga, jer se linijskim brodovima redovno prevozi mnogo manjih partija robe između niza luka, od početne do završne luke linije i obrnuto, a za račun većeg broja krcatelja i na osnovi velikog broja vozarskih ugovora, odnosno teretnica kojih može biti i nekoliko stotina po jednom putovanju.

Na kraju, u linijskoj su plovidbi obaveze broдача prema korisnicima prevoznih usluga mnogo veće i teže nego li u slobodnoj plovidbi. S obzirom na osjetljivost mnogih vrsta, robe, u linijskom se poslovanju redovno mora posvećivati veća pažnja slaganju i čuvanju tereta te uopšte rukovanju teretom. Zbog tih razloga odgovornost linijskog broдача znatno je veća i njegova obaveza koja proistučje iz u pravilu češćih reklamacija i odštetnih zahtjeva u vezi s teretom znatno su teže negoli u slobodnoj plovidbi.

To bi bili osnovni razlozi usled kojih se prevozni proces i poslovanje u linijskoj plovidbi u upoređenju sa slobodnom plovidbom pojavljuje kao mnogo složenija privredna djelatnost te usled kojih su troškovi linijskog poslovanja osjetno viši od troškova u slobodnoj plovidbi.

Nužna posljedica takvog stanja stvari jesu odgovarajuće više cijene, odnosno viši vozarinski stavovi za linijske prevozne usluge. Viši vozarinski stavovi ne samo da su posljedica specifičnog karaktera linijske plovidbe, već su upravo i neophodan uslov samog postojanja i održavanja redovne linijske prevozne službe.

U vezi s time može se postaviti pitanje zašto te više linijske vozarine moraju biti formirane u obliku konferencijskih stavova odnosno zašto se linijski vozarinski stavovi ne bi mogli formirati na odgovarajućoj ekonomskoj visini i na osnovu slobodne konkurencije.

Praksa je pokazala da je to objektivno nemoguće, jer s obzirom na specifičnost linijske prevozne službe potpuno slobodna utakmica linijskih broдача jednostavno isključuje mogućnost formiranja i održavanja ekonomski odgovarajućih linijskih vozarina.

U pomorskom su transportu ukrcajni i iskrcajni troškovi te provizije jedini neposredni troškovi koji direktno terete prevoznu uslugu. Svi su ostali troškovi posredni. S obzirom na to tu postoje široke mogućnosti snižavanja vozarinskih stavova na osnovu različitih individualnih kalkulacija, ako između konkurentnih linija nema sporazuma o primjeni jednakih vozarinskih stavova.

Takva situacija prilično brzo dovodi do snižavanja vozarinskih stavova na tako nisku visinu koja onemogućuje održavanje efikasne linijske prevozne službe i rentabilost poslovanja.

Da bi se to bolje objasnilo neka bude pretpostavljeno da na nekoj relaciji obavljaju linijsku službu dva broderska preduzeća s podjedananim kapacitetima, što je inače rjeđi slučaj, jer na pojedinim relacijama redovno ima više linijskih brodara. Neka dalje bude pretpostavljeno da ta dva broderska preduzeća u punom skladu s antimonopolističkim ili konkretnije antikoneferencijskim shvatanjima uopšte nisu udružena u konferenciju, odnosno da među njima uopšte ne postoji nikakav sporazum o vozarinama. Već sama ta činjenica isključuje mogućnost postojanja neke čvrste tarife kod bilo kojeg od spomenuta dva broderska preduzeća.

Naime, postojanje zajedničke tarife isključuje sama pretpostavka nezavisnog nastupa na tržištu i slobodne konkurencije, jer bi takva tarifa već sama po sebi značila postojanje dogovora o održavanju određenih vozarina, pa makar i prećutnog dogovora, a to bi u biti bila konferencija. Postojanje samo jedne tarife kod jednog broderskog preduzeća moglo bi se još manje zamisliti, jednostavno zato, jer u skladu s navedenim pretpostavkama drugo preduzeće ne bi ničim bilo vezano da poštuje tu tarifu. Najmanje bi se pak moglo zamisliti da po načelima potpuno slobodnog i nezavisnog poslovanja spomenuta dva broderska preduzeća prevoze robu po različitim tarifama, bilo da je jedna tarifa u cijelosti viša od druge, bilo pak da je svaka od postojeće dvije tarife djelimično, za određene vrste robe povoljnija od druge. Jasno je da je apsurdna i sama pomisao da bi se takve razlike u vozarinama mogle trajno održavati na tržištu, jer bi krcatelji u prvom slučaju nastojali da svu svoju robu prevoze isključivo brodovima jednog brodera, naravno onog čija je tarifa u cijelosti niža, a u drugom bi slučaju jedne vrste robe prevozili brodovima jednog brodera, a druge vrste robe brodovima drugog brodera, već prema tome koji od brodova za odnosne vrste robe nudi niže vozarinske stavove.

Samo se po sebi razumije da ni jedan od spomenuta dva brodera ne bi duže tolerisao da njegov konkurent na osnovi nižih vozarina dobija više tereta na prevoz, da mu preotima klijente i da uopšte posluje uspješnije od njega. Uz pretpostavku podjednake kvalitete plovnog parka i prevozne službe njemu ne bi preostalo ništa druge nego da i on određenim sniženjem vozarina, ako već ne za koji dolar, a ono bar za nekoliko centi, pokuša da povрати izgubljene pozicije.

Budući da među brodarima u navedenom primjeru nema dogovora o vozarinama i da ga ne smije ni biti, jer bi to odmah predstavljalo kartelni

sporazum ni prvi brodar ne bi mogao ostati ravnodušan, pa bi se i on morao na sličan način boriti za akviziciju tereta i za svoj položaj na tržištu. Lako je uvidjeti da takve akcije i protuakcije konkurentskih linijskih brodara nužno moraju dovesti do srozavanja vozarina i to negdje do visine troškova iskorištavanja brodova, a u slučaju još žešće konkurentске borbe može se desiti da se vozarine sniže čak i ispod nivoa troškova. Naime, treba imati na umu da se u uslovima neograničene konkurentске borbe između linijskih brodara sve to odigrava u psihozi straha i strepnje svakog pojedinog brodarka za svaku zanimljiviju partiju tereta i za svakog važnijeg klijenta.

Tako bi otprilike izgledala neograničena konkurencija između samo dviju linija na jednoj relaciji. Nije teško zamisliti kako tek izgleda neobuzdana konkurentska borba između više linija na jednoj relaciji, što je inače čest slučaj, jer na važnijim prekomorskim relacijama redovno postoji veći broj linija. Veći broj konkurenata znači zamršeniji sklop sukoba suprotnih interesa i težu psihozu uzajamnog straha u njihovoj međusobnoj borbi za klijente i teret.

Takva konkurentska borba može imati smisla samo onda, ako se radi o borbi brodara među kojima postoje osjetne razlike u pogledu broja i kvalitete brodova te organizacije i efikasnosti linijske službe. U takvim slučajevima slabiji mogu podleći i mogu biti istisnuti s tržišta, a pobjednici mogu uživati plodove svoje pobjede. Međutim, ako su snage protivnika više manje jednake, tada nema pobjednika, jer je u takvoj situaciji jedini rezultat konkurentске borebe pretjerano snižavanje vozarina, s neizbježivim štetama i gubicima koji odatle nastaju za sve sudionike u konkurentskoj borbi. 46

U svrhu što potpunijeg osvjetljavanja procesa formiranja linijskih vozarina u uslovima neograničene konkurencije, mora se ukazati na još jednu važnu okolnost, a to je jednostavna činjenica da predstavnici robe i predstavnici pomorskog prevoza nemaju i ne mogu imati zajedničke interese. S višeg ekonomskog gledišta njihov se zajednički interes zasniva, na činjenici da brodarstvo zavisi o prekomorskoj trgovini, a prekomorska trgovina o brodarstvu, ali sa gledišta neposrednih poslovnih interesa predstavnici robe i predstavnici brodarstva nalaze se u suprotnim taborima.

Dok je prirodna težnja brodara da ostvari što višu cijenu prevozne usluge dotle je isto tako prirodna i razumljiva težnja korisnika prevozne usluge da postigne što nižu vozarinu. Iz toga neizbježno slijedi da u odnosima između linijskih brodara i korisnika prevoznih usluga, u borbi suprotnih interesa, vrlo

46. Svendsen, A.S. (1991) Liner Conferences and the Determinations of Freight Rates, Paper N°10

malu ulogu može igrati sporazumijevanje na nekoj obostrano priznatoj "pravdenoj" osnovi, već tu nužno mora biti jači ili brodar ili druga strana i o tom odnosu snaga zavisi da li će vozarine formirati ili više u skladu s interesima brodara ili pak onako kako to odgovara neposrednim interesima predstavnika robe. Čim linijski brodari na nekoj relaciji nijesu jedinstveni, čim među njima nema koordinacije u pogledu održavanja zajedničke tarife, položaj korisnika prevoznih usluga postaje automatski jači. To dovodi i mora dovesti do obaranja linijskih vozarinskih stavova i do konačne negacije bilo kakve sistematske linijske tarife.

Sasvim je jasno da kod međusobno nepovezanih linijskih brodara predstavnici robe mogu mnogo lakše postizati razne ustupke s obzirom na vozarine negoli kod organizovanih brodara. Ako pred sobom imaju neorganizovane linijske brodare korisnici pomorskog prevoza mogu jednostavno izigravati pa i ucjenjivati jednog brodarka pomoću drugog i na taj način postizati sve povoljnije uslove prevoza, naročito kad se radi o većim poslovima. U tom cilju gotovo da im i nije potrebno ništa drugo nego da svakom brodarku pojedinačno tvrdi da drugi nudi bolje prevozne uslove, tj. niže vozarine. To je mnogo lakše negoli u slobodnoj plovidbi jer dok brodari u slobodnoj plovidbi imaju u pogledu kretanja vozarina dobru orijentaciju preko brokera i raznih periodičnih stručnih publikacija, dotle linijski brodari u uslovima neograničene konkurencije nikad ne znaju kakvu vozarinu može kotirati za neku robu njihov suparnik. Takve pojave dostižu svoju kulminaciju u vremenima kriza i depresija na pomorskom tržištu, kod saznanje vozarina može biti takoreći katastrofalno, ali je vrlo značajna činjenica da čak i u vremenima konjunktura može doći do snižavanja linijskih vozarinskih stavova znatno ispod ogovarajuće visine, ako brodari nijesu organizovani, i to naročito za robu "koja dobro plaća", jer se tada konkurentska borba orijentiše više u prahu akvizicije takve robe.

S obzirom na istaknuto, linijski brodari objektivno nemaju drugog izobra nego da ili međusobno sarađuju i zajednički nastupaju na tržištu držeći se lojalno određenih zajedničkih tarifa i ostalih uslova prevoza, ili da budu puki objekti ne samo tržišne stihije nego još i ucjenjivanja i igre korisnika pomorskog prevoza te da u vječnom strahovanju jednog pred drugim vode ubitačnu konkurentsku borbu, koja borba u krajnjoj liniji dovodi ne samo do gubitaka, koji se ne mogu duže podnostiti, nego i do nemogućnosti održavanja normalne i srednje linijske prevozne službe. Ukratko, po svemu sudeći nameće se zaključak da se potpuno slobodna konkurencija i linijska prevozna služba međusobno jednostavno isključuje.

Takvo stanje stvari već je vrlo rano u vrijeme prvih početaka linijske plovidbe dovelo do saznanje da im je jedini izlaz saradnja i zajednički nastup u

odnosu prema korisnicima prevoza, pa makar koliko bila suprotnost interesa i među samim brodovima. Međusobno suparništvo linijskih brodara s obzirom na akviziciju tereta ipak je objektivno slabiji učinak od njihovih nesumljivih zajedničkih interesa u odnosu prema predstavnicima robe. Ukratko, jedini prirodni saveznik brodara može biti samo brodar. **Na toj su osnovi i nastale brodarske konferencije i one su se s vremenom toliko razvile i ojačale da danas obuhvataju gotovo relacije, na svim morima svijeta i najveći dio linijske tonaže, tako da one na području linijske plovidbe predstavljaju jedno od najbitnijih obilježja savremenog pomorskog tržišta.**

S obzirom na izloženo, može se slobodno reći da linijski promet bar u sadašnjem historijskom razdoblju ostaje nerazrješivo povezan s graničenjem konkurencije, s time da sa druge strane nikakva konferencijska organizacija ne može potpuno spriječiti konkurenciju konferencijama od strane drugih. 47

O linijskim konferencijama postoje inače sasvim oprečna mišljenja. Sporno pitanje njihove ekonomske opravdanosti, odnosno štetnosti povlači se tako reći od prvih početaka njihovog postojanja do danas. S obzirom na to bezuslovno je potrebno navesti suprotna mišljenja o konferencijama, koja se odnose na njihove prednosti i loše strane, a u svrhu da se dođe do što objektivnije slike i ocjene konferencijskog sastva u linijskoj plovidbi.

Glavni su branitelji konferencijskog sistema u linijskoj plovidbi, naravno sami brodari, ali ima i predstavnika robe koji stupaju ka zagovornici konferencija.

U sledećim se tačkama navode najvažnije prednosti brodskih konferencija.

1. Brodari članovi konferencija primjenjuju iste vozarinske stavove bez favoriziranja ili diskriminacije u odnosu na pojedine krcatelje, bez obzira na njihovu ekonomsku snagu i količinu tereta koja se daje na prevoz. Krcatelj koji daje svoju robu na prevoz konferencijskom brodaru siguran je da njegovi konkurenti neće sa cjenkanjem postići niži vozarinski stav.
2. Konferencije održavaju stabilne vozarine. Ako se vozarine povećavaju, tada je uobičajno da se to sprovodi uz prethodno

47. Vito Dante Flore: Il trasporto marittimo, Roma 1984, strana 254

obaviještenje, s time da povišenje stupa na snagu nakon dva mjeseca do isteka mjeseca u kojem je obavijest obavljena. Stabilne su vozarine važan element u cijeni robe, pa krcatelji mogu kotirati c.i.f. cijenu i sklapati ugovor o budućim isporukama robe bez bojazni da bi fluktuacija vozarine mogla u njihov posao iznijeti špekulativne elemente.

3. Konferencija primjenjuje iste vozarinske stavove za široka područja, ukrcajnih i iskrcajnih luka, što je povoljno za trgovinu.
4. Konferencijski sastav omogućuje održavanje kvalitetne prevozne službe brodovima odgovarajućih veličina brzina i ostalih tehničkih karakteristika te primjerenom frekvencijom, što je od velikog značenja za prekomorsku trgovinu robom koja je predmet prevoza linijskim brodovima.
5. Eliminisanje konkurencije u pogledu vozarinskih stavova navodi brodare članove konferencije na konkurenciju druge vrste koja se očituje u modernizaciji i poboljšavanju tehničkih kvaliteta brodova, u rukovanju teretom i u odnosima prema klijentima, što je također od određenog interesa za trgovinu.

Glavni su kritičari brodarskih konferencija, razumije se, predstavnici robe, odnosno korisnici linijskih prevoznih usluga, ali među njima ima i nekih brodara.

Kao rezultat njihove kritike ističu se razne loše strane konferencijskog sastava, od kojih će u slijedećim tačkama biti navedene neke najvažnije.

1. Prema mišljenju krcatelja najlošija je strana konferencija njihov monopolistički karakter i time povezana visina vozarinskih stavova koji su previsoki čak ako se uzme u obzir činjenica da linijski brodovi ne mogu biti potpuno iskorišteni i da se linijska plovidba po svojoj prirodi i kvalitetu razlikuje od slobodne plovidbe.
2. Krcatelji također tvrde da su konferencijski vozarinski stavovi često diskriminatorni u tom smislu što razlike u vozarinskim stavovima nijesu u skladu sa razlikama u cijenama raznih vrsta robe.

Naime, primjena načela opterećivanja robe s vozarinom koju ona može podnijeti može dovesti do diskriminacije u odnosu na neke vrste robe.

3. Ograničenje konkurencije između linija članica konferencije te između njih i nečlanova (autsajdera) može dovesti do samodopadnosti koja ima za posljedicu opadanje kvaliteta i adekvatosti prevozne službe, što naročito može biti slučaj kad članovi konferencije formiraju pul u svrhu utvrđivanja udjela pojedinih članova u ukupnom prometu tereta, ili u ukupnom prihodu od vozarina.
4. Konferencijski sustav onemogućuje krcatelje da slobodno biraju prevozna sredstva . U vezi s tim ističe se da konferencija snagom svojeg monopolističkog položaja primoravaju krcatelje na lojalnost, jer se neorganizirani krcatelji slabo mogu pogađati sa dobro organizovanim brodarima u konferenciji.
5. Ograničenje u pogledu primanja novih članova u konferencije otežavaju linijskim brodarima zemalja u razvoju ulaz u konferencije na ravnopravnoj osnovi sa brodarima razvijenih zemalja. To negativno utiče na razvoj trgovačkih mornarica zemalja u razvoju. Osim toga neravnoteža između tonaže razvijenih i nerazvijenih zemalja u konferencijama ima za posljedicu da brodari zemalja u razvoju svojim glasovima mogu vrlo malo uticati na odluke konferencija u pogledu vozarinskih stavova i prevozne službe.

4.1.2. ORGANIZACIJA KONFERENCIJA

Konstitutivan dokument konferencijske organizacije jest konferencijski ugovor koji definiše odnose između članova konferencije. Bitna je svrha ugovora ograničenje ili eliminisanje konkurencije između linija članica konferencije i njihov organizovan nastup protiv konkurencije brodara izvan konferencije.

Neke konferencije nemaju jedan ugovor već više uzajamnih ugovora između članica konferencije kojima se uređuju njihovi međusobni odnosi, tj. koji imaju istu svrhu kao i jedinstveni konferencijski ugovor.

Članovi konferencije ne gube svoj identitet, tj. oni u odnosu prema klijentima posluju kao pojedinačni brodari, premda inače uslove prevoza reguliše konferencija.

Postoje dvije vrste članova u konferencijama, redovni članovi koji imaju puna prava specficirana u konferencijskom ugovoru, i pridruženi članovi, koji imaju ograničena prava. Pridruženi članovi koji imaju ograničen interes u prometu na nekoj relaciji, ili se sami zadovoljavaju sa statusom pridruženog člana ili ih konferencija nije voljna odmah primiti u redovno članstvo. Potrebno je inače odmah napomenuti da pridruženi članovi imaju sve obaveze i prava kao i redovni članovi i osim prava glasa na sastancima članova konferencije.

S obzirom na način i mogućnost stupanja u članstvo postoje dvije vrste konferencije, otvorene i zatvorene konferencije.

“Otvorena” je ona konferencija u koju se na osnovi formalne molbe može učlaniti svaka linija koja ima za to interes i koja može ponuditi redovnu prevoznu službu na području koje pokriva konferencija, uz uslov da prihvata interni konferencijski ugovor te da plati pristupninu i položi sigurnosti depozit.

“Zatvorene” konferencije su one kod kojih pristup nove linije u konferenciju zavisi o odluci postojećih članova konferencije. Na taj način otežan je ulaz novih linija u takve konferencije.

Djelokrug konferencijskih ugovora može se mnogo razlikovati zavisno od specifične situacije na pojedinim linijskim relacijama. Kao minimum konferencijski ugovori predviđaju da članovi konferencije imaju primjenjivati jedinstvenu tarifu i da se imaju pridržavati istih pravila i propisa u pogledu obračunavanja i naplate vozarina za sav teret koji se prevozi brodovima članova konferencije na području obuvaćenom konferencijskim ugovorom.

Konferencijski se ugovor može odnositi na sva ili neka od onih pitanja: 48

- a) geografsko područje konferencije, tj.luke koje dolaze u djelokurg ugovora;

48. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) , Trade and Development Board, Committee on Shipping, Fourth Session, Geneva, 1 April 1990 Conference Practice and Adequacy of Shipping Service , str.36 i37.

b) vrste članstva, kao što su redovni i pridruženi članovi, njihova prava i obaveze, uslovi za primanje u članstvo, kao što su pristupnina, sigurnosni polog, obaveznica za lojalno izvršavanje ugovora:

c) pravila koja se odnose na primanje u članstvo, istup, suspenziju i isključenje iz članstva;

d) pravila o konferencijskim sastancima i postupku glasanja;

e) tajništvo konferencije, osoblje i njihove dužnosti;

f) obaveze članova o pogledu vozarinskih stavova i održavanja prevozne službe;

h) propisi o kontroli i o vođenju istrage te o kaznama u slučajevima prekršaja i zloupotrebe članova konferencije

i) imenovanje članova odbora;

j) rješavanje sporova između članova i

k) učestvovanje u drugim ugovorima.

Svaki postupak člana konferencije, ili dalja prednost nekom krcatelju u odnosu na ostale krcatelje, smatra se zloupotrebom. Kao primjer navode se neke takve zloupotrebe. 41

a) obračun ili naplata vozarine na način koji nije predviđen u konferencijskoj tarifi;

b) plaćanje mešetarine na način koji nije predviđen u konferencijskom ugovoru

c) preuzimanje troškova u ukrcajnim i iskrcajnim lukama koje normalno moraju plaćati krcatelji i primaoci tereta;

d) odobravanje besplatnog uskladištenja;

e) antedatiranje ili postdatiranje teretnica, ili krivotvorenje prijevoznih dokumenata na bilo koji drugi način;



f) davanje bilo kojih drugih neizvornih koristii kao na primjer, besplatno putovanje za krcatelje;

g) plaćanje nepotkrijepljenih reklamacija i

h) gošćenje klijenata preko uobičajenih granica.

Kao garancija za vjerno izvršavanje dužnosti i promptno plaćanje likvidiranih šteta koje mogu nastati krivicom člana konferencije, ili plaćanje dosuđenih kazni svaki član mora položiti kod konferencije propisni depozit ili obveznicu za vjerno izvršenje dužnosti.

Uprava konferencije, tj. sekretarijat konferencije obično je smješteno u zemlji ili području u kojem većina članova ima svoje sjedište. U najvećem broju slučajeva sekretarijat konferencija smješteni su u razvijenim zemljama, čak i u slučajevima konferencija koje pokrivaju izvozni promet zemalja u razvoju.

Konferencije uopšteno imaju titularnog glavara, obično predsjednika. Neke konferencije imaju stalnog plaćenog predsjednika, a u drugima je predsjedništvo podvrgnuto rotaciji, tj. na položaju predsjednika smjenjuju se predstavnici linija članica konferencije. Predsjednik konferencije predsjedna na sastancima konferencije i djeluje kao koordinirajući autoritet. 42

Sekretar konferencije je najviši izvršni službenik konferencije. U praksi je njegova nadležnost obično vrlo ograničena. Njegova se funkcija svodi na obavljanje tekućih poslova konferencije na osnovu smjernica sadržanih u odlukama članova konferencije.

Troškovi uprave konferencije uopšteno se ravnomjerno dijele na redovne članove konferencije.

Odluke koje se odnose na politiku konferencije donose se na sastancima svih članova konferencije. Ako to situacija iziskuje i ako se s time složi dovoljan broj članova konferencije, odluka se može donijeti bez održavanja sastanka i u takvim se slučajevima kontaktira sa svim članovima telefonom, teleprinterom ili brzojavom.

U pogledu glasanja uopšteno vrijedi pravilo da svaki član konferencije ima jedan glas bez obzira na tonažu kojom raspolaže, broj odlazaka, odnosno frekvenciju, veličinu prometa i ostale elemente u kojima se odražava njegov interes i njegova snaga na odnosnoj linijskoj relaciji.

42. Marx Daniel (1993) *International Shipping Cartels*, Princeton University Press, New Jersey

4.1.3. SREDSTVA ZA POSTIZAVANJE ISKLJUČIVE VEZANOSTI KRCATELJA ZA KONFERENCIJSKE LINIJE

Konferencije se služe raznim sredstvima i načelima u cilju što čvršćeg vezivanja krcatelja za konferencijske linije, odnosno u svrhu sprječavanja krcatelja da se koriste prevoznim uslugama brodara koji nijesu članovi konferencije. Kratko rečeno, to su tzv. aranžmani lojalnosti. Opšte rečeno lojalnost krcatelja se prema konferenciji nastoji postići određenom pozitivnom nagradom odnosno ili kaznom za nelojalnost.

Aranžmani lojalnosti imaju svrhu da sve linijske terete na području djelatnosti konferencije dobijaju na prevoz linije članice konferencije, odnosno da se spriječi konkurencija nekonferencijskih brodara u lukama koje su obuhvaćene u djelokurgu konferencije. Na taj se način smanjuju izgledi neke autsajderske linije da dobije terete od redovnih krcatelja linijskih tereta. Međutim, praksa pokazuje da aranžmani lojalnosti, ma koliko bili strogi, ipak ne mogu uvijek spriječiti konkurenciju autsajderskog brodara koji je čvrsto odlučio da se uključi u promet na relaciji pod kontrolom konferencije, ako takav brodar uspije pridobiti određene krcatelje, odnosno ako uspije dobiti dovoljno tereta da se održi na tržištu.

Tri su oblika koja se nalaze u osnovi aranžmana lojalnosti i to:

- a) sastav davanja naknadnih rabata (deferred rebate system)
- b) sastav davanja neposrednih rabata (immediate rebate system),
- c) sastav dvojinih vozarinskih stavova (dual rate system). 43

Sastav naknadnih rabata sastoji se u tome da krcatelj koji se isključivo služi brodovima linija članica konferencije ima pravo na rabat u određenom postupku od ukupno plaćenih vozarina. Taj se rabat obračunava za određena razdoblja, koja obično traju tri mjeseca ili šest mjeseci i koje se označuje kao razdoblje krcanja, ali se ne plaća odmah po isteku tih perioda već tek nakon isteka **“razdoblja odgode”** koja slijede iza toga i koja su istog trajanja, sve to uz uslov da je krcatelj davao svoj teret na prevoz isključivo konferencijskim linijama kroz cijelo **“razdoblje krcanja”** i **“razdoblje odgode”**.

43. Marcus, Henry, and Devanney, John W (1992) *“International Relations and the U.S. Merchant Marine, Report No. 72-16*

Ako krcatelj ima veći promet, odnosno veći broj prevoza, akumulirani rabati mogu dostići prilično velike iznose, tako da mu se ne isplati davati teret na prevoz i autsajderima, jer bi izgubio rabate koji su veći od razlike između konferencijskih i autsajderskih vozarina.

Kod sastva naknadnih rabata ne postoji poseban ugovor između broдача i krcatelja. Postoji samo opšta ponuda konferencije da će odobriti naknadni rabat svakom lojalnom kcatelju, tj. svakom krcatelju koji se služi isključivo brodovima konferencije.

Naknadni rabat obično iznosi 10% od vozarine, ali se ponekad praktikuju i rabata manji ili veći iznosi od 10%.

Drugospomenuti oblik vezivanja krcatelja uz konferenciju jest odobravanje neposrednih rabata u stabilnom fiksnom postupku, a na temelju posebnog ugovora o lojalnosti. Takav se ugovor naziva ugovor o neto vozarinama ili ugovor o neposrednim rabatima. Konferencijski brođari obično nude ugovor o neposrednim rabatima kao alterantivu odobravanju naknadnih rabata s time da izbor jednog ili drugog aranžmana ostavljaju krcateljima. Neposredni se rabat isplaćuje odmah pri naplati vozarine za svaki pojedini prevoz, ili bolje rečeno za svaki se prijevoz naplaćuje neto vozarina, tj. normalna konferencijska vozarina umanjena za neposredni rabat.

U slučaju potpisivanja ugovora o neposrednim rabatima dokazivanje eventualne nelojalnsoti krcatelja ide na teret brođara. Kazna za prekrđaj koji se sastoji u krcanju tereta na nekin nekonferencijski brod jest suspenzija ili prekid ugovornog odnosa.

Neposredni je rabat redovno nešto manji od naknadnog rabata i on obično iznosi 9,5%.

Mnoge konferencije primjenjuju sastav dvojnih vozarinskih stavova. U njihovim tarifama postoje umjesto jednog dva stepena vozarinskih stavova, i to niži “ugovorni stavovi” i viši “neugovorni stavovi”. Dakle, za svaku vrstu tereta predviđena su dva vozarinska stava, ugovorni i neugovorni.

Po tom sastavu krcatelji koji potpišu ugovor u kojem se obavezuje da će sav svoj teret krcati na konferencijske brodove uživaju niže, ugovorne vozarinske stavove, dok se u odnosu na ostale krcatelje primjenjuje viši, neugovorni vozarinski stavovi.

U vezi s tim potrebno je istaknuti da sastav dvojin vozarinskih stavova posebno primjenjuju konferencije koje posluju na putevima prekomorskog prometa Sjedinjenih Američkih Država, jer su u toj zemlji naknadni rabati zakonom zabranjeni. Treba još dodati da prema američkim zakonskim propisima razlike između ugovornih i neugovornih vozarinskih stavova ne može biti veća od 15% od neugovornih stavova.

Ugovor po kojem se primjenjuju niži vozarinski stavovi prema dovojnoj konferencijskoj tarifi u biti se ne razlikuje od ugovora o neposrednim rabatima.

Razlika između ugovornih i neugovornih vozarinskih stavova redovno iznosi 9,5% od neugovornih stavova. Međutim, u tarifama nekih konferencija razlike između neugovorenih i ugovornih stavova mogu biti veće, pa u nekim slučajevima mogu iznositi i 20%.

Svi navedeni aranžmani pokazuju se u cjelini uspješnim i djelotvornim u smislu postizavanja lojalnosti krcatelja prema konferencijama. Međutim, uvijek ima i takvih krcatelja koji nastoje iskoristiti povoljne prilike prevoza tereta nekonferencijskim brodovima.

U vezi s ugovorima lojalnosti iskršava poseban problem prevoza tereta koji se nalazi izvan kontrole krcatelja. Radi se o robi prodatoj na osnovi klauzula F.O.B ili F.A.S. U takvim slučajevima krcatelji ne mogu birati prevoznika, jer je to pravo kupca. Krcatelji traže da takvi prijevozi budu izuzeti iz njihove ugovorne obaveze da sav teret daju na prevoz isključivo konferencijskim brodovima. međutim, konferencije uopšteno hoće da i takvi prevozi budu uključeni u aranžman lojalnosti u želji da spriječe svaku mogućnost da se krcatelji na bilo koji način koriste autsajderskim brodovima u svrhu postizavanja nižih vozarina. Prema stajalištu konferencija, ako bi iz aranžmana lojalnosti bili isključeni, prevozi robe prodane F.O.B. ili F.A.S., tada bi takvi uslovi prodaje mogli biti i namjerno namješteni sa svrhom da se iskoristi mogućnost prevoza nekonferencijskim brodom, a na štetu konferencije. 44

Teškoće koje proizilaze iz navedenih oprečnih stavova razne konferencije rješavaju na različite načine, koji variraju od starog uključivanja svih prevoza u okviru aranžmana lojalnosti preko raznih većih ili manjih iznimaka od tog pravila kad su u pitanju prevozi robe prodane F.O.B. ili F.A.S pa sve do primjene načela da se ugovor o lojalnosti odnosi samo na one prevoze za koje krcatelj plaća vozarinu.

44. O'Loughlin, Carleen (1989) *The Economics of sea Transport*, Pergaman Press, London

Kao opšti prigovor krcatelji često ističu da su aražmani lojalnosti nepravedni u tom smislu što oni s jedne strane povezuju krcatelje da se isključivo služe brodovima konferencije, dok sa druge strane konferencija nije obavezna da pruži odgovarajući brodski prostor u vrijeme kad je to potrebno krcateljima koji su vezani za konferenciju. Na to konferencije odgovaraju da ugovori lojalnosti nemaju nikakve veze s pitanjem broskog prostira.

U vezi s tim konferencije navode kao argumet činjenicu da krcatelji nijesu ničim obavezni prema konferenciji u pogledu količine i vrste tereta koje daju na prevoz kao i u pogledu vremena kad teret nude na prevoz. S obzirom na to i konferencija sa svoje strane ne može pružiti sigurnost da će uvijek ponuditi potrebni brodski prostor upravo u vrijeme kad to zatraži svaki pojedini krcatelj. Konferencije inače naglašavaju da one smatraju svojom dužnošću da njihova prevozna služba uopšteno odgovara redovnim potrebama prometa.

4.1.4. PULOV I

U konferencije kao glavni i dominantan oblik monopolističkih organizacija u brodarstvu na priličnom se broju linijskih relacija mogu susresti **brodarski pulovi** koji se mogu obilježiti kao viši stepen monopolističkog udruživanja linijskih brodara.

Predmet sporazuma o pulu može varirati u širokom rasponu, od sporazuma koji se odnosi na broj putovanja svakog člana pula pa do određivanja koliko tereta može prevesti i koliki prihod može ostvariti svaka linija članica pula.

Pulovi formiraju u određenim slučajevima brodari članovi konferencije kao posebne organizacije unutar konferencija, odnosno pri konferenciji. Drugim riječima, pul je tvorevina koja je podređena ili kolateralna u odnosu na konferenciju. Međutim, pulovi ujedno predstavljaju takvu nadopunu konferencijske organizacije brodara koja toj organizaciji daje obilježje još izrazitijeg i potpunijeg monopola.

Postoje tri glavna tipa pulova i to pulovi, tereta, pulovi prihoda te kombinovani pulovi tereta i prihoda.

Osim toga u nekim slučajevima pojavljuje se i četvrti tip pula koji se označava kao pul **brodskog prostora ili kvotni pul**.

Pulovi tereta obično se odnose na jednu vrstu robe ili na skupinu od više vrsta robe i sastoje se u tome da svaki član pula ima pravo da preveze određeni postotak vozarisnih tona od ukupne količine tereta koji je predmet sporazuma o pulu.

U pulovima prihoda ukupan prihod od vozarina svih članova pula dijeli se na pojedine učesnike u određenim ugovorenim posticima. Učešće u ukupnom prihodu koji pripada pojedinim članovima pula uslovljeni su izvršavanjem određenih obaveza u pogledu održavanja linijske prevozne službe, među kojima je glavna obaveza određene frekvencija linije, odnosno određen broj odlazaka u godini.

U praksi se u većini slučajeva sporazumi o pulu odnose i na teret i na prihod.

U kvotnom pulu svakoj se konferencijisjkoj liniji dodjeljuje određen udio u ukupnoj količini tereta koji se ima prevesti s time da pul liniju penalizira za višak tereta prevezenog iznad kvote i da joj da kompnzaciju za manjak ispod kvote, ako je do njega došlo uslijed okolnosti izvan kontrole linije. Kvotni je pul u stvari oblik pula tereta.

Glavna je svrha pula potpuno liminisanje konkurencije između brodara kako u pogledu borbe za pribavljanje tereta tako i u pogledu vozarinskih stavova.

Osim toga ističe se još da pul imai svrhu racionalnijeg iskorištavanja tonaže te boljeg posluživanja luka, odnosno boljeg udovoljavanja potrebama robnog prometa na odnosnoj linijskoj relaciji.

Na većini linijskih relacija prevozi se najraznovrsniji teret s velikim razlikama u vozarinskim stavovima za pojedine vrste robe, što daje posticaj za konkurentsku borbu između članova konferencije za teret za koji se plaćaju viši vozarinski stavovi. Formiranje pula prihoda eliminiše konkurentsku borbu za pribavljanje unosnijih vrsta tereta i u isto vrijeme omogućuje da se prihvataju za prevoz i manje privlačne vrste tereta.

Sproazumi o pulu redovno izuzimaju iz pula neke tačno specifične tereta.

Obično se izuzimaju iz pula tereti koji zahtijevaju posebno slaganje, ili posebnu opremu za rukovanje, zatim, rasuti tereti, tekući tereti koji se prevoze u tankovima, žive životinje, automobili kao vlasništvo putnika koji putuju istim ili drugim brodom odnosno linije i t.sl.

U svrhu konkretne ilustracije navode se tereti koji se izuzimaju iz jednog stvarno postojećeg pula:

- 1) teret koji nije predmet konferencijskog ugovora,
- 2) tekući teret koji se prevozi u brodskim tankovima,
- 3) živa stoka,
- 4) teret za koji su vozarinski stavovi otvoreni (open rate cargo)
- 5) rasuti tereti u količinama iznad 2.000 t,
- 6) ugalj i koks u rastuom stanju.

U svakom se pulu postavlja svakom pojedinom članu obaveza da održava određenu frekvenciju linije, koja se utvrđuje u oblik određenog minimalnog broja odlazaka na godinu. Ako član pula ne ostvari predviđeni minimum odlazaka, on neće imati pravo na kompenzaciju u slučaju da je ostvario manji prihod od onog koji mu pripada na osnovi njegovog učešća, a može biti i penaliziran zbog neizvršenja svoje obaveze. Mali je deficit u propisanom minimumu broja odlazaka dopušten, ako član pula dokaže daje to posljedica okolnosti izvan njegove kontrole. 45

Osnovno je pitanje u svakom pulu određivanje učešća svakog člana pula u ukupnom prometu tereta, ili u ukupnom prihodu od vozarina, aili ujednom i drugom ako se radi o kombinovanom pulu.

U konferencijama sa dvije ili više linija iste zastave, učešće se najprije određuju za zbirne linije po zastavama, a zatim unutar svake grupe za pojedine linije članice pula.

Veličina učešća pojedinih grupa, odnosno linija, u načelu se osniva na veličini i kvaitetu tonaže kojom raspolaže svaka grupa, odnosno linija te na frekvenciji, ili broju odlazaka brodova. Međutim , veličina učešća članova pula može zavisiti i o drugim kriterijumima, kao što su ostvareni promet u prethodnom razdoblju, budući potencijal članova pula i nacionalne težnje pojedinih članova.

Učešće svakog pojedinog člana pula u ukupnom prometu tereta, odnosno u ukupnom prihodu određuje se u postotku.

45. Cohen, D., and Schneerson, D. (1989) Maritime Studies and Management, N_o4

Nacionalne linije zemalja čije luke poslužuju brodvi konferencije uopšte imaju poseban položaj u pulu.

Članovi plula nijesu uvijek zadovoljni s postotkom učešća koji im je dodijeljen, pa takvi članovi često nakon isteka roka spoznaju o pulu postavljaju zahtjev da se poveća njihov udio u pulu.

U pulu prihoda ukupne ostvarene vozarine svih članova pula unose se u zajednički fond, iz kojeg se vrši preraspodjela tako da na kraju svaki član pula dobiva svoj dio u skladu s postotkom koji mu je dodijeljen. Naime, uvijek će se dogoditi da neki članovi pula prevezu više tereta odnosno ostvare veći prihod od vozarina od onog koji im pripada prema njihovom učešću, dok drugi u tome podbace, pa je potrebno da se po isteku roka na koji se sporazum o pulu odnosi izvrši obračun u skladu s postocima učešća dodijeljenih pojedinim članovima pula. Na osnovi tog obračuna članovi pula su ostvarili prihod veći od svojeg učešća vraćaju razliku u korist onih članova koji su ostvarili prihod manji od svojeg učešća.

Predmet preraspodjela jesu neto vozarine. One se izračunavaju tako da se od bruto vozarina za terete koji su obuhvaćeni sporazumom o pulu odbije zakoniti paušalni iznos na ime neposrednih troškova kao što su troškovi ukrcaja i iskrcaja, provizije i eventualni drugi neposredni troškovi. Ta se paušalna stavka naziva **carrying rate ili carrying money** i ona se može odrediti u zakonitom iznosu po vozarinskoj toni, a u nekim slučajevima i u obliku određenog postotka koji se odbija od bruto vozarina.

Osim toga da bi se utvrdile neto vozarine od bruto vozarina odbijaju još neki iznosi. Radi konkretne ilustracije navest će mo neke oblike kod jednog postojećeg pula. To su:

1. rabati i
2. dodaci za zakrčenost luka,
3. 50% od dodataka na težinu i dužinu jedinica tereta iznad određenih granica,
4. 50% od vozarina za terete u rashladnom prostoru,
5. 50% od vozarina za opasne terete

Obračunsko razdoblje pula, tj. razdoblje za koje se obračunava čitav prevezani teret, ili čitav ostvareni prihod, ili jedno i drugo, a u svrhu konačne raspodjele među članove pula u skladu s postocima njihovog učešća, obično je jedna godina. Dugim riječima, obračun i preraspodjela rezultata poslovanja članova pula obično se vrši po isteku svake godine.

Nakon odlaska broda iz svake luke svaki član pula mora podnijeti sekretaru pula komplet manifesta koji se odnosi na teret obuhvaćen sporazumom o pulu. Sporazumi o pulu predviđaju novčane kazne za članove koji ne pošalju na vrijeme manifeste. Posebne se kazne predviđaju za članove koji ne unesu u izvještaj sve svoje prihode. Visina kazne zavisi o iznosu utajene vozarine sa stanovišta maksimuma po teretnici.

Neki sporazumi o pulu predviđaju automatsko ograničeno mijenjanje učešća članova. Tako u nekim pulovima ostvarenje prometa ili prihoda od 20% iznad ili ispod učešća ne povlači za sobom nikakve promjene sporazumom određenog učešća članova, ali ako se taj limit premaši, tada se učešće odnosnih članova pula mijenja za određeni postotak koji, na primjer može iznositi polovinu od prebačaja ili podbačaja.

Inače je mnogo češći slučaj da se sporazumno utvrđeno učešće članova pula ne mijenja automatski, već samo na osnovu nekog sporazuma.

Članovi pula formiraju odbor pula, koji odlučuje o svim važnijim pitanjima, kao što je primanje novih članova, utvrđivanje i mijenjanje postotka učešća utvrđivanje i vrsta tereta koji su predmet pula, odnosno tereta koji se isključuju iz pula utvrđivanje i mijenjanje iznosa "carry money", utvrđivanje obaveza članova pula s obzirom na ticanje luka i frekvenciju linija, odnosno broj odlazaka brodova, određivanje iznosa bankovne garancije za svakog člana pulai određivanje novčanih kazni za prekršaje.

Pulovi su najpotpuniji oblik monopola u linijskom brodarstvu jer oni praktički potpuno eliminiraju bilo kakvu internu konkurenciju između linija učlanjenih u pul. Ni jedna linija ne može ostvariti godišnji prihod od vozarina veći od njenog postotnog učešća u cjelokupnoj realizaciji pula. Ako neke linije ostvare veće prihode, one na osnovu opšteg godišnjeg obračuna pula moraju višak prihoda preko svojeg učešća ustupiti pulu u korist linija koje nijesu ostvarile svoje puno učešće. Zbog toga postaje iluzorno svako eventualno nastajanje pojedinih članova pula da nelojalnom konkurencijom, odnosno odobravanjem povjerljivih rabata ostvare veći promet, što inače nije rijedak slučaj u konferencijama u kojima nije formiran pul.

Međutim, ipak nije sasvim isključeno da neke linije, odnosno brodari i u okviru pula nastoje pribaviti što više tereta i ostvariti što veći prihod od vozarina služeći se metodama nedopuštene konkurencije.

To se može dogoditi kod linija koje nijesu zadovoljne sa dodjeljivanjem im učešća pa je cilj takvih njihovih postupaka da stvore osnovu za traženje većeg učešća na sljedećem sastanku pula na kojem će se raspravljati i o postocima učešća.

4.1.5. POLOŽAJ KONFERENCIJA NA POMORSKOM TRŽIŠTU

Konferencije po pravilu vode oštru borbu protiv konkurenata u cilju da im onemoguće u njihovoj djelatnosti i da ih potpuno istisnu sa svojeg područja. Jako oružje konferencija u borbi protiv autsajdera predstavlja već sama okolnost da je većina krcatelja na svim važnijim relacijama svijeta ugovorom vezana s konferencijama. Takvi krcatelji redovno neće da krcaju svoju robu na brodove autsajdera da nebi izgubili rabate, odnosno pogodnost plaćanja nižih ugovornih vozarina.

Poseban je oblik borbe konferencija protiv konkurenata pomoću **“borbenih brodova” (fighteing ships)**. Pod ovim nazivom podrazumijeva se brod koji konferencija upotrebljava za suzbijanje konkurencije nekog nekonferencijskog broda. Zadatak ovih brodova sastoji se u tome da on prati autsajderski konkurenski brod tj. da u isto vrijeme krca teret i da u isto vrijeme isplovljava iz luke kao autsajder. Pri tom se za teret koji se prevozi borbenim brodom kotiraju niže vozarine od onih koji nudi autsajder bez obzira na konferencijsku tarifu. Takve vozarine mogu biti ne samo daleko izpod konkurencijske tarife već i ispod troškova broda. Zbog toga, naravno, dolazi do gubitka i **“borbenog broda”** konferencije i autsajderskog broda. 46

Krajnje sredstvo i najžešći oblik borbe između konferencija i konkurenata je **“tzv. tarifni rat** koji se vodi snižavanjem vozarina bez obzira na bilo kakvu ekonomsku računicu, često daleko ispod troškova iskorištavanja brodova, u cilju da se protivnik finansijski slomi i tako prisili na povlačenje. U takvoj borbi pobjeđuje, naravno, onaj koji je finansijski jači i koji takvu borbu može duže izdržati, a to je po pravilu konferencija. U slučaju borbe između konferencije i spljno-trgovinskih brodara koji raspolažu većom tonažom nakon velikih obostranih gubitaka doći će i do nagodbe, koja obično završava ulaskom konkurenata u konferenciju tj. uspostavljanje konferencijskog monopola na proširenoj osnovi.

Do sad je zabilježen priličan broj tarifnih ratova na raznim linijskim relacijama širom svijeta.

Kao jedan od najpoznatijih primjera ovdje će u svrhu ilustracije biti naveden tarifni rat od 1927 na relaciji između zapadno-evropskih i južno afričkih luka.

46. Eversheim, F. 1990 - Institute of Shipping Economics, Bremen (Liner Conference)

Godine 1927 britansko brodarsko preduzeće british continental South Africa Line uspostavilo je redovnu mjesečnu liniju između britanskih i kontinentalnih južno afričkih luka. Preduzeće nije bilo član postojeće južno afričke konferencije i ono je kao autsadjer obavljalo prevoze po vozarinskim stavovima nižim od konferencijskih. Zbog toga je konferencija bila odlučila da tog autsadera istisne sa svojeg područja tarifnim ratom. Situacija je postala još težom kada se pomenutom britanskom autsajderu pridružilo belgijsko brodarsko preduzeće Compagneie Africaine de Navigation. Ta dva autsajdera mogala su sada staviti u borbu ukupno oko 80.000 bruto registarskih tona. U tarifnom ratu koji se nakon toga razmahao do najveće žestine obje su strane nepsrestalno snižavale vozarine, tako da su one za kratko vrijeme pale na svega 20% od prvobitnih konferencijskih vozarinskih stavova. Posledica tog tarifnog rata bile su u prvom redu veliki gubici jedne i druge konkurentske strane. Taj se tarifni rat nepovoljno odrazio i na privredu Južne Afrike, jer je zbog niskih vozarinskih stavova počela uspješno konkurisati domaćoj robi i takva strana roba koja se prije nje uvozila. Taj tarifni rat postao je politički problem i on je konačno završen diplomatskom intervencijom time da se je britansko brodarsko preduzeće povuklo, a belgijsko je ušlo u konferenciju. 47

Posebno se mora istaknuti da svi linijski brodari pak nijesu učlanjeni u konferencije i da u nekim specifičnim slučajevima između konferencijskih i nekonferencijskih brodara može postojati neka vrsta primjera ili izvjesne uzajamne tolerancije. Kao jedan od primjera spoljnotrgovinskih brodara svojevremeno se najčešće isticalo američko brodarsko preduzeće Isbrandtsen Compani Inc. New York. Koje je održavalo linijsku službu na većem broju relacija, a između ostalog i linijsku službu oko svijeta.

Konkurentska se borba posebno zaoštrava u vremenima depresija na pomorskom tržištu. Relativno manja ponuda tereta u prvom redu uslovljava žešću konkurentsku borbu između konferencijskih linija, i spoljnotrgovinskih brodara, i to ne samo linijskih već i brodova slobodne plovidbe, koji su u vrijeme depresije u nedostatku tramperskih tereta jače angažuju u usputnim prevozima

linijskih tereta, ali ona takođe prouzrokuje i pojačanu konkurenciju između samih članova konferencije. Pojava interne konkurencije i nepoštena borba za teret na osnovu odobravanja tajnih, odnosno povjerljivih rabata, koja se vodi između samih članova konferencije, nije baš rijetka ni u vremenima normalnijih uslova poslovanja, a u vrijeme depresije ta se pojava može ispoljiti u velikim razmjerama.

Interna konkurencija između članova konferencije u svakom slučaju nagrizi njenu snagu, a u svojem krajnjem obliku može dovesti i do raspada konferencije, što se u nekim slučajevima zaista i događalo.

Linijske konferencije tolerišu se u gotovo svim zemljama svijeta, tako da im se u njihovom radu ne prave nikakve naročite smetnje od strane državnih organa raznih zemalja. U vezi sa žalbama na konferencije u nekim su zemljama organizovane posebne ankete i sprovedena razna službena istraživanja. Ishod u najvećem broju slučajeva nije bio nepovoljan za konferencije. Rezultati takvih ispitivanja uglavnom se svode na konstatacije da monopol konferencija nije pretjeran i da su prednosti konferencijskog pravila kvalitetniji linijski brodovi, osiguranje stalne i redovne linijske službe te održavanje stalnih vozarina, što sve pogoduje prekomorskoj trgovini, i pruža pouzdane rokove prevoza i čvrstu osnovu za poslovne kalkulacije. Što se pak tiče rješavanja spomenutih pitanja između konferencija i krcatelja često se preporučuje udruživanje krcatelja i kolektivno pregovaranje između krcatelja i konferencija. 48

48. C. E. Mc. Dowelland H.M.Gibbs: *Ocean Transportation*, New York str.390-393 i 397
Le système kconferences peut-il fair face aux ambitions maritimes des nouveaux paysindependants,
Jornal de la marine marc bande, Paris str.131.

5. LINJSKO BRODARSTVO RAZVIJENIH ZEMALJA I ZEMALJA U RAZVOJU

Kao što je poznato, velika većina zemalja u razvoju su zemlje sa izlaskom na otvoreno more pa je s toga i razumljiv njihov interes za izgradnju nacionalne trgovačke mornarice, razvoj pomorskog saobraćaja i pravedniju podjelu raspoloživog pomorskog tereta.

Na svjetskom pomorskom tržištu postoje velike disproporcije između razvijenih i zemalja u razvoju, naravno na štetu ovih posljednjih. Dok npr. zemlje u razvoju učestvuju s ukrcanim teretom u svjetskom prevozu, sa 62,4% i u iskrcanom sa 16% njihova trgovačka mornarica iznosi svega 7,4% svjetske tonaže, što praktično znači da razvijene zemlje, odnosno njihove pomorske kompanije, imaju u stvari monopol na prevozima roba zemalja u razvoju.

Razvoj saobraćaja i sniženje transportnih troškova omogućuju ekonomičan prevoz sirovina i na velike udaljenosti. Izvozom proizvoda u kojima razvijene zemlje imaju komparativne prednosti, one ostvaruju sredstva za uvoz nedostajućih sirovina iz zemlje u razvoju. Ali i zemlje u razvoju, bogate prirodnim izvorima, uz ostale uslove, imaju mogućnost za sprovođenje industrijalizacije i privrednog razvoja. Razmotrimo li npr. šumska i mineralna bogatstva, energetske izvore i ostala prirodna bogatstva tih zemalja uključujući i buduće ekskluzivne ekonomske i njihove priobalne zone u širini od 200 nm uz razmjerno nizak tehničko-tehnološki nivo proizvodnje, to vidimo da im je tržište nerazvijeno usled niske produktivnosti rada, odnosno niskog dohotka uz visoko učešće troškova ishrane (u ukupnoj ličnoj potrošnji i do 75%, dok u razvijenijim inustrijskim zemljama ono iznosi 25-30%). Tendencije u kretanju potrošnje industrijskih proizvoda u ovim zemljama, osobito tekstila u osjetnom je porastu. Vlastita industrija ovih zemalja, što zavisi o stupenu industrijalizacije, pokriva 35-70% potreba domaćeg tržišta, istina, ne podjednako u svim industrijskim granama, što nužno dovodi do uvoza kapitala, dok je udio akumulacije u nacionalom dohotku tih zemalja vrlo nizak i iznosi oko 5%. 49

Oslobođenje od kolonijalne vlasti dovelo je i do mobilizacije domaćih izvora u svrhu pokretanja i ubrzanja privrednog razvoja i industrijalizacije. Dolazi sve više i do naglog povećanja uvoza zbog povećane domaće potražnje opreme, repromaterijala i potrošne industirijske robe.

49. Z.Stanovnik ; Zemlje u razvoju u svjetskoj pomorskoj privredi.

Spoljna trgovina u daljnjem ekonomskom, a time i saobraćajnom razvoju ovih zemalja postaje sve važniji činilac, uz isto tako sve veće uključivanje u međunarodnu podjelu rada. Po pravilu, zemlje u razvoju izvoze pretežno primarne proizvode (Egipat pamu, Iran naftu, Kuba šećer i dr. u količini i do 90% svog ukupnog izvoza), a ovi su proizvodi podložni znatnim promjenama ne samo cijena i potražnje na svjetskom tržištu. Pri tome se pogoršava paritet cijena spoljno-trgovinske razmjene između industrijskih i primarnih proizvoda, što sve više reducira kupovinu snaga zemalja u razvoju na svjetskom tržištu, a ujedno i otežava plasman njihovih proizvoda u razvijenim zemljama.

I u ovakvim nepovoljnim ekonomskim prilikama, zemlje u razvoju išle su i idu sve više za industrijalizacijom i ekonomskom emancipacijom - za svojim sve većim privrednim i socijalnim razvitkom, što zahtijeva i sve veću njihovu ekonomsku i tehničku povezanost sa razvijenim zemljama.

5.1. SARADNJA NA LINIJSKOM TRŽIŠTU

Sve tri osnovne vrste morskog brodarstva (slobodno, linijsko i tankersko), osim njihova poslovanja u kabotaži djeluju na svjetskom tržištu i smatraju se izrazito izvoznim djelatnostima. Izvozni karakter morskog brodarstva ima dvostruki smisao. U isključivim prevozima tereta iz trgovinske razmjene stranih zemalja (cross trade) morsko brodarstvo pojavljuje se kao neposredna izvozna djelatnost, a vozarinska vrijednost takvih prevoza bilježi se kao čisti izvoz pomorsko-prevoznih usluga. Izvoz te vrste ne bilježi se u trgovinskom bilansu već se neposredno upisuje u platnom bilansu zemlje kao pozitivni stav. U Slučaju da morsko brodarstvo prevozi isključivo terete iz nacionalne trgovinske razmjene s nekom stranom zemljom (national trade), vrijednost nacionalnog robnog uvoza se time umanjuje, a vrijednost nacionalnog robnog izvoza povećava za vrijednost vozarine. Takvo djelovanje morskog brodarstva posredno se bilježi u platnom bilansu zemlje kao smanjenje vozarinskih izdataka što praktično daje isti efekat kao i povećanje pozitivnih stavova platne bilanse iz vozarinskih prihoda. U vezi s time prevozi nacionalnih tereta brodovima nacionalne zastave smatraju se također izvozom.

Spomenute tri vrste morskog brodarstva praktično uvijek djeluju kao kombinovane izvozne djelatnosti, tj. pojavljuju se kao neposredni i posredni

izvoznici pomorske prevozne usluge. Slobodno i tankersko brodarstvo pri tome se mnogo više oslanjaju na cjelokupno svjetsko tržište i cjelokupnu međunarodnu trgovinsku razmjenu morskim putem pa s time u skladu mnogo više djeluju kao neposredni izvoznici pomorske prevozne usluge. Linijsko brodarstvo je naprotiv više povezano s nacionalnom trgovinskom razmjenom pa se češće pojavljuje kao posredna izvozna djelatnost, tj. djeluje u smislu smanjenja upotrebe strane linijske tonaže u prevozima uvoznih i izvoznih nacionalnih tereta. ⁵⁰ S gledišta platnog bilansa zemlje, takvo poslovanje daje iste devizne efekte kao i u slučaju kad je nacionalno linijsko brodarstvo zaposleno u prevozima stranog tereta između stranih luka. ⁵¹

Povezanost linijskog brodarstva s nacionalnom spoljnotrgovinskom razmjenom nije i ne može biti isključiva. U vezi s time nacionalno linijsko brodarstvo uvijek se angažuje i u prevozima tereta iz trgovinske razmjene stranih zemalja. Razmatranje tih odnosa pripada grupi onih pitanja koja najbolje određuju značenje linijskog brodarstva među ostalim vrstama morskog brodarstva i koja su vrlo važna za ocjenjivanje razvojnih mogućnosti te djelatnosti u zemlji i za ocjenjivanje saradnje s drugim zemljama na tom području.

Može se pokazati da veće učestvovanje linijskog brodarstva u prevozima nacionalnog tereta dovodi do povećanja prevoza stranih tereta među starnim lukama, a opaža se i obrnuti proces, tj. da povećanje stranih tereta dovodi do povećanja prevoza nacionalnih tereta. Ti procesi se to jasnije vide što je linijsko tržište otvorenije, a mogu sasvim nestati ili pokazivati sasvim drugačije odnose na onim tržištima linijskog brodskog prostora koja su sasvim zatvorena djelovanjem određenih konferencijskih sporazuma, ograničenjima određenih pulova tereta bilateralnim sporazumima između određenih zemalja ili unilaterilnim protekcionističkim mjerama određenih zemalja. Relativna zatvorenost linijskih tržišta je danas opšta pojava pa se s tim u vezi mogu naći i razni zaključci i mišljenja o komplementarnosti i odnosima linijskog brodarstva-spoljna trgovina.

5.2. DVA PRISTUPA U ULOZI LINIJSKOG BRODARSTVA RAZVIJENIH ZEMALJA I ZEMALJA U RAZVOJU

Kako mnoge zemlje zastupaju mišljenje da linijsko brodarstvo treba da se oslanja isključivo na spoljnu trgovinu iz nacionalne razmjene koja se obavlja

50. Studija sekretarijata UNCTAD "Establishment or expansion of merchant marines in developing countries", UN New York, 1988 . p.31.

51. O tome opširnije : R.O. Goss, Studies in Maritime Economics, Cambridge University Press, 1989

morskim putem. Takva mišljenja javljaju se pogovito u onim zemljama koje nalaze teškoće u razvoju nacionalnog linijskog brodarstva zbog zatvorenosti linijskih tržišta čak i za terete iz nacionalne razmjene. Nacionalni linijski brodar u potrazi za teretom nalazi da je vrlo teško dobiti za prevoz nacionalne terete u izovu, a pogotovo nemoguće terete u uvozu. Prepreka u tom nastojanju su dogovori o lojalnoj saradnji koje krcatelji (nacionalni i strani) imaju s konferencijom koja na tom području djeluje.

Raznim unilateralnim mjerama ili sporazumima s direktnim trgovinskim partnerom zemlja novog linijskog brodarstva nastoji zaštititi njegove interese pa prihvata i providnu politiku unilateralizma ili bilateralizma u linijskom brodarstvu. Na taj način može se razbiti konferencijsko zatvaranje tržišta za terete iz nacionalne trgovinske razmjene koji se osiguravaju nacionalnim brodarima, ali se time isključuju iz prevoza linijski brodari ostalih zemalja pa to linijsko tržište postaje relativno još zatvorenije.

Drugo, takođe vrlo rašireno mišljenje je da se linijsko brodarstvo, kao i ostale vrste morskog brodarstva, oslanja na cjelokupnu međunarodnu trgovinsku razmjenu, a pri tome nije uopšte važno pitanje koliko je nacionalni udio u toj trgovinskoj razmjeni. Zastupnici takvih svatanja obično su iz onih zemalja koje imaju vrlo razvijeno linijsko brodarstvo kojemu kapaciteti daleko prelaze potrebe spoljno-trgovinske razmjene zemlje morskim putem. S time u vezi zastupa se načelo slobodnog pristupa linijskih brodova svih zastava na svim regionalnim linijskim tržištima svijeta. Ali to se načelo jedostavno ne može sprovesti u linijskom brodarstvu koje ne podnosi potpuno slobodnu konkurenciju i traži određenu regulativu u svom poslovanju. Osnovna regulativa u poslovanju linijskog brodarstva su konferencijski sporazumi pa se pod slobodnim pristupom na linijska tržišta misli uglavnom na slobodan pristup linijskih konferencija i na zadržavanje ključnih pozicija koje linijske konferencije imaju na tim tržištima. Prema tome i načelo slobode mora i pomorske trgovine primljeno u linijskom poslovanju dovodi do određenog zatvaranja linijskih tržišta.

Oba spomenuta mišljenja o komplemetarnosti linijskog brodarstva i određenog dijela trgovinske razmjene morskim putem te stavovi i politika koji se na njima osnivaju, ne mogu se prihvatiti bez određene kritike. Linijsko brodarstvo svake zemlje služi, osim u prevozima nacionalnih tereta, uvijek i u prevozima stranih tereta. Bilateralizam u linijskom brodarstvu koji se osniva na mišljenju o isključivoj vezi između nacionalne spoljne trgovine i nacionalnog linijskog brodarstva sve više se širi u posljednje vrijeme, ali još praktično ne djeluje na bilo kojem linijskom pravcu u organizacijskim oblicima koji bi potpuno isključivali prevoze stranih tereta.

Prema tome nema još ni iskustva o tome kako bi linijsko brodarstvo djelovalo u svjetskim mjerilima kad bi se organizovalo na osnovu čistog bilateralizma uz potupno isključenje prevoza u kojima linijski brodar predstavlja treću zastavu. Mnogi stručnjaci, a naročito oni iz tradicionalno razvijenih pomorskih zemalja Evrope, smatraju da takva organizacija linijskog brodarstva ne bi uopšte mogla djelovati, barem ne u smislu privredne djelatnosti koja se zasniva na principima ekonomičnosti i rentabilnosti u poslovanju. U vezi s time vrlo se uvjerljivo dokazuje da bi bilateralizam, ako bi se uveo kao svjetski pravac u linijskom brodarstvu, doveo do poskupljenja linijske pomorsko-prevozne usluge i time u dužem roku djelovao i protiv osnovnih interesa onih zemalja koje ga danas kratkoročno zastupaju u svojoj brodarskoj politici. 52

Drugo mišljenje da se linijsko brodarstvo određene zemlje može osloniti uopšte na razvoj međunarodne trgovine određenih roba, bez obzira na nacionalni udio u toj trgovini, također se može potpuno prihvatiti. To mišljenje se zasniva na određenom tumačenju pojava u razvoju linijskog brodarstva koje su bile izražajne u radoblju kolonizacije i razdoblju koje je slijedilo neposredno iza toga. U razdoblju kolonizacije zemlja, kolonizator nije mnogo vodila računa o ekonomskom razvoju kolonija već su se ekonomska pravila i ekonomska politika uglavnom zanimali razvojem sopstvene zemlje. U takvim uslovima linijsko brodarstvo nije se razvijalo u kolonijama nego isključivo u zemlji kolonizatora.

Trgovinska razmjena kolonija, smatrala se u tom razdoblju dijelom nacionalne trgovine zemlje kolonizatora. Poslije ukidanja kolonija, kolonizatori su nastojali zadržati bivše zemlje što je moguće duže i što je moguće više, ekonomskih privilegija, koje su stekli u trgovinskoj razmjeni (npr. britanski Commonwealth). Takve privilegije zadržane su i na području linijskog brodarstva jer nove nezavisne zemlje nijesu imale vlastite linijske tonaže, pa su se u svojoj trgovinskoj razmjeni s bivšom maticom zemljom, nastavile služiti brodovima linijskih konferencija gdje su brodari bivših zemalja kolonizatora vodili glavnu riječ.

Veliki dio tereta koji su prevozili konferencijski brodari, nije se više mogao smatrati nacionalnim teretom, pa su glavni konfeencijski brodari bili sve više angažovani u prevozima stranih tereta među stranim lukama. Takve pojave koje su postale karaktristične na linijskim tržištima davale su mišljenja o uzajamnoj povezanosti linijskog brodarstva i cjelokupne međunarodne trgovine sve veće značenje.

52. CF: Dr. G.H Bast-M C Kieft, Cost consequences of cargo reservation, A case study, "The future of liner shipping" Report on the Internacional symposium september, 23 rd-25th 1975 Bremen, 1986 pp. 111-137

Treba zapaziti da se linijsko brodarstvo u početku svoga razvoja osnivalo prvenstveno na veličini nacionalne trgovinske razmjene morskim putem, ali nikada potpuno, tj. na svim linijskim pravcima uvijek su se prevozili i tereti koji nijesu bili nacionalni s gledišta zastave linijskog broдача. Može se dakle zaključiti da je razvoj linijskog brodarstva u prvom redu povezan s razvojem i proširenjem nacionalne spoljne trgovine i da normalni proces primarno ide u smjeru nacionalna spoljna-trgovina-nacionalno linijsko brodarstvo-strana trgovina linijskih tereta, a da djelovanje u smjeru strana trgovina linijskih tereta nacionalno linijsko brodarstvo, nacionalna vanjska trgovina, ukazuje na sekundarnu, odnosno povratnu stranu procesa.

Iz analize tih procesa zavisnosti i komplementarnosti spoljne trgovine i linijskog brodarstva može se zaključiti da bi razvoj kapaciteta linijskog brodarstva koji bi se osnovao samo u rasponu nacionalne spoljne trgovine bio premalen. Isto tako razvoj kapaciteta linijskog brodarstva određene zemlje koji bi se osnovao samo na veličini ukupne međunarodne razmjene linijskih tereta, bez obzira na nacionalni udio u toj trgovini, ne bi bio potpuno opravdan i ispravno odmjeran.

Preostaje da se zaključi da bi za normalni razvoj linijskog brodarstva svake zemlje trebalo voditi računa o razvoju i proširenju nacionalne trgovinske razmjene, ali i međunarodne trgovinske razmjene uopšte. Prema tome nacionalni kapaciteti linijskog brodarstva mogu pokazivati određeni višak u odnosu na potrebe nacionalne razmjene linijskih tereta koji bi osiguravao djelimično učestvovanje u stranoj trgovini i time djelovao na prošireni razvoj nacionalnog linijskog brodarstva i nacionalne spoljne trgovine.

5.3. *Saradnja zemalja u razvoju u linijskom brodarstvu*

Linijsko brodarstvo je kao i ostale vrste morskog brodarstva izraziti međunarodni segment narodne privrede, a to isto se može reći i za spoljnu trgovinu svake zemlje. Činjenica da je linijsko brodarstvo povezano na određeni način s nacionalnom spoljnom trgovinom samo povećava interes svake zemlje za razvoj te vrste morskog brodarstva, ali ostvarenje takvog interesa ima uvijek međunarodne implikacije jer se time povećava i značenje koje taj razvoj ima u međunarodnom smislu.

Sve to pokazuje da na području djelovanja linijskog brodarstva ima mnogo heterogenih i posebnih interesa pojedinih zemalja koje je često puta teško uskladiti da bi se postigla višestruka saradnja određene grupe zemalja. Kako je linijsko brodarstvo međunarodna aktivnost svake zemlje, to znači da eventualna posebna rješenja na tom području usvojena od određene grupe zemalja moraju imati svoj odraz na odnose tih zemalja prema ostalim pomorskim (i nepomorskim) zemljama. Prema tome i saradnja u linijskom brodarstvu zemalja u razvoju ne može se odvojeno promatrati, a da se pri tome ne uzmu u obzir interesi i stavovi ostalih zemalja o tim pitanjima.

U razmatranju mogućnosti saradnje zemalja u razvoju na području linijskog brodarstva nije u ovom redu moguće ući u detaljnu analizu svih tih elemenata koji često djeluju u različitim pravcima i koji čitavo pitanje čine vrlo složenim i kompleksnim. Zbog toga će se razmotriti samo neki osnovni interesi koji na tom području imaju određene zemlje u razvoju, mogućnosti i sadašnji *stepen saradnje, između tih zemalja, te specijalne mogućnosti naše republike (Crne Gore)* da u takvoj saradnji aktivno djeluje. Pri tome treba, makar samo uopšteno, imati u vidu djelovanje takve saradnje zemalja u razvoju na odnose s drugim zemljama koje imaju jake interese u međunarodnoj pomorskoj trgovini i u linijskom brodarstvu. Na sadašnjem stepenu razvoja linijske konferencije su osnovni organizacijski i institucionalni oblik međunarodne saradnje u linijskom brodarstvu pa je potrebno da se nešto više kaže o tim organizacijama.

5.3.1. Linijske konferencije

U prethodnim razmatranjima o linijskim konferencijama (poglavlje 3.2.) spomenuto je da se mogu uočiti pozitivne i negativne strane djelovanja tih međunarodnih organizacija na razvoj međunarodne trgovine i linijskog brodarstva. U početnoj fazi organizovanja linijskog brodarstva kao posebne i samostalne vrste djelatnosti u morskome brodarstvu brzo se uočilo da će razvoj linijskog brodarstva biti jako usporen, a možda i potpuno onemogućen ako linijski brodari sporazumno ne utvrde određena pravila ponašanja u međusobnim odnosima. Ta pravila bila su ugovorena konferencijskim sporazumima koji su na taj način pridonijeli uvođenju i razvoju jedne nove i kvalitetne pomorsko-prevozne usluge.

Ta pozitivna regulativna funkcija linijskih konferencija u smislu poštovanja određenih pravila ponašanja međusobno između brodara, te između brodara i krcatelja, može se naći i u sadašnjoj praksi i djelovanju konferencijskih pravila.

U vezi s tom pozitivnom funkcijom mogu se naći mnoge dobre strane u postojanju i djelovanju konferencijskih pravila u linijskom brodarstvu. Tako linijske konferencije pružaju brodarima određenu sigurnost u linijskom poslovanju i investiranju u skupe linijske brodove jer kontrola konkurencije (koja je u osnovi svakog konferencijskog sporazuma) osigurava potrebno korištenje kapaciteta i pristizanje određenih pozitivnih ekonomskih efekata u efikasnosti. Na taj način konferencijski brodari mogu uvesti i održavati vrlo kvalitetne linijske službe, pa i u onim regijama i lukama gdje to pojedinačni brodari ne bi mogli učiniti. Linijske konferencije mogu uključiti (i to redovno čine) u linijske pravce lakše i teže luke, luke s većim i s gotovo neznatnim prometom, a kvalitetni i brzi brodovi konferencijskih brodara mogu primiti i terete kojima je teško manipulirati i koji se u mnogim lukama ne bi mogli ukrcati na slabije opremljene brodove.

Stabilne i čvrste konferencijske tarife, kojih se obavezno trebaju pridržavati svi konferencijski brodari, sigurno su određena prednost za brodare, ali mogu pozitivno djelovati i na poslovanje krcatelja. Krcatelji mogu u svojim kalkulacijama računati s relativno stalnim troškovima prevoza kao i to da njihova konkurencija, ma koliko ekonomski jača i veća po količini tereta, neće uživati nikakve veće povlastice i prema tome neće imati manje prevozne troškove za svoju robu. Kao suprotnost toj pozitivnoj regulativnoj funkciji linijskih konferencija javlja se jedna druga negativna funkcija koja usporava razvoj linijskog brodarstva i međunarodne pomorske trgovine linijskih tereta. Ograničavanje konkurencije među članovima linijske konferencije i zajedničko suzbijanje spoljne konkurencije u osnovi su regulativne funkcije, ali se time linijskim konferencijama ujedno daje i određeno monopolističko značenje. Linijske konferencije su tokom razvoja sve više u svom djelovanju pokazivale slabe strane koje su odraz te negativne monopolističke funkcije. To se naročito dobro vidi kod tzv. zatvorenih linijskih konferencija (closed conferences) kojih su monopolističke tendencije i diskriminatorna praksa obično još pojačane dodatnim sporazumom o pulu (pooling arrangement). Sporazumi o pulu pokazuju razne oblike od jednostavne kontrole broja putovanja pojedinih brodara članova linijske konferencije do potpune podjele tereta (cargo pool) među članovima. **53**

53. Kodeks vladanja linijskih konferencija u člann 18. izričito zabranjuje upotrebu "borbenih brodova" za suzbijanje vanjske konkurencije CF. "United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences", United Nations, New York 1985 p.12

Negativnu stranu djelovanja zatvorenih linijskih konferencija povećava i činjenica da svi članovi brodari nemaju ista prava i obaveze. Bez obzira na statutarno priznatu razliku između punopravnih i pridruženih članova (full and associate members) postoje i druge razlike između brodara članova linijske konferencije.

U većini najvažnijih linijskih konferencija, razvijenih zemalja i zemalja u razvoju, ključne pozicije drže uglavnom brodari iz ograničenog broja tradicionalno najrazvijenih pomorskih zemalja. Mišljenje i stavovi tih brodara od presudnog su značaja za donošenje zajedničkih odluka, a njihovi predstavnici nalaze se na rukovodnim položajima u organima i administraciji linijskih konferencija. Brodari iz slabije razvijenih zemalja teško mogu dobiti takav položaj u tim linijskim konferencijama čak i ako formalno imaju status punopravnog člana. Mogućnost diskriminatornog djelovanja takvih linijskih konferencija kao međunarodnih organizacija monopolnog karaktera, dobiva time dodatnu težinu. Zajedničke i jedinstvene konferencijske tarife koje se od pobornika linijskih konferencija ocjenjuju kao dobra strana pravila pozitivna za brodare i krcatelje, daju linijskim konferencijama značenje kartela cijena koji krcateljima može nametnuti svoje uslove u najosjetljivijem dijelu prijevoznog ugovora. U odnosima linijskih konferencija prema krcateljima mnogo se kritikuju tzv. dogovori o lojalnosti (loyalty arrangements) naročito ako su povezani sa pravilima vozarinskih rabata, čije se plaćanje događa za određeno vrijeme (deferred rebate system). Linijske konferencije s razvijenim monopolističkim tendencijama u svom djelovanju imaju prejak položaj u sadašnjem načinu shvatanja u linijskom brodarstvu (consultation machinery in liner shipping) pa krcatelji na takvim savjetovanjima imaju samo pravo protestovanja kojih argumente konferencijski brodari, ako ih uopšte čuju, rijetko ili nikako ne prihvataju. 54

Moglo bi se još mnogo toga reći o dobrim i lošim stranama koje u svom djelovanju pokazuje konferencijska pravila razvijenih zemalja u odnosu na nerazvijene zemlje, u linijskom brodarstvu ali je dovoljno uočiti dvije suprotne tendencije u takvom razvoju. U tim suprotnostima treba razmatrati politiku pojedinih zemalja prema linijskim konferencijama i mogućnost saradnje na poručju linijskog brodarstva unutar i izvan konferencijskih pravila.

Zemlje koje više osjećaju djelovanje pozitivnih funkcija konferencijskih pravila njegovi su pobornici i smatraju ga prijeko potrebnim u linijskom brodarstvu, a zemlje koje su uglavnom izložene djelovanju negativnih i monopolističkih funkcija nastoje konferencijska pravila promijeniti u smislu bolje zaštite svojih interesa, a na štetu nerazvijenih zemalja. Takvi razni interesi i razne politike koje su iz toga proizašle vrlo dobro su se pokazale tokom raspravljanja o donošenju Konvencije o Kodeksu ponašanja linijskih konferencija.

54. British Maritime Charitable Foundation ± The United Kingdom Shipping Industry Critical Levels Critical Levels Study 1991

5.3.2. *Učešće zemalja u razvoju u prekomorskoj trgovini*

Objektivni uslovi za politiku zemalja u razvoju prema linijskom brodarstvu mogu se dosta dobro uočiti ako se uporedi udio tih zemalja u međunarodnoj prekomorskoj trgovini i njihov udio u svjetskoj trgovačkoj mornarici. Te odnose teško je dati isključivo za linijske terete i linijsku tonažu, jer nema strogo određene definicije linijskih tereta i brodova već su to promjenjive veličine koje zavise od broja brodova koji se eksploatišu i količine i vrste tereta koji se prevoze u tipičnoj organizaciji linijskog brodarstva. 55

Taj teško prihvatljivi odnos koji *zemlje u razvoju* imaju kao korisnici pomorsko-prevozne usluge i kao brodari daje mogućnost da se uoče osnovni interesi koje te zemlje nastoje zaštititi u svojoj pomorskoj politici. Kao pretežni korisnici pomorsko-prevozne usluge, zemlje u razvoju u pomorskim prevozima (linijskim i ostalim) prvenstveno zastupaju interese robe, a iz toga slijedi politika niskih vozarina i zaštita interesa krcatelja u odnosu na suprotne interese brodarka. **Drugo**, zemlje u razvoju pokazuju interes za povećanje svog učešća u svjetskoj trgovačkoj mornarici da bi smanjile velike devizne izdatke za prevozne troškove stranim brodarima i time pridonijele rješenju stalno prisutnih problema pasivne platne bilanse.

Treće, a u vezi s prethodno istaknutim interesima zemlje u razvoju nasotoje da se nacionalna prekomorska razmjena prevozi što više ili u cjelini brodovima nacionalne zastave pa zastupaju politiku unilaterizma i bilaterizma u linijskom brodarstvu. Konačno, a s obzirom na značenje i djelovanje linijskih konferencija, može se reći da se zemlje u razvoju svojom politikom uglavnom svrstavaju među protivnike konferencijskih pravila u linijskom brodarstvu.

5.3.3. *Osnivanje zajedničkih brodarskih kompanija*

Obzirom na činjenicu da najznačajnija snaga zemalja u razvoju, u oblasti pomorstva leži u njihovim robama u izvozu i uvozu, onda i sve planove saradnje u oblasti pomorskog saobraćaja treba prilagoditi tom momentu.

55. a) Review of maritime transport, 1980 Report by the UNCTAD secretariat, Geneva, 19 January 1981, pp. 5/6
 b) Ibid 1984 Key issues, Report by the UNCTAD secretariat, Geneva, 10 November, 1985
 c) Ibid., Report by the secretariat of UNCTAD, United Nations New York, 1985 pp 4 i 5

Strategija i taktika saradnje u pomorskom saobraćaju moraju o tome da vode računa, pa i konkretne akcije da se tome prilagođavaju. Prema tome, kad govorimo o pomorskom saobraćaju, onda možemo reći da mi, kao SR Jugoslavija imamo pogodnu bazu za tu saradnju koja ima mogućnosti da se i razvija uzimajući u obzir dve bitne komponente:

1. Relativno razvijena pomorska privreda u SR Jugoslaviji, sa svim pratećim djelatnostima. (kažemo relativno razvijena mjereći nekim svjetskim mjerilima i u odnosu na visoko razvijene industrijske zemlje, ali veoma razvijena pomorska privreda u odnosu na zemlje u razvoju i ono što im mi možemo ponuditi u toj oblasti).

2. Robe zemalja u razvoju u uvozu i izvozu koje traže jeftiniji izlazak na svjetsko pomorsko tržište, odnosno manje troškove transporta kad se radi o robama koje su neophodne nacionalnoj privredi i nacionalnoj potrošnji svake pojedine zemlje u razvoju.

Ove dvije komponente, kao baze za saradnju u oblasti pomorskog saobraćaja, istovremeno su i baze za osnivanje mješovitih brodarskih kompanija sa zemljama u razvoju. Sasvim je sigurno da se problematika osnivanja i rada zajedničkih brodarskih kompanija ne može teretirati u cjelini već se mora prilagoditi pojedinim vrstama brodarskih kompanija odnosno pojedinim oblicima pomorskog ranspora, iako je veliki dio problematike jedinstven, pogotovo u fazi osnivanja. Razmišljanje o mješovitim brodarskim kompanijama moramo da podijelimo na tri dijela, odnosno, na tri osnovne vrse pomorskog brodarstva, slobodno, tankersko i linijsko, pa prema tome i na tri osnovne vrste brodarskih kompanija:

1. Zajedničke brodarske kompanije slobodne plovidbe
2. Zajedničke brodarske kompanije tankerske plovidbe
3. Zajedničke brodarske kompanije linijske plovidbe

6. *LINJSKO TRŽIŠTE NOVIH TEHNOLOGIJA POMORSKOG TRANSPORTA*

Intezivno osavremenjavanje pomorskog transporta jedan je od osnovnih ciljeva, ekonomičnijeg, rentabilnijeg i uspješnijeg razvoja ukupne pomorske privrede. Iz toga proizilazi potreba da se razvoj pomorske transportne tehnike, tehnologije i organizovanje kontinuirano istražuje, radi usklađivanja potražnje ukupne pomorske privrede s veličinom stepena strukture i kvalitetom potražnje za prevoznim uslugama na inostranim relacijama. To tim više što promet nove tehnologije transporta, znatno utiče na cijenu robe na lociranje pojedinih proizvodnih objekata s odrazom na normalno funkcionisanje ukupne društvene reprodukcije, na rentabilnost investicijskih ulaganja te na nivo i strukturu međunarodne razmjene. 56

Zbog toga prevoz robe treba posmatrati u sklopu svih međusobno zavisnih društveno-ekonomskih kategorija i činilaca ekonomske politike svake zemlje, privrednog sistema, društvenih planova razvoja tržišnih proporcija i instrumentarija regulative ponude i potražnje proizvodno-potrošnih dobara, sredstva za proizvodnju itd., što sve zajedno predodređuje, usmjerava u kontinuirano obnavlja ukupnu društvenu reprodukciju. Sva ta kretanja potrebno je posmatrati istraživati i optimalno usklađivati i povezivati sa savremenim kretanjima na svjetskom pomorskom tržištu materijalnih dobara gdje se u posljednjih dvadesetak godina događaju velike i temeljite promjene, tj. transformacije iz konvencionalnih u nove (savremene) transportne tehnologije.

Savremena inudustrijalizacija, ubrzani privredni rast, inteziviranje podjele rada na unutrašnjem i međunarodnom tržištu, strukturne promjene privrede u eri integracije ne zahtijevaju od pomorsko-prevoznih sistema samo velike učinke nego kvalitativno prilagođavanje tih učinaka savremenim promjenama i sve intenzivnijim i izoštenijim zahtjevima razvijenih svjetskih tržišta. Te neminovne i savremene globalne tendencije tržišno-robne razmjene, koja je u posljednje vrijeme znatno povećana, jedino su našle svoje potraživanje primjenom savremenih transportnih integralnih multimodalnih i kombinovanih sistema.

U prvoj fazi, tj. šezdesetih do sedamdesetih godina ovog vijeka, najviše se razvijao najniži oblik otkupljenih transportnih jedinica-paletizacija, nakon toga se relativno brže razvijala kontejnerizacija, a zatim HUCKE-PACK i RO/RO tehnologija.

Kontejnerizacija se najprije intezivnije razvijala na kopnu, ali već nakon nekoliko godina došlo je do promjene, tj. do intezivnijeg razvoja kontejnerizacije na moru. Takvim kretanjima bila su uzrok dva osnovna razloga:

1) Transport robe-bilo kojom vrstom savremenog prevoza na kopnenom i pomorskom dijelu puta zahtijeva jedinstveni, tehnološki neprekidni transportni lanac u prevozu robe "od vrata do vrata".

2) Vrlo razvijena pomorska trgovina koja se - osim transporta kombinovanog s kopnenim transportima -dobrim dijelom, odvija isključivo između pojedinih pomorskih trgovačkih centara.

Poznato je, naime, da se svjetskim morima transportuje gotovo 80% ukupne međunarodne trgovine, odnosno po vrijednosti roba oko 70%. Zbog toga su morsko brodarstvo i luke jedan od osnovnih uslova za veličinu, strukturu i vrijednost međunarodne i nacionalne robne razmjene, ali su vrlo značajni generatori nacionalnog dohotka s adekvatnim odrazom na devizni bilans svake zemlje.

Međutim s obzirom na tehnološko - ekonomske zakonitosti o potrebi što skladnijeg razvoja svih činilaca u procesu proizvodnje i prometa, te s obzirom na ubrzaniji razvoj kapaciteta savremenog pomorskog transporta u upotrebi sa sporijim razvojem kopnenog prevoza, te bi disproporcije mogle imati negativne reperijske. One su prisutne u pojedinim regionalnim područjima svijeta, ali mi te disproporcije, taj "jaz" između relativno dobro razvijenih kapaciteta savremenog transporta na našoj crnogorskoj obali u odnosu prema zaostalim razvojem takvih kapaciteta na našem kopnu najbolje osjećamo i zbog toga imamo znatnih ekonomskih teškoća.

Nove tehnologije transporta u ukupnom transportnom lancu u prevozu robe od proizvođača do potrošača postavljaju nužnost racionalizacije u savremenoj privredi i direktno utiče na konkurentnu sposobnost i uklapanje nacionalne privrede u međunarodnu podjelu rada. To se neizbježno nameće kao neminovnost jer postojeća tehnika i tehnologija, ali i organizacija manipulisanja robom tog transporta, skladištenje i pretovaranja robe postala je prepreka dinamičnoj proizvodnji i uspješnom transportu s odrazom na enormni udio transportnih troškova u cijeni robe odnosno u prodajnoj cijeni koji se u svijetu kreće oko 17% (kod pojedine robe čak 40-60%), a u tehnički razvijenim zemljama 6-9%. Svaki pomak prema intezivnijem i sveobuhvatnijem ulaganju u nove transportne tehnologije i njihovo integralno eksploatisanje sigurno i recipročno utiče na smanjenje transportnih troškova. 57

U jednom danu čovjeku je moguće obići Zemljinu kuglu. Prevoz masovnih količina robe u najudaljenija područja nije nikakav problem. Možemo, bez sumnje konstatovati da je tehničko-tehnološki napredak postao osnovna pokretačka snaga razvoja, koja u biti mijenja strukturu i odnose u državnoj strukturi društva.

Navedene izmjene u tehnici, tehnologiji i organizaciji pomorske privrede i proizvodnje, stvaranje velikih integracijskih cjelina, specijalizacija i koordinacija u nacionalnim i internacionalnim razmjerama proširenje tržišta, djelovali su na to da transport materijalnih dobara dobija u globalnim svjetskim razmjerama novu, znatno veću ulogu nego prije.

S druge strane, tehnički napredak u pomorskom transportu mijenja i način prevoza materijalnih dobara i donosi nove kvalitete uz koje se švara nova transportna tehnologija koja djeluje na koncentraciju i strukturu prometnih tokova.

Proces tih strukturnih promjena povećava heterogenost transportnih robnih tokova te se zbog toga javlja potreba za njihovim tehnološkim sjedinjavanjem u homogeni transport sve heterogenijih materijalnih dobara.

Da bi kombinovani promet na pomorskom tržištu djelovao što efikasnije, potrebno je sinhronizovati sve aktivnosti koje se u njemu javljaju. Navedene se funkcije prostorno sintetizuju u skladišno-manipulativnom terminalu kao osnovnom prometnom centru. Neophodni zahtjev za ostvarenje pravila integralnog transporta u robnom prometu jest da se roba kreće između organizovanih tačaka, od kojih svaka pokriva određeno područje, a u konačnosti čitava područja moraju biti pokrivena mrežom potrebnih terminala.

Prema tome, u oblasti pomorskog prometa, pod uticajem sve novijih tehničko-tehnoloških i organizacijskih rješenja sve se više pojedini učesnici integrišu u jedinstveni cjelinu. To neminovno vodi daljoj koncentraciji ljudi i sredstava, i to ne samo u nacionalnim već i u internacionalnim okvirima.

Koncentracija državnih i ljudskih potencijala ima svoj dubok odraz na politiku investiranja u pomorstvu, a time i na modernizaciju saobraćajnih tokova na pravce koji nude savremenu prevoznu uslugu. Prevoz se sve više pretvara u kibernetски sistem, a njegov razvoj nije zamisliv bez savremenog informacijskog sistema, koji pojedine segmente prometnog tržišta povezuje u jedinstvenu cjelinu. Zaostajanje u razvoju pomorskog saobraćaja u širim međunarodnim okvirima,

prema tome, znači stagnaciju ne samo prevoza već i postupno državnu izolaciju prostora koji zaostaje u razvoju saobrajnih sistema.

Promjene u željeznici vode povećanju brzine i osovinskih pritisaka, te propisne moći mreže, uvođenjem u rad savremenih dostignuća elektornike, posebno kompjuterske tehnike u upravljanju i vođenju kompozicije, čime se omogućuje minimalizacija intervala vožnje uz zadovoljavajući stepen sigurnosti u prevozu, a time i rasterećenje lučkih i brodskih kapaciteta.

Na nivou Evropske unije željeznica, (UIC) predloženi su za magistralne evropske pruge tehničko-eksploatacijski parametri, koje će morati na nivou SR Jugoslavije, i naše željeznice prihvatiti uz velike korekcije. Ovo navodimo iz razloga velike zavisnosti luke Bar sa unutrašnjim zaledem u dijelu integralnog transporta (željeznička i drumska prohodnost i njihovi skladišni terminali).

Ti evropski parametri usvojeni u Budimpešti 18. maja 1996. godine su: 58

N a z i v	dimenzija	Rekonstrukcija		Nove pruge	
		od	do	od	do
Najveća grad.brzina	km/sat	140	160	200	250
Najveće povećanje	mm	150	150	150	150
Najmanji poluprečnik	m	1000	1300	(2000)	(3000)
Najveći nagib	%	15	15	15	15
Najveće brzine	km/sat	140	160	200	250
Razmak kolosijeka	m	4	4	4	4,50
Osovinsko opterećenje	mp	22	20	20	20

6.1. **KONTEJNERSKO TRŽIŠTE**

Najnoviji spektakularni tehničko-tehnološki napredak pomorskog tržišta i pomorskog brodarstva na kraju ovoga vijeka, manifestuje se prije svega brzim kretanjem kontejneriziranog tereta, njogovo ogromno učešće u svjetskoj pomorskoj trgovini generalnih i sveukupnih tereta, obima svjetskog kretanja kontejnera i rast svjetske kontejnerske flote u TEU. Procjenjuje se da će do kraja ovoga vijeka dostići visinu do 200 miliona tona ili više od 1/5 svih generalnih tereta koji se prevoze morem.

To naglo povećanje praćeno je prije svega ovim pojavama:

- naglim povećanjem dimenzija i nosivosti brodova,
- uvođenjem novih "Unit Load" sistema transporta robe (kontejnerskog, RO,RO LASH i sličnih),
- sve užom specijalizacijom brodova optimalno prilagođenih transportu pojedine vrste robe.

Pojava brodova gigantskih dimenzija posljedica je naglog povećanja pomorskog prevoza u svijetu.

Bez obzira na globanu recesiju u kretanju pomorske trgovine, razvoj kontejnerskog prevoza generalnog tereta u svijetu i dalje se nastavlja, istina ne u obimu kao prethodnih godina. Ocjenjuje se da je sada oko 70% generalnog tereta u prevozu između razvijenih područja svijeta kontejnerizirano. Očekuje se da će se to povećati na 90% do 2000 godine (uz godišnji rast od 5-10%) ali ipak sa znatno manjom stopom rasta nego osamdesetih godinama. Značajniji porast očekuje se uglavnom na glavnim kontejnerskim pravcima svjetske trgovine, kao što su SAD , Evropa i Daleki Istok, ali se takođe očekuje visok porast i na pacifičkom području, uz nešto manji obim na ostalim pravcima.

Kontejnerizirana pomorska trgovina u naturalnim pokazateljima do sada je dostigla maksimalan nivo u 1990. godini u količini od 153 miliona tona što je 7% iznad nivoa iz 1987 godine (146 miliona tona) odnosno 12% iznad 1985 godine (128 miliona tona).

U periodu od 1983-1992 obim robe iz pomorske trgovine prevezene u kontejnerima povećan je 3,6 puta, a promet brodova-kontejnera za 4 puta.

Otuda u posljednjih nekoliko godina opada i količina robe po kontejneru. U isto vrijeme kapaciteti kontejnerske flote razvijali su se još brže: povećani su za 3,2 puta.

Preko 4/5 kontejnerskog prometa u svijetu odvija se između Sjeverne Amerike, Evrope i Dalekog Istoka.

Više od deset najvećih luka svijeta, pretovari godišnje oko 1/3 svjetskog kontejnerskog tereta. U 1991. godini Rotterdam, s pretovarenih 3.049 hiljada TEU jedinica, vodeća je svjetska pomorska luka s učešćem od 4,7% u ukupnom svjetkom kontejnerskom prometu, zatim slijedi New York sa 4,3% Kobe 3,7%. Hong Kong sa 3,7% itd. ⁵⁹

Još tridesetih godina ovoga vijeka upozoravalo se na prednosti kontejnerizacije, ali je trebalo proći nekoliko decenija da bi započeo kontejnerski "boom" u svijetu. Godine 1956. Sea-land je započeo s kontjnerskim servisom na relaciji New York - Porto Rico, a deset godina kasnije ista američka brodarska kompanija otvorila je sjevernu transatlantsku redovnu liniju sa Zapadnom Evropom. Njen prvi kontejnerski brod "Fairladn" u proljeće 1966. godine uplovio je u luku Rotterdam. Uskoro zatim u istoj godini već šest brodskih društava (Container marine Line, US Lines, Amerikan Export Line i dr.) prihvatilo je kontejnerski servis između američkih i zapadno evropskih luka.

Prvi put u istoriji svjetske pomorske trgovine i pomorstva uopšte je stvoren neprekidni zatvoreni lanac od kontinenta pošiljaoca, preko pretovarnih kopnenih čvorova i morskih luka te kopnenih puteva do kontinenta primaoca. Od tada je kontejnerski pomorski prevoz bio je veoma dinamičan i kretao se po veoma visokoj stopi rasta, posebno u prvoj polovini sedamdesetih godina.

U početku su kontejnere prevozili konvencionalni brodovi, preuređeni za takav prevoz, a kasnije se grade specijalni (celularni), potpuno kontejnerski brodovi, isključivo namijenjeni za takav prevoz.

Prvi preuređeni brod bio je iz ratne mornarice, kapaciteta 586 TEU kontejnera, a do 1966. godine još su tri broda bila preurađena za prevoz kontejnera. U razdoblju od narednih deset godina preuređeno je 165 brodova sa 113.460 TEU. Danas u svjetskoj pomorskoj floti ta tonaža čini 8,3% ukupne namjene za prevoz kontejnera (4,3). Godine 1990. bilo je 256 brodova sa 326.259 TEU) Šezdesetih godina znatno se brže uvode polukontejnerski brodovi tako da je do 1968. godine, do početka gradnje potpuno kontejnerskih brodova, bilo u prometu 11.970 TEU. ⁶⁰

59. Institut of Shipping Economics, Brewen Shipping Statistics br. 9/92 str.27

60. Izvor podataka: Shipping statistics br.8/93 London

Skoro paralelno s potpuno kontejneriziranim brodovima u eksploataciji se uvode kombinovani kontejnerski RO/RO i čisti RO-RO brodovi, a tek nešto kasnije kombinovani brodovi za prevoz rasutih tereta, podešeni i za prevoz klasičnih kontejnera.

Trijumfalni napredak u razvoju koontejnerizacije pokazuju podaci o rastu kapaciteta za period od 1970-1982 godine. Svjeska kontejnerska flota svih tipova brodova u tome periodu, povećana je skoro 8 puta po TEU (sa 195.372 u 1970. na 1.527.948 TEU u 1982) uz stopu rasta 18,7% godišnje, ali uz dvostruko manju stopu porasta u odnosu na posljednje dvije godine (u 1991 bila je 7,1% i 1992 6,2%).

U mjesecu novembru 1984. godine svjetska flota se sastojala od 3.124 brodova svih vrsta (veličine iznad 100 brt) namijenjenih za prevoz kontejnera, od toga su potpuno kontejnerizovani brodovi činili 44,0% (26,3% po broju brodova), polukontejnerski 24,5% (44,3% po broju brodova), konvertirani kontejneri 8,3 (6,0% po broju brodova), kontejnerski / RO-RO 3,8 (3,7 po broju brodova), RO-RO 11,8% (13,4% po broju brodova) bulker kontejnerski 7% (5,6 % po broju brodova) i nosači barži 0,6% (0,7% po broju brodova), kapaciteta po TEU.

Potpuno kontejnerizovana flota s nešto više od 700 brodova u svijetu u 1988. godini i 12,9 mil. brt činila je 3,0 % ukupne svjetske flote. U periodu od 1980 godine do danas ona je uvećana preko 8 puta (sa 1908 hiljada u 1988 i 0,8% učešća na 12 942 hiljada brt i 3,0% učešća). Rast kontejnerske flote, po brt. u posljednjih nekoliko godina bio je znatno brži od rasta ukupne flote.

Kontejnerizacija je uvela značajne promjene u linijskom poslovanju. Danas skoro na svim linjama saobraćaju mješoviti konvencionalni i kontejnerski servis sa sve jače izraženom tendencijom isključivanja konvencionalne tonaže. Tako je na primjer u prevozu linijskih tereta između razvijenih zemalja, SAD, Evrope i Australije konvencionalna tonaža izuzetak.

Brzina kontejnerskih brodova do polovine osamdesetih godina smatrala se veoma bitnim uslovom za uspješno poslovanje i konkurentnost, operatora. Danas je od 143 naručena broda, veličine preko 500 TEU više od plovine brzine preko 25 čvorova. Još 1985. godine prosječna brzina svjetske kontejnerske flote od 318 brodova bila 22,75 čvorova (uključujući 100 CC, Ro-Ro, SC, i BC). Kada bi tona pogonskog goriva iz 1988. godine bila 22 dolara, današnja brzina kontejnerskih brodova bila bi najmanje 2 čvora veća od prosječne krajem 1990. godine. Očekuje se da će prosječna brzina pasti na 22 čvora krajem 1997. **61**

Razdoblje velikih brzina do 1985. godine pokazuje godišnji rast po TEU po stopi od 33,9%, a prema brzini obrta (sat / TEU/ čvor) od 38%, dok je u periodu 1985-1990 flota rasla po TEU 20,8%, a po brzini 18,8% od 1990-1995. godine rast po TEU iznosi 7,7% a prema brzini 6,8%.

Polukontejnerska flota, koja učestvuje sa oko 1/4 u ukupnoj kontejnerskoj, imala je prosječnu brzinu od 20,89 čvorova u 1984., a 18 čvorova u 1989.

Opadanjem brzine brodova u eksploataciji zbog svjetske recesije idr. opada i produktivnost kontejnerske flote: sa 45 tona u 1986. na oko 34 tone u kontejneru godišnje u 1992. godini.

Naprotiv, sporijoj stopi rasta kontejnerizacije u svijetu, narudžbe za gradnju kontejnerskih brodova znatno su veće nego relativno učešće ove flote u ukupnoj svjetskoj tonaži. Tako je napr. krajem 1988. godine kontejnerska (celularna) flota iznosila 3% ukupne svjetske narudžbe, dok je u isto vrijeme učestvovala sa 7,65% u svjetskim narudžbama.

Danas, najveći naručioci kontejnerskih brodova su: SAD, Tajvan, Zapadna Njemačka, Japan, Kuvajt, itd. Ovih pet zemalja učestvuje sa 38% u ukupnim svjetskim narudžbama brodova.

Mamutski kontejnerski brodovi četvrte generacije već su krajem 1988 godine ušli u promet. Oni su veći 5 do 8 puta od prve generacije (prva generacije 600-800 TEU, druga 1.500 - 1.800 TEU, treća od 3 000 TEU: četvrta generacija ima 4 000- 6 000 TEU). Tako veliki brodovi izazvat će nove probleme posebno lučkoj infrastrukturi (zbog veličine kontejnera, a neke postojeće lučke dizalice zbog visine broda neće se moći koristiti), organizaciji kopnenog transpota, korisnicima prevoza (zbog relativno male brzine tih brodova roba će ostajati duže u transpotu), linijskim konferencijama, tranzitiranju kroz kanale (dozvoljena širina kroz Panamski kanal 32,24 m) itd. Tako npr. United States Lines najavljuje gradnju u Republici Koreji 14 kontejnerskih brodova veličine 83 000 dwt, 5 180 TEU, uz isporuku u 1997/98 godini po cijeni od 180 miliona dolara. Danas se još ipak najviše traže kontejnerski brodovi kapaciteta 1.500 - 1.800 TEU zbog visoke fleksibilnosti u poslovanju. 62

Učešće celularne flote u vlasništvu razvijenih zemalja Zapada, pod vlastitom zastavom ili zastavom "otvorenog registra" znatnije je od učešća, u vlasništvu ukupne flote, i ako je učešće kontejnerske flote "otvorenog registra"

62. Izvor podataka: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1992.

znatno manji. Prema studiji japanske brodske kompanije NYK Line iz 1989. kontejnerska flota u svijetu tokom 1988 povećala se 5,2%. Tako se 1.1.1989. kontejnerska flota svijeta sastojala od 739 potpuno kontejnerskih brodova s kapacitetom 820.000 TEU. Tokom 1988 izgrađeno je svega 35 kontejnerskih brodova sa 11 000 TEU. Iz tih podataka proističe da je to najmanja godišnja stopa rasta kontejnerskih brodova od šezdesetih godina tj. od prvog uvođenja kontejnerskih brodova u promet, kada je ta stopa iznosila oko 20% godišnje.

Najveći učešće u kontejnerskoj floti imaju SAD sa 14,3%, Japan 10,9%, velika Britanija 10,8%, SR Njemačka 7,8%, Danska 6,3%, Francuska 5,0%, Hong Kong 4,6%, Tajvan 4,6%, Italija 3,5%, Rusija 3,2%, dok ostale zemlje imaju manje od 3% učešća.

U prevozu robe između SAD i Dalekog istoka angažovano je 18,7% svjetske kontejnerske flote u toku 1982. godine, između Dalekog istoka - Evrope i Mediterana 12,5%, Sjeverne Amerike - Evrope/Mediterana 14,9%.

Kontejnerski brodovi u svom postojanju poslednjih godina doživjeli su fascinantnu evoluciju koja se prethodno nije dogodila nijednoj vrsti brodova. To se vidi iz ovog pregleda:

I generacija je iz šezdesetih godina	nosivost	500 TEU
II generacija je s kraja šezdesetih godina	nosivost	1000 TEU
III generacija je iz početka sedamdeset. god.	nosivost	1500-2000 TEU
IV generacija je s kraja sedamdesetih god.	nosivost	2500-3000 TEU
V generacija počinje sa 1985 godinom	nosivost	4000 TEU
VI generacija počinje sa 1995 godinom	nosivost	6000 TEU

Šesta generacija kontejnerskih brodova u poređenju s IV generacijom, imat će nosivosti 6 000 TEU i manje troškove transporta kontejnerizirane robe prosječno za 7 \$ USA po TEU. 63

Budući da je u naučnim institucijama svijeta trasirano 14 generacija kontejnerskih brodova, a sada se može samo zamisliti kakva će biti na primjer 8, 10 ili 14 generacija.

Najvjerojatnije će biti na atomski pogon, sve će se odvijati na bazi kompjutera, najsavremenih metoda infomatinog sistema, s najvećim stepenom automatizacije pri ukrcaju i iskrcaju robe i uz minimalne troškove transporta.

Upoređenja radi, ističe se da kontejnerski brodovi III generacije imaju oko 35.000 dwt, a brodovi IV generacije imaju nosivost 50.000 - 55.000 dwt. Brodovi IV generacije, od kojih 4. 000 TEU primaju u svoja skladišta 9 složenih kontejnera u visini i 10 takvih nizova u širinu, a na palubu primaju 3 kontejnera u visinu i 10 takvih nizova u širinu.

U narednim godinama očekuje se dalje i brže proširenje pomorskog transporta kontejnera na zemlje u razvoju. Zemlje Srednje i Južne Amerike, Meksiko, pojedine zemlje Sredozemlja, Srednjeg istoka, indijskog potkontinenta, jugoistočne Azije, Kine i Afrike, potencijalna su područja za dalje dinamično proširenje sistema pomorskog transporta kontejnera na tim područjima do sada su uglavnom sprečavali ovi faktori:

- stanje i svojstva područja i morskih luka tih zemalja,

- politički uslovi i ograničenja, naročito problemi nezaposlenosti, učešće nacionalnih pomorskih društava od 50% u ukupnom obimu tereta i novije obaveze nacionalnih pomorskih društava u pogledu korišćenja konvencionalnih brodova.

Sve te prepreke mogu se međutim, jednom svrsishodnom politikom savladati. To potvrđuju rezultati dosadašnjeg razvoja kontejnerizacije u oblasti pomorskog transprota. Tako je na primjer 1988. godine mala država Honduras pretvorila više kontejnera nego Brazil, Island, više nego Indonezija, a Filipini više nego cijela Južna Amerika.

Očekuje se proširenje kontejnerizacije transporta na sve važnije zemlje u razvoju širom svijeta. Prema mišljenju iznijetom u stručnom časopisu "Containerzation International" iz 1994. god., ovaj će sadašnji period biti u znaku ekspanzije kontejnerizacije, a početak 21. vijeka bit će u znaku konsolidacije sistema transprota kontejnera. Prema prognozama, oko 2000 godine postojeći obim pretovara kontejnera u svijetu povećat će se od oko 30 miliona TEU, na dva do četiri puta. 64

Upravo u posljednoj deceniji ekspanzije kontejnera, osigurat će se potrebni uslovi za dinamičniji razvoj Ro-Ro kontejnerskih brodova ili brodova za prevoz kontejnera, s teretnim prostorom za prevoz teretnih jedinica Ro-Ro

prevoza, za njihovu primjenu na relacijama prevoza između visokorazvijenih industrijskih zemalja i zemalja u razvoju koje su stupile na put kontejnerizacije transporta.

Često se postavlja pitanje pouzdanosti prognoza, njihove opšte važnosti i mogućnosti različitih izbora u okviru predviđenog razvoja. ***Prema mišljenju stručnjaka iz ove oblasti***, usvojena načela, rezultati istraživanja prognoze i utvrđeni trendovi razvoja, jedna su od polaznih osnova za usvajanje što fleksibilnih sistema ove vrste transporta. Pri tome se, međutim mora strogo voditi računa o razlikama koje postoje između načela i teorije transporta, s jedne strane, i stvarnosti postojeće i buduće transportne tehnike, s druge.

Nosioci ove vrste pomorskog transporta moraju naročito voditi računa o mogućim izmjenama uslova na području nacionalnog i međunarodnog transporta o faktorima koji utiču na ovu vrstu razvoja kao što su razvoj trgovine, robnih tokova, novih potreba različitih grupa stanovništva, i o posljedicama njihovog uticaja na razvoj transporta uopšte, a naročito na razvoj pomorskog transporta kontejnera i Ro-Ro prometa.

Pouzdanost tih prognoza takođe u velikoj mjeri zavisi od utvrđivanja potencijalnih područja za razvoj ove vrste transporta, prevoznih puteva između određenih zemalja koji nisu dovoljno definisani, ekonomskih struktura pojedinih zemalja u razvoju, ali ponekad i zemalja s visokim tehničkim standardom. U ovom posljednjem slučaju treba naročito voditi računa o zadacima i mogućnostima transporta da se prilagoditi postojećim i budućim potrebama i zahtjevima trgovine i odgovarajućih područja i regija, te pitanja izbora transportnog sredstva.

Problem izbora transportnog sredstva ne postavlja se, međutim, kod prevoza komadne robe između zemalja s visokom tehnologijom i dovoljnom lučkom strukturom i infrastrukturom.

Za tu vrstu prevoza između ovih zemalja na kraćim se relacijama primjenjuju ili specijalni brodovi za transport kontejnera srednje veličine ili brodovi za kombinovani prevoz robe, to jest za prevoz kontejnera i teretnih jedinica Ro-Ro prometa. Na dugim relacijama prevoza primjenjuju se, međutim uglavnom brodovi za transport kontejnera.

6.1.1. Nova generacija kontjnerskih brodova

Kad je brodarska kompanija **ACL** sredinom 1985. godine naručila pet novih brodova, ugovori su sklopljeni tek nakon značajnijih i opštirnih studija i diskusija između partnera. Polazište je bio predlog da se promijene porinuti strojevi na parno-turbinskim brodovima **ACL-a G₂**.

Početkom 1982. kompanija **ACL Services** iz **Southamptona** dala je inicijativu i izvršila detaljna istraživanja prevoza **ACL-a** s ciljem da baci više svijetla na razne mogućnosti. Kompanija **Trans Consultants AB** bila je angažovana da u toj studiji pomogne **ACL-u**.

Proučeno je simulirano više od 50 različitih mogućnosti, obuhvatajući više od 20 tipova brodova. Detaljno su snimljene sve luke u području u kojem **ACL** djeluje, s posebnim obzirom na različite tipove brodova i tehnike manipulisanja teretom.

Partneri **ACL-a** vrlo su detaljno proučili i razmotrili različite mogućnosti prije nego što je donešena odluka. Rješenje koje su izabrali, zatim je uz pomoć **Trans-Consultans AB-a** zajedno s **ACL Services, Southampton**, pretvoreno u tehnički opis, odnosno, projektni zahtjev operativnog korisnika.

Zatim je taj tehnički opis poslužio komitetu **ACL-ovih** partnera za izradu tehničkog plana po želji brodovlasnika, taj je opis onda uključen u licitacijsku dokumentaciju kojom su zatražene ponude od brodogradilišta širom svijeta.

Projekat prve generacije **ACL-ovih** brodova **ATLANTIC STAR I ATLANTIC SONG** itd. uradila je **Comp. Wallenius Line**, Komercijalna ideja je bila da se u trgovini između Evrope i Istočne obale Amerike **Roll-on/ Roll-off** tereti, poput automobila i kamiona tegljača (šlepera), ukrcavaju i razmještaju **Ro-Ro** metodom ispod otvorene palube, a da se opšti teret u kontejnerima krca i smješta na otvorenu palubu s pomoću obalnih dizalica.

Dimenzioniranje **Ro-Ro** paluba izvršeno je u skladu s tim teretima, pa su na primjer nominalne visine palube 1,70 m. i 4,50 m. Projekat je koncipiran izvorno čvrsto utvrđenim pravcima, ali su partneri koji su se priključili **ACL-u** kasnije uveli

svoje vlastite ideje, pa se perspektivni projekat zakomplikovao. Među istaknutim promjenama našlo se i uključivanje u projekat pet grotala i skladišta za kontejnere u pramčanom dijelu broda.

Kompanija ACL Services Southampton, koja se operativno bavi ACL-brodovima, razvila je kroz zadnjih 15 godina metode rukovanja teretom za postojeće brodove koji su povoljni za različitu robu i jedinice, uključujući tu i kontejnere, i koji su također prilagođeni lučkim uređajima i praksom koja prevladava u toj trgovini. Pojednostavljeno, to se može opisati kao manipulisanje svim kontejnerima s pomoću dizalice, uključujući tu i one kontejnere ispod otvorene palube (u skladištima) te prebacivanje svog ostalog tereta Ro-Ro metodom.

Palube visine 4,5 m za kamione tegljače koriste se samo marginalno za drumske tegljače. Umjesto toga, mnogo robe se prevozi na tegljačima lučkih terminala. Naravno, sve vrste tereta na točkovima smještene su na tim palubama, ali također i veliki sanduci kao što su: "PKDs" (Partial Knock Downs - pakovanja), koji se slažu u "blok". 66

Druga generacija ACL-brodova, naručena 1974. bila je u osnovi slična, ali ju je karaktrisala usavršenost detalja. Glavni podvodni strojevi bile su turbine, koje su kasnije vlasnicima pravile probleme zbog energetske krize. Izgrađeno je šest brodova tog tipa.

Kad su novi brodovi ACL-a bili u fazi projekta, predloženo je da se samo za otvorenu palubu (kontejnere) ostavi Lo-Lo manipulisanje teretom. Međutim, od toga se odustalo, jer se s viškom kontejnera treba manipulirati ispod palube takođe na Lo-Lo način, umjesto Ro-Ro metodom. Uz veliku razmjenu kontejnera prema ostaloj robi u trgovini, to je imalo za posljedicu uključivanje kontejnerskih skladišta i grotla u projekat, pa otuda pet pari grotala u predjem dijelu te vrste brodova.

Uzimajući u obzir fenomenalni razvoj Ro-Ro tehnologije kod oceanskih brodova, do kojeg je došlo između uvođenja postojećih ACL-brodova i preprojektne faze novih brodova, odlučeno je da u novim ACL brodovima treba predvidjeti visinu Ro-Ro paluba od 6,3-6,5 m, koja je preovladala na postojećim velikim Ro-Ro brodovima. Ipak, zbog raznih razloga, kao što je struktura broda kombinovana s potrebama da se omogući izvjestan stepen fleksibilnosti za automobile te drugu robu i jedinice, predviđene su po dvije palube, svaka visine 4,5 m., a jedna s podiznom palubom za automobile.

S obzirom na veliko učešće nove vrste automobila koje je trebalo prevoziti, odlučeno je da se što više njih smjesti u "garaži" u obliku nadgrađa na krajnjoj krmi broda i to tako kako se radi kod pravih prevoznika automobila, s prostorijama za smještaj posade i navigacijskim kompleksom iznad toga.

Brodogradilišta koja su dobila narudžbu bila su Kockums AB u Švedskoj (tri broda), te Swan Hunter Shipyards Ltd. Wallsend Shipyard u V. Britaniji i Chantiers du Nord et de la Mediterranee, Dunkerque, u Francuskoj svako po jedan brod.

Novi brodovi odlikuju se mnogim novim projektnim osobinama. U prvom redu, oni su dva puta veći od postojećih. Druga nova osobina je spoj s obalom preko rampe. Novi brodovi su opremljeni Mac-Gregor-Navireovom desno poluzaokretnom džambo - rampom širine 12,5 m.

Trebalo bi nadugo objašnjavati zašto je ACL prešao s aksijalnih na poluzaokretne bočne rampe. Dovoljno je reći da je to bilo najpraktičnije i najekonomičnije rešenje u upoređenju s ravnom rampom, slične širine s pratećim produktom postojećih ravnih spojeva za spoj s obalom.

Ulazeći s rampe na brod, može se primijetiti da je cijeli krmeni dio rezultanta razvoja postignutog s *bogabilla* tipom broda koje je firma Trans Consultants AB projektovala sredinom sedamdesetih godina. Drugim riječima fiksne rampe za put dolje i za put ravno unutra, izvedene su na lijevom i desnom boku, dok je rampa za put gore u sredini. Na taj način strojarnica ima dovoljno prostora po visini da se u njoj može smjestiti veliki sporohodni dizel-motor.

Ulazna paluba visoka je 6,2-6,8m. Osim što može, ako je potrebno, primiti po visini dva kontejnera, na njoj se može smjestiti većina teških dizalica pretežno na kamionima tegljačima. Najveća raspoloživa širina zavisi od dužine jedinice, ali je otprilike 7 m kod maksimalne dužine od nekih 30 m. Težina kamiona tegljača kad je natovaren, svim što mu pripada ALL UP WEIGHT iznosi oko 70 tona zavisno o njegovog izvođenja. Ova je paluba takođe opremljena s dvije podizne palube za automobile. One se mogu postavljati po položaju u raznim kombinacijama kako bi se omogućilo maksimalno iskorištenje skladišta.

6. 1.2. *Kontejnerski brodovi budućnosti*

U Hamburgu je u novembru 1983. Njemačko savezno ministarstvo za istraživanje i tehnologiju (BMFT) održalo seminar na temu razvoja u brodskoj tehnici. Tom prilikom podnio je izvještaj o stanju projekta "broda budućnosti" glavni inženjer V. Gerbitz u ime brodogradilišta Howaldtswerke-Deutsche Werf AG kojem je povjerena realizacija tog sistema i vođenja poslova "Brod budućnosti".⁶⁷

Govoreći o projektu "Brod budućnosti", može se konstatovati da se prije nekoliko godina pravilno shvatila važnost tadašnjeg vremena. Počelo se 1981. kada se definisao taj poduhvat i ušao u početnu fazu znajući da će za izvršenje toga zadatka biti u budućnosti potrebna intezivna saradnja brodskih i brodograđevinskih preduzeća. U istraživačkim i razvojnim radovima na tom programu ostvarena je u SR Njemačkoj jedinstvena saradnja između brodara, brodogradilišta, instituta, univerziteta, industrije zavoda za ispitivanje, klasifikacijskih društava upravnih vlasti, sindikata. Više od 30 preduzeća iz područja brodogradnje i plovidbe angažovalo se na rešavanju razvoja nove tehnologije upravljanja (vođenja) za buduće kopntejnere-brodove.

Na primjeru jedne generacije kontejnerskih brodova može se dokazati šta se može postići u budućnosti. Ostvarenje toga cilja omogućiti će čitav koncept rješenja za razna područja broskog pogona i upravljanja.

Najvažniji je cilj da se postigne najveća ekonomičnost budućeg broda. S obzirom na to da se pogonski troškovi broda uglavnom određuju visinom troškova za pogonski materijal zatim ličnim troškovima, te troškovima za posluživanje i održavanje broda, upravo su u tim područjima nađene polazne tačke za poboljšanje ekonomičnosti. Proizvodnja energije se povećava, a utrošak pogonskog materijala smanjuje optimiziranjem hidrodinamike broda te poboljšanjem pogonskih strojeva i postrojenja na brdu.

Troškovi hidrodinamike broda te poboljšanjem pogonskih strojeva i postrojenja na brdu, troškovi za osoblje, smanjuju se time što se uvodi nova tehnika i organizacija upravljanja (vođenja) broda, pa se zbog toga mijenja i broj i kvaliteta članova brodske posade. Tehnika pri tom zadatku pomaže time što opremu broda mora koncipirati tako da je i sa smanjenom posadom osiguran pouzdan pogon broda. Paralelna naučna istraživanja na ovom području, bave se pitanjem formiranja novih radnih mjesta i slobodnog vremena posade, koja se rješavaju "strukturnom primjenom u tehnici broskog upravljanja".

67. Albin Unger Brodogradnja Hamburg br. 290 str. 42

Većom pouzdanošću postrojenja i pojednostavljenjem cijelog sistema postiže se smanjenje troškova posluživanja i održavanja broda. Veća raspoloživost postrojenja mogla bi se postići kontrolom trenda kvarova i održavanjem zavisno od stvarnog stanja. Brodogradilište Howaldtswerke Deutsche Werf AG koordinirao je rad svih učesnika u tom projektu te samoslanom obradom tema “Razvoj projekta jedne serije kontejnerskih brodova” i “Oblikovanje komandnog mosta kao centrale broskog upravljanja” ima ključni položaj u ostvarivanju tog poduhvata. Osim rešenja na razvoju brodske opreme i sisemske tehnike, integrira u poduhvat i razvojne rezultate drugih tema, povezuje tehnička rešenja u cjelovit koncept za napredniju pogonsku tehniku budućih brodova.

Već se tokom razvojne faze tog projekta ustanovilo da su ostvarivi ciljevi u pogledu povećanja proizvodnje energije i novog oblikovanja tehnike vođenja broda. Primjenom novih tehnologija dolazi se do promijenjenih koncepcija u tehničkim postoroenjima i sistemima te u vođenju brodova, i tako se bitno poboljšava ukupna ekonomičnost broda.

Vjeruje se da će brod budućnosti s posadom od 12 članova biti samo prvi korak u nastupajućem razvoju. Kroz ta istraživanja zacrtana je i mogućnost postavljanja “pilot posade” od 6 do 8 članova. Takva predviđanja danas već potvrđuju skandinavske i japanske studije, koje govore o mogućnosti da se zamisao realizije s posadom od 7 pomoraca. To konačno dokazuje, da tehnički napredak i dalji razvoj postavljaju uvijek nove zadatke i traže uvijek nova rešenja za probleme koji nadolaze.

Smatra se da bi “brod budućnosti” na kojem bi bio primijenjen i iskorišten sav tehnički napredak i stečena saznanja iz ovog programa, u upoređenju s današnjim brodom poboljšao ekonomičnost 25-30% . To se može prenijeti direktno na uštedu u gorivu, Osim toga primjenom novih metoda u tehnici vođenja broda mogla bi se smanjiti posada broda na 12 članova. Oba ova rezultata su izvanredan uspjeh, koji se u početku poduhvata samo bojažljivo predviđao, no danas se može utvrditi daje to brodogradilište u stanju odmah započeti gradnju takvog broda. Njemački brodari mogu svoje, nekoliko godina stare brodove prodati, a novoi-sagrađeni ekonomičniji brodovi sa smanjenom posadom učinit će ih na tržištu opet konkurentima.

Ako se primjenom novih tehnologija dolazi do izmijenjenih koncepcija u tehnici i u pogonu broda, tada te tekovine ne bi smjele pasti zbog pesmističkog shvatanja da je takav poduhvat preskup. Napredak se mora uvijek platiti, a isplatiti se uvijek kada ga se razumno dozira. Napredak treba iskoristiti-i to što prije-da ne bude prekasno. Međutim, postavlja se i značajno pitanje: kakva će se vrsta kontejnerskih brodova graditi da bismo se mogli uhvatiti u koštac s većim količinama nafte u budućnosti.

Opšte je pravilo: kontejnerski brodovi stalno će “postajati veći” smatraju stručnjaci brodogradilišta British Shipbuildersa, kod njih je uvijek bila prisutna ekonomska razumnost.

6.2. TRŽIŠTE RO-RO, LO-LO, LASH OBO itd.

Koncept broda s ukotrljavanjem i iskotrljavanjem tereta (roll-on, roll-off ship) prvi put je razvijen na pouzdan način za vrijeme II svjetskog rata kada su njegove glavne prednosti-brz utovar i istovar tereta-bile od velike važnosti.

Mnogi od početnih problema, kao što je manevrisanje rampe i ispu-
njavanje velikih praznina u trupu broda, bile su riješene za vrijeme četrdesetih go-
dina, pa ne iznenađuje što je Ro-Ro tehnika konačno ušla na pomorsko tržište i u
pomorskom transportu.

Njen trgovački razvoj traje posljednje dvije decenije. Prva njena
upotreba datira od ranih šezdesetih godina na kratkim pomorskim rutama “car
ferry” brodova preko kanala La Manche i u skandinavskim zemljama. Nihovo kori-
šćenje za česti prevoz putničkih automobila na ferry rutama dali su trenutno povolj-
niji rezultat u bržem manevrisanju (utovaru i istovaru) tereta u lukama. Nije prošlo
mnogo vremena od kad su vlasnici auto-prevoznih sredstava počeli upotrebljavati
ferry brodove u manje prometnim lukama.

U prošlosti, vlasnici trgovačkih brodova nijesu bili skloni prihvatanju
RO RO tehnike za prevoza, jer čitav koncept izgradnje velikih serija brodova bio je
stran provjerenom i uhodanom načinu podpalubnih konstrukcija koje su bile
obavezne na svim drugim tipovima brodova. Uprkos tome, mogućnost izbora broda
u vrlo kratkom vremenu brzo je privukao veći broj brodovlasnika koju su pristupili
adaptiranju svojih brodova na Ro-Ro sisteme na kratkim pomorsko - trgovačkim
linijama, prevozeći kamione, prikolice i šlepere umjesto automobila.

Od tih se početaka razvio Ro-Ro prevoz u Evropi, jer su brodovlasnici
ostvarili ekonomske prednosti, od kraćeg zadržavanja u lukama, uprkos većim mate-
rijalnim ulaganjima zbog rekonstrukcije (pregrađivanja) broda. Treba napomenuti
da nije prošlo dugo vremena prije nego što je jedno privatno skandinavsko preduzeće
primijenilo Ro-Ro tehniku prevoza na druge pomorske linije- preko Atlantskog i
Tihog oceana.

Australiju su posebno privukli Ro-Ro brodovi. Njihovi lučki radnici zahtijevali su ekstremno visoke zarade i zato je sposobnost Ro-Ro brodova da smanje vrijeme boravka u lukama postao posebno zanimljiv.

Jednostavno šezdesetih godina počeo je razvoj Ro-Ro brodova u evropskim vodama na kratkim pomorskim linijama, a u sedamdesetih godina Ro-Ro brod postao je internacionalno prihvaćen na dalekim pomorskim linijama (preko-oceanskim linijama).

Razvoj kamiona s vlastitim širokim dizalicama -viljuškarima i razvoj nosača tereta koji se mogu širiti, a sposobni su manevrisati teškim teretom u zatvorenim prosotrima i čak unutar kontejnera, tako su dali impuls razvoju Ro-Ro prevoza.

Ro-Ro brodovi imaju ogromni kapacitet prihvatanja tereta u upoređenju sa konvencionlnim brodovima i zato su operativno efikasniji te ostvruju veće uštede uprkos većoj cijeni njihove gradnje. Ta velika mogućnost prihvatanja tereta ima u nekim slučajevima i jedan drugi učinak, a on je na štetu vozarine koju brodar smanjuje da bi privukao veću količinu tereta i tako postigao operativnu efikasnost. Dokaz uspjeha takve vrste brodova je podatak da je danas više od 2.000 Ro-Ro brodova na svim morima i oceanima svijeta. 68

Posebna vrsta prevoza koja je dala Ro-Ro "pokretu" prevoza tereta, temeljni zamah bio je prevoz roba za Srednji istok, sredinom sedamdesetih godina, za vrijeme neodgovarajućih, nenestabilnih i prenatrpanih luka toga dijela svijeta. Sposobnost Ro-Ro broda da izbac i isprazni teret na najjednostavnijim pristaništima i obalama izazvala je čitavu poplavu narudžbi za te brodove svih tipova i veličina. Poseban podsticaj dat je uvođenju Ro Ro brodova velikog kapaciteta (800 t) s rampama, koje se pri operaciji ukracaja-iskracaja izbacuju i automatski otvaraju, a preko kojih je moguće istovremeno ukrcavati i iskrcavati teret na četiri linije.

Na nesreću, prenatrpanost luka Srednjeg istoka se smanjila isto tako brzo kao što je i počela. Mnogi veliki brodovi bili su tako završeni dvije godine i više poslije okončanja booma prometa s lukama Srednjeg istoka. No uprkos tome bilo je dovoljno svjetskog prometa koji je apsorbirao nove brodove, a vrlo je mali broj onih koji nijesu ekonomski iskorišteni.

Brodovi za kratke pomorske linije, daleko su najveća i najstarija grupa Ro-Ro brodova. Četvrta, peta i šesta generacija tih brodova ulazi sada u određene vrste prekomorskog prevoza.

Prva generacija ovih brodova, izašla je na pomorsko tržište početkom šezdesetih godina i bila je oko 110 m duga, 16 m široka, s gazom od 5 m s približno 3.800 dwt i 200-250 TEU kapaciteta.

Tipičan primjer bio je Ro-Ro brod kompanije Stern Line-s -"Dalraida" ili "Sterne Shipper". Unutrašnji pristup između paluba na tim brodovima bio je pomoću podizanja i brod je najčešće imao dva ulaza na pramcu i na krmi. Rampe na krmi bile su oko 12 m duge i 6 do 9 m široke.

Sredinom sedamdesetih godina potražnja za većim brodovima dovela je do gradnje brodova otprilike od 5.800 tona, 125 m, dugih 19 m širokih i sa 6 m gaza, kapaciteta 300 TEU. Brzina je ostala ista, otprilike 18 čvorova, isto i pogonski strojevi s ugrađenim srednjohodnim diesel motorom od otprilike 6 000 KS.

Nova generacija velikih srednjohodnih motora počela se sada pojavljivati početkom osamdesetih godina. "Peilstikov PC 3" na primjer, koji je omogućavao manji mašinski prostor zbog smanjenog broja cilindara tako što je trostruki i četvorstruki mjenjač smanjio na dvostruki. Fiksiranjem unutrašnje rampe, došlo je do prednosti u sistemima za podizanje tereta, brže operacije teretom, manje održavanje broda i manja početna ulaganja.

Krajem osamdesetih godina, dwt tonaža takvih brodova bila je oko 8 000 tona, a dimenzije 150 m, dužine 20 m širine i 7 m gaza. Ti visokozapreminski brodovi imali su kapacitet odprilike 500 TEU i oblikovane prostorne rampe na krmi, 12 m široke i 15 m duge izgrađene tako da su na njima mogli raditi veliki viljuškari u oba pravca istovremeno.

Povećana stabilnost broda omogućila je da se više tereta smjesti na gornju palubu izloženu vjetru. Taj je teret morao je biti zaštićen. To se postiglo izgradnjom prednje dodatne strukture s prostorom za garažu u podnožju, visokim zaklonima i produbljenim izduvnim vezama prema krmi.

Primjer takvog tipa broda bio je "Searunner", vrsta broda, od kojih je 11 izgrađeno za kompaniju Stenaline iz Republike Koreje. Vrata na pramcu i rampama nijesu bila prilagođena pa je stoga prostor za manipulisanje teretom bio ograničen na 15,2 m dužine i 12 m širine rampe na krmi. Unutrašnji pristup bio je učvršćen preko rampe za gornju palubu, a podizanje tereta vršilo se donjih prostora palube.

Najinteresantnije je, što je vrlo malo od prvih Ro-Ro brodova na kratkim pomorskim linijama doživjelo neku vrstu promjena ili u težini ili u dužini. Brodovi su bili najčešće produbljivani u oba smjera, što je zahtijevalo montiranje osigurača na strane brodova da bi se održala adekvatna stabilnost broda. Mnogi od prvih brodova bili su prilagođeni za prevoz željezničkih vagona.

Takve velike operacije tj. prepravke bile su usmjerene poboljšanju kapaciteta i povećanju efikasnosti na vrlo frekventnim linijama. Vrlo su često dva broda bila povećana da bi zamijenila kombinaciju tri broda ili sa dva nova, veća i brža broda uvedena na linijama da bi zamijenila tri-četiri broda. Tako su brzine bile povećane na oko 20 čvorova, a veličine brodova na najveće koje su luke mogle primiti. Naravno, povećanim brodovima, još su više pažnje posvećivalo u dijelu sposobnosti broda da iskrca što više tereta i što brže. Da bi se to postiglo, na mnoge su nove brodove ugrađene dvije rampe na krmi za istovremeno ukrcavanje i iskrčavanje.

Prva generacija preookeanskih Ro-Ro brodova bila je “**Paralla**”, tip brodova izgrađen 1971. godine za Skandinaviju. Na tim brodovima otpočeo je razvoj krmene kvadratne rampe, da bi se omogućilo brodu uplovljenje bilo na koje пристанище i istovar tereta bez ikakve pomoći sa strane.

Prve rampe bile su sastavljene od triju sekcija, s galvnom sekcijom ukovanom na brodu dugom 19 m širokom 7 m na pristaništu, s mogućnošću otvaranja i do preko 10,5 m. širine na brodskom krmenom pragu. Druga je sekcija 11 m duga i 7 m široka s potpuno ravnom završnom sekcijom od 5,5 m koja prenosi jedan posto rampinog tereta na пристаниште.

Takve prve rampe bile su kapaciteta 150 tona i omogućavale su direktne operacije na brodu za internu redistribuciju tereta preko učvršćenih rampi ili dizalica, ili njihove kombinacije. Kapacitet Parelle za primanje tereta bio je do 57 000m³, što je odgovaralo 20 255 tona i s kapacitetom kontejnera od 1 200 TEU. Na 199 m dužine i 28,65 m širine ti su brodovi bili opremljeni sa tri Pielstick 18 PC 2V srednjohodna diesel-motora, od kojih je svaki razvijao 8 640 bhp uz 520 rpm i svi spojeni na jednu osovinu s okretajima od 130 rpm.

Takvi veliki motori donijeli su prilične probleme, jer su se izdizali dosta visoko na brodu i smetali tj. onemogućivali prilaz teretu s krmenih rampi. Ti problemi uticali su, da se dođe do povoljnih rješenja, uključujući postavljanje osovine izvan sredine, što su predložili stručnjaci kompanija “Rhenstahl Nordesewerke” i “Transatlantikr.

Sledeća generacija **Ro-Ro** brodova bila je naručena 1985-86 godine. Ona se odlikovala prema kapacitetu duplih paluba, jednostavnosti sporohodnog diesel motora i Navire-Jumbo rampama, kapaciteta 400 tona tereta. Te su rampe bile sastavljene iz tri sekcije, najduža je bila 29,5 m, a bila je pričvršćena na brod pod uglom od 64 stepena u odnosu na srednju liniju broda.

Dvije palubne grede služile su kao nosači te sekcije, bile su postavljene preko na krajevima gornje palube da bi omogućile, da se dio tereta prenese preko sledeće sekcije na obali.

U unutrašnjem dijelu broda teret se može pomicati (ukrcavati-iskrcavati) istovremeno u tri pravca: iznad ležišta motora na gornju i otvorenu palubu preko 8,3 m široke fiksne rampe, zatim preko 11,7 m široke bočne rampe na donju palubu, zatvorenu prema moru, s dvije sekcije rampe-pokrivača od 60 m ili direktno na glavnu palubu pored ležišta motora do desnog boka broda.

Od te treće generacije brodova prekooceanskog tipa, bilo je završeno više od 20 brodova opremljenih Mac Gregorovim rampama, kapaciteta 400 tona. Svi se oni u ponečem razlikuju, a najbolji je primjer brod "Boogabilla" kompanije Barber Blue See. 69

Sadašnja prekooceanska generacija Ro-Ro brodova još je uvijek relativno mala, a najveće usporenje njihovoj kontinuiranoj ekspanziji je vrlo visoka cijena takvih brodova u upoređenju sa kontejnerskim i konvencionalnim trgovačkim brodovima. Uprkos tome, njihova privlačnost kao strategijskih sredstava upotrebe, privukla je određeni stepen interesa nacionalnih vlada skoro svih pomorskih zemalja.

6.2.1. Afirmacija Ro-Ro brodova

Ro-Ro brodovi su se uključili danas, na kraćim pomorskim trgovačkim relacijama što je dobro uočljivo na Sjevernom moru i Baltiku, dok su polukontejnerski i potpuni kontejnerski brodovi uključeni na dužim relacijama, a uložene investicije su u potpunosti opravdali na dužim interkontinentalnim linijama.

Ne poštujući, gore dokazano pravilo nekoliko Skandinavskih brodara, čiji su brodovi bili uposleni u Sjevernom moru, pojačali su početkom osamdesetih godina svoju konvencionalnu flotu brodovima kontejnerskog tipa. Ubrzo su se našli pred neočekivanom potrebom da te još nove brodove zamijene, na tim relacijama Ro-Ro brodovima. Gledajući danas unazad, lako je shvatiti zašto velika većina kratkih morskih relacija čvrsto je vezana za kopnene trgovačke puteve koji se prekidaju na obalama koje razdvaja određeno more. U takvim okolnostima Ro-Ro brodu je omogućeno ostvarenje upravo onakvog transporta za koje je projektovan, tj. da bude nastavak kopnene veze preko mora ili slikovito govoreći on je neka vrsta pokretnog mosta između dvaju obalnih terminala.

69. Political Economy of Marine Transport Fairplay 1989

Značajno je takođe i to: da su osamdesetih godina potvrđene brojne prednosti Ro-Ro brodova u zakrčenim lukama, zahvaljujući činjenici da imaju vrlo male prōhtjeve s obzirom na obalu i lučku infrastrukturu. Brodu takvog tipa dovoljan je i mali čvrsti djelić obale dostupan za spuštanje rampe pa da se u najkraćem roku obavi iskrcaj i ukrcaj. Ova karakteristika učinila je taj brod idealnim za doticanje jako frekventnih luka koje ne raspolažu odgovarajućim infrastrukutrom, što je najbolje došlo do izražaja na Srednjem istoku ili u Nigeriji gdje se jedno vrijeme odvijao velik promet tim tipovima brodova.

Devedesetih godina potvrdila se još jednom svestranost ovog tipa broda i njegova idealnost na kraćim relacijama, a naročito u prometu između visokoindustrijalizovanih zemalja s dobrom infrastrukturom i jakim kopnenim prometom. I naravno, svugdje drugo gdje mu lučke pogodnosti budu omogućivale konkuretnost prema drugim vrstama transporta.

Danas je postalo jasno, da je pravilnije Ro-Ro brod definisati kao vrstu modernog transporta, nego kao tip broda sličan klasičnom kontejneru. Ipak moramo zaključiti da postoje mnoge kombinacije ovih dva načina transporta, premda i u takvim slučajevima ipak dominira jedan od tih dva načina prevoza. Međusoban odnos Ro-Ro i kontejnerskih prevoza prilično je jasno definisan na relacijama gdje prvi čini dopunski prevoz drugome kao npr. prometu između Evrope i Južne Afrike gdje je kontejnerski promet glavni, a Ro-Ro sporedni. Činjenica da je Ro-Ro prevoz dopunski na svim relacijama gdje je glavni oblik prevoza kontejner ide u prilog tvrdnji da su ostale relacije poslovno područje kontejnerskih brodova.

Danas već možemo tvrditi da su svi značajniji pomorski putevi svijeta djelimično ili potpuno kontejnerizovani, izuzev istočne Afrike, Indije i južno-američkog kontinenta. Postoje međutim opravdana mišljenja da će kontejner uskoro osvojiti i područje Južne Amerike gdje su krcatelji konačno postali svjesni uštede vremena i novca, koji omogućava dobro organizovan kontejnerski sistem, pa je u tu svrhu gotovo sve spremno za prihvatanje kontejnera i na tom području. Devedesete godine obilježile su punu kontejnerizaciju na plovim putevima od Dalekog istoka do južne Afrike, gdje je kao veliki početak obilježen 1 januar 1991 godine.

Što se tiče veličine brodova čini se da se njihova eskalacija zaustavila između 47 000 i 50 000 dwt i oko 2 000 TEU kapaciteta. Iako je očito da većina brodara preferira manje plovne jedinice ima i onih koji su za sve veće brodove.

Razmatajući vjerovatne mogućnosti razvoja u idućim godinama ohrabruje činjenica da za oba tipa broda nove tehnologije vlada i dalje vrlo veliko interesovanje, što govori da se može očekivati još mnogo novih aktivnosti vezanih uz nove načine prevoza na kraju ovoga vijeka.

Uprkos strahu da bi sadašnje tendencije u narudžbama spomenutih tipova brodova mogle dovesti do relativno brzog zasićenja, na nekim, danas vrlo unosnim relacijama, može se očekivati ulazak novih i kontejnerskih i Ro-Ro brodova u svjetsku flotu, a pogotovo kombinovanih tipova.

6.3. LASH tehnologija

LASH sistem konstruisao je američki inženjer Jerome L. Goldman, koji je još godine 1952 počeo istraživati mogućnost konstruisanja broda koji bi ubrzao obrtaj i redukovao troškove manipulisanja. Prvu je probu s uspjehom izvršio brod "Arcadia Forest" koji je izgrađen u Japanu po licenci LASH Systems, Inc New Orleans.

LASH brod ima jednu palubu široko grotlo i bočne tankove, te je u biti vrlo sličan bulk-carrieru. Zbog slobodnog pristupa krmi, koja služi za manipulisanje barži, zapovjednički most smješten je na prednjem dijelu broda. Stroj je smješten na krmi sa strane broda. Skladišta LASH broda su otvoreni prostori, s jakim vertikalnim vodičama na uglovima grotla. Vodiče služe da se barže smjeste jedna iznad druge i da spriječe pomicanje barži za vrijeme ljuljanja broda.

Osnovna transportna jedinica LASH broda je barža zavarena čelična kutija koja je zapravo, plutajući kontejner. Skladište je pravouglog oblika, bez kon-strukcije kao što su potpore, pregrade, okviri itd. Poklopci skladišta su od čelika nepropisno za vodu. Iako su prve barže građene od čelika danas se grade od fibe-rglasa. Dužina tih barži je oko 18 m širina 10 m, a mogu krcati oko 370 tona tereta.

Prvobitna veličina LASH barži prilagođena je veličini barže na Mississippiju. Tako dvije LASH barže imaju istu veličinu kao jedna barža (teglenica) na Mississippiju.

Osnovno sredstvo manipulisanja baržama na LASH brodu jest velika portalna brodska dizalica kapaciteta 500 tona. Njena je funkcija da baržu, koju remorker dopremi do krme, podigne iz vode i prenese na određeno mjesto na brodu. Dizalica je smještena na jakim šinama što se protežu uzduž broda. Za ukrcaj barži dizalica se koristi okvirom koji je donekle sličan okviru za ukrcaj kontejnera.

Brzina dizanja, spuštanja i transportovanja tom dizalicom relativno je mala, dovoljna za prosječan ciklus od 15 minuta. **70**

Dizanjem barže rukuje jedan čovjek operator dizalice. Pritiskom na seriju dugmadi barža se pričvrsti uz okvir za dizanje podigne iz vode iznad visine palube, transportuje se naprijed ili nazad i spusti u skladište.

LASH brod može prevoziti i kontejnere, jednako kao i specijalizovani kontejnerski brod. Uptrebom brzomontirajućeg sistema ćelija. LASH brod se može izvan brodogradilišta preurediti iz nosača barži u nosač kontejnera. Za manipulisanje kontejnera ti brodovi imaju dodatnu dizalicu kapaciteta do 35 tona. Kontejnerski kapaciteti, kao i ta dizalica smješteni su u prednjem dijelu broda. Takvi brodovi obično nose kombinaciju barži i kontejnera, tako na primjer brodovi kompanije PEEL mogu nositi 49 barži i 35 kontejnera od 20 stopa ili 34 barže i 700 kontejnera.

6.3.1. *LASH brodovi s pojedinim podsistemima i njihovim karakteristikama*

LASH brodovi su posebno konstruisani i građeni brodovi za prevoz barži. Nadgradnje i komandni most smješteni su im na pramcu, a pogon na sredini broda ili prema krmi. Barže se ukrcavaju preko krme, specijalnom dizalicom nosivosti 50 tona koja je pokretna i s krme prenosi barže na određena mjesta na brodu. Barže se krcaju pod palubu u posebne ćelije kao i kod kontejnerskog broda i na palubi uglavnom po dvije barže u visinu. Prvi LASH brod koji je pušten u promet krajme 1969 godine bio je brod Arcadia Forest preduzeća Central Gulf Line. Poslije Central Gulf Line seriju od pet LASH brodova naručilo je preduzeće Prudential - Grace Lines i prvi brod iz te serije zaplovio je 1970 godine. Prvi LASH brodovi pokazali su odlična maritimna svojstva i tako otvorili put za izgradnju novih LASH brodova. LASH brod može ukrcati iskrcati 4 barže na sat, pa tako brod koji nosi 73 barže (LASH Italia) može biti ukrcan - iskrcan za 18 do 20 sati. **71**

Arcadia Fores preko noći može biti pretvorena i u kontejnerski brod koji krca 1 384 kontejnera ISO serije 1C. To je, uglavnom karakteristika i ostalih LASH brodova. Neki brodovi, kao što su brodovi preduzeća Prudential Grace Lines osim LASH dizalice, imaju i kontejnerske dizalice, pa mogu istovremeno prevoziti i barže i kontejnere ili ih istovremeno ukrcavati-iskrcavati. Broj prevoženih kontejnera varira od broda do broda zavisno od veličine i konstrukcionog rješenja. Brzina LASH brodova je do 23 čv/h a mogu nositi do 89 barži ("Waterman").

71. Ivo Marković, Savremeni transportni sistemi - Sveučilište Rijeka 1989.

LASH brodovi “Pacifik Far East Line”, su kombimovani brodovi za prevoz barži, imaju i kontejnersku dizalicu od 30 tona za ukrcaj-iskcaj kontejnera. Da bi se LASH brodovi lakše i ekonomičnije eksploatisali radi se na razradi sistema Flash i Splash, a ponegde se oni već nalaze u ograničenoj upotrebi (Flash u severu Central Gulf Line, a Splash u Njemačkoj pod imenom Capricorn, ali bez veze, s LASH operacijom). Radi se zapravo o feeder sistemima odnosno da se po istom sistemu kao i kod kontejnera upotrebljava manji brod za sakupljanje LASH barži po lukama gdje su manje količine tereta tj. manji broj barži pa se one koncentrišu na jedno mjesto gdje ih krca prekookeanski LASH brod. Na isti se način obavlja i iskrcaj i distribucija LASH barži. Osnovne karakteristike LASH brodova iznesene su na strani 193 u poglavlju 3.9.2.

Flash je skraćenica od feeder LASH, a radi se zapravo o mini nosaču barži koji može ukrcati do 10 LASH barži i nema vlastitog pogona već ga tegli remorker.

Splash je skraćenica od Self Propelled LASH, i kao što sam naziv govori radi se o feeder LASH-u s vlastitim pogonom, koji takođe može ukrcati do 10 LASH barži.

Oba tipa broda su koncipirana na načelu plovećeg doka, bez dizalice, a barže uplovljavaju isplovljavaju iz broda. Ti su brodovi velika pomoć matičnim LASH brodovima na linijama velikog inteziteta, jer LASH brodovi u tom slučaju dotiču samo jednu, dvije ili ograničen broj luka.

6.3.2. LASH barže

Kod LASH sistema barže su konstruisane tako da odgovaraju mogućnostima evropskih unutrašnjih plovni puteva, građene su od čelika pravouglog su oblika i sposobne da plove kao i svaka druga barža. Spojnicama koje posjeduju mogu se spajati u sastave za unutrašnju plovidbu. Veliki otvor grotla omogućuje brz iskrcaj-ukrcaj tereta. Poklopci barži su pontonski ili hidraulični.

Prva generacija LASH barži priključena je na ventilacijski sistem broda, ali su se pri iskrcaju s broda javljali problemi ventilacija na barži. Druga generacija LASH barži koja je već u upotrebi gradi se od čelika, i od drugih materijala kao što su plastika, fiberglas itd. Osim toga druga generacija LASH barži ima i

samostalan sistem ventilacije (Waterman) nezavisan od broda nosača koji upotrebljava kad nije a brodu. Kad se nalazi na brodu onda se priključuje i koristi ventilacijski sistem broda.

Osim toga radi se i na projektu i konstrukciji barže hladnjače za prevoz hlađenih teret specijalne barže za ukrcaj automobila, a u vezi s LASH sistemima razrađuje se i sistem krcanja do 12 punih kontejnera odjednom kao jedna jedinica na LASH brod s pomoću dizalice za ukrcaj iskrcaj barži Pacific Far East Line. Na uhodanim linijama obično se operiše s tri garniture barži jedna je garnitura na brodu u navigaciji, a druge dvije nalaze se na ukrcaju -iskrcaju na krajnjim tačkama linije.

LASH barže zaštićuju robu od krađe jer se barže mogu dobro zatvoriti i plombirati. Roba u transportu je osigurana od oštećenja i od meteoroloških uticaja kao i kontejner, pa su premije osiguranja dosta manje jer je manji i rizik. Zabilježen je povoljan odnos osiguravajućih kompanija prema ovom sistemu transporta.

Zanimljivo je napomenuti da neki LASH brodovi nude i servis unamjiteljima direktno od njihovih klijenata, i kod kontejnerskog sistema.

6.4. >SEABEE< sistem

Ovi brodovi građeni su prema projektima biroa J.J. Nenry - New York. Prvi Seabee brod zaplovio je polovinom 1972. godine. Iako se u načelu ne razlikuju od LASH brodova, odnosno od ostalih brodova nosača barži imaju neka obilježja koja ih izdvajaju. Prije svega Seabee brodovi su građeni da bi mogli opsluživati linije između najfrekventnijih unutrašnjih plovih puteva u SAD i Evropi, pa su i najekonimičniji na relaciji Mississippi-Rajna. Barže su im dvostruko veće od LASH barži, pa zbog toga ne odgovaraju većini evropskih unutrašnjih plovih puteva, osim velikih rijeka kao Rajna, Laba, Rhone itd. kojima mogu biti tegljene.

Seabee brodovi krcaju do 38 Seabee barži. Imaju nekoliko paluba za razliku od LASH broda i mogu lako biti pretvoreni u brodove za druge namjene (osobito vojne) i brodove za prevoz teških tereta. Mogu se relativno jednostavno perurediti i u brodove s Ro-Ro karakteristikama i u kontejnerske brodove s kapacitetom od 1784 (20*) kontejnera. Nadgrađe im se nalazi na pramcu a strojarski prostor ispod najniže palube.

Krcaju po 12 barži na dvije donje palube i 14 barži na gornju palubu. Cijeli brod može biti ukrcao - iskrcao za oko 13 sati.

Na krmi usmjesto dizalice kao kod LASH brodova ima Syncrolift platformu-dizalicu nosivost 2 000 tona. Kad se platforma spusti u niži položaj iznad nje uplovljavaju dvije barže. Barže se namjeste u pravi položaj i onda se platforma i barže na njoj hidraulično dižu do palube na koju treba da se ukrcaju. Kad stignu na tu visinu barže se sitemom transportera po šinama smještaju na predviđeno mjesto. Uredaji za dizanje i spuštanje barži i njihovo smještanje, na određeno mjesto mnogo su komplikovaniji nego na LASH brodovima. Imaju i nedostatak što brže moraju biti iskrcaane, tačno obrnutim redom od onog kojim su ukrcaane za razliku od LASH-a gdje mogu biti iskrcaane i prenošene iz bilo kojeg dijela broda.

6.5. >Bacat< sistem, >Bacat< brodovi

Radi se o manjem brodu nosaču barži polukatamaranske kontstrukcije jer mu samo dio oko 1/3 broda ima katamaranski oblik. Izgrađen je u danskom brodogradilištu Frederikshavns Waerft & i Trdok A/S početkom 1974. godine.

Barže uplovljavaju u tunel između dva trupa katamarana, a onda se u paru, po dvije, dižu dizalicom- platforom, nosivost 400 tona, na palubu. Smještaju se na palubu po sistemu kao kod "Seabee brodova". >Bacat brod< može ukrcati 10 >Bacat barži< na palubu i 3 LASH barže u tunel.

>Bacat< brodovi imaju nagrade na pramcu, a mašinski prostor ispod paluba za utovarivanje barži. Ti su brodovi građeni za prevoz između Danske i sjeverne Engleske, a mogu služiti i kao >feeder<-brodovi za prekooceanske LASH brodove. Ukrcaj - iskrcaj cijelog broda može da traje oko 6 sati.

6.5.1. >Bacat< barže

Budići da su barže prilagođene uskim unutrašnjim putevima sjeverne Engleske, mnogo su manje od LASH barži.

Bacat barže građene su od istih materijala kao i LASH i SEABEE barže i mogu ukrcavati različite vrste tereta. Međutim, prema informaciji objavljenoj u časopisu racionalizacija transporta i manipulacija tereta br. 1/89 str. 28 Beograd navedeno je : ***"Nakon sedmogodišnjih iskustava pomorsko društvo Pacific Far east line iz San Franciska donijelo je odluku da napusti eksploataciju LASH - brodova u saobraćaju između SAD i Japana i da ih pretvori u brodove za prevoz kontejnera.***

Za donošenje ovakve odluke postojala su uglavnom dva razloga i to:

- 1. Suviše brzo trošenje-habanje pojedinih elemenata LASH-brodova i***
- 2. Skupa vučna služba japanskih remorkera koji su odbili da istovremeno vuču više od dvije barže, dok je prema kalkulacijama bila predviđena vuča grupe od 10-20 barži.***

Zbog navedenih razloga, ova vrsta prevoza između SAD i Japana postala je nerentabilna i izvor velikih gubitaka. Ove jedinice LASH-brodova se, međutim veoma uspješno eksploatišu u saobraćaju sa Australijom i Bliskim Istokom.

Napušteni LASH brodovi pretvorili su se u brodove za prevoz kontejnera, kapaciteta 1904 kontejnera ekvivalenta od 20 stopa. Za rekonstrukciju ovakvog broda potrebno je vrijeme od 70 dana, a troškovi rekonstrukcije iznosit će oko 20 miliona dolara".

Znači, zahvaljujući svojoj fleksibilnosti ti se brodovi brzo pretvaraju u kontejnerske i postaju rentabilni. Tako će taj sistem i dalje uspješno biti u eksploataciji, i to više što se u odnosu na kontejnerske brodove zadržavaju po svjetskim lukama čak 70% manje

Djelovanje modernih prevoznih sistema na pomorskom tržištu, u području pomorskog prevoza generalnih tereta na politiku litoralizacije nešto je drukčije od djelovanja koji se mogu uočiti kod modernih prevoznih sistema u prevozima nafte i masovnih suvih rasutih tereta. Skupi prekrcaj i skupi kopneni prevoz velikih količina nafte i suvih rasutih tereta upućuju, s gledišta ekonomičnosti, na takva rješenja u kojima će ti troškovi biti što manji, a to znači da konačni potrošači trebaju biti što bliže luci iskrcaja. Moderni prevozni sistemi generalnih tereta imaju, naprotiv, veće mogućnosti za ekonomski racionalno povezivanje s kopnenim prevozima, pa taj način olakšavaju prevoze do potrošača u unutrašnjost zemlje i smanjuju ekonomsku udaljenost do morskih luka. Iz takvih razmišljanja nebi se smjelo zaključiti da pomorski prevoz generalnih tereta u svojim novim tehnološkim i sistematskim oblicima djeluje, u određenom smislu, nestimulativno na razvoj litoralizacije. To djelovanje treba prvenstveno tražiti u boljem prevoznom povezivanju unutrašnjosti svih zemalja s morskim lukama, u gradnji racionalnije, ekonomičnije i modernije željezničke i drumske mreže te u usmjeravanju osnovnih saobraćajnica k moru i od mora. 72

7. SLOBODNO TRŽIŠTE

Slobodno tržište se može definisati kao mjesto gdje se susrijeću ponude i potražnje brodskog prostora za određeno šire ili uže područje i gdje se utvrđuju odnosi koji iz njih proističu (oblikovanje tržišnih vozarina market rate of freight-dnevne nomre ukrcaja i iskrcaja tereta - daily rate) i sklapaju prevozni ugovori i ugovori o zakupu i o kupoprodaji brodova. Takvo tržište može uticati na kretanje u pomorskom prevozu širom svijeta npr. londonsko i amsterdamsko tržište. U posljednje vrijeme, razvojem savremenih informacionih sistema i modernih komunikacija, došlo je do jačanja drugih centara kao npr. New Your, Tokyo, Hamburg, Hong Kong i dr.

Treba naglasiti da je pojam slobodno tržište u pomorskom brodarstvu kolko ekonomski isto toliko i pravno tehnički sa svojim specifičnostima koji u osnovi nema veze sa opštim pojmom tržišta kako ga opšta ekonomska -pomorska nauka svhata i izučava. Ukupnost ponude i potražnje na slobodnom tržištu je pojam koji podrazumijeva ukupnost odnosa u ponudi brodskog prostora i u potražnji za njime pa je uobičajeno reći da je pomorsko slobodno tržište *“zasićeno”, “nemirno” (saturated-poor-agitated market) i sl.*

Osim toga, sve veća akumulacija vrijednosti u riziku na moru česte pojave ratnog stanja, pomorskih prevoza i zlonamjrenog postpanja naglašavaju privredno značenje istraživanja i izučavanja slobodnog pomorskog tržišta u novim uslovima, u čemu se ne može zaobići poznavanje pomorskog osiguranja kao najstarije i ujedno i najrazvijenije ekonomsko pravne kategorije u pomorskom brodarstvu.

U našoj naučnoj i stručnoj literaturi ekonomika slobodnog tržišta je malo proučavana kao posebna ekonomsko pravna disciplina. Ono što je u tom pogledu tokom nekoliko posljednjih godina objavljeno odnosi se većinom na problematiku na koju su pojedini autori bili orjentisani kao stručnjaci za proučavanje rješavanja određenih problema na tržištu brodskog prostora, tržištu vozarina, tržištu pomorskog osiguranja.

U slobodnom brodarstvu brodovi nemaju određene pravce kretanja već su pravci njihovog kretanja uslovljeni mogućnostima zaposlenja brodova. Ovi brodovi po pravilu koriste pune kapacitete za prevoz tereta na određenom putovanju ili na više uzastopnih putovanja ili se unajmljuju za određeno vrijeme.

Ako se brod eksploatiše na osnovu ugovora na putovanje onda poseban ekonomski problem predstavljaju putovanja praznog broda (vožnja u balastu) koje se nužno javljaju, ali je brodar zainteresovan da ih svede na najmanju mjeru. Predmet prevoza slobodnog brodarstva su suvi masovni tereti koji se dijele na najvažnije suve rasute terete (major bulk cargo) koje čine žitarice, rude, ugalj, fosfati, boksit (glinica) manje važne rasute terete (minor bulk cargo) koji čine veliki broj rasutih tereta od kojih su najvažniji: šećer, cement, drvo itd.

Za prevoz ovih tereta koriste se tramperi opšte namjene, specijalizovani brodovi za prevoz rasutih tereta, bulkcarrier i kombinovani brodovi za prevoz rasutih i tečnih tereta (OBO i OO carieri). Osim toga koriste se brodovi specijalizovani za prevoz određenih rasutih tereta kao što su ore carriers (za prevoz ruda), brodovi za prevoz uglja itd. Karakteristično je da tramperi opšte namjene imaju sve manji značaj u slobodnom brodarstvu. Brodovi specijalizovani za rasute terete imaju veliku nosivost što izaziva digresiju troškova po jedinici kapaciteta čime se postiže veća ekonomičnost ovih brodova.

Slobodno brodarstvo predstavlja zapravo najstariji oblik pomorskog brodarstva, dok su se linijsko i tankersko brodarstvo javili tek u 19 vijeku. Međutim, slobodno brodarstvo je pretrpjelo velike organizacione, tehnološke i ekonomske promjene naročito u 20. vijeku.

Opšti i jedinstveni pokazatelj situacije na pomorskom tržištu je cijena onog što se prodaje i kupuje. *Cijena je naime, svojevrsna rezultanta djelovanja svih komponenata tržišta, od subjekata koji nastupaju na tržištu i količina predmeta kupnje i prodaje pa do svih mogućih prirodnih, tehničkih, tehnoloških, institucionalnih i drugih faktora, kao konstitutivnih elemenata složenog sklopa tržišta.* Zbog tih razloga pitanja formiranja i kretanja cijena moraju zauzeti centralno mjesto u proučavanju specifičnih značenja svakog pojedinog tržišta.⁷³

Međutim, to što je rečeno vrijedi samo uopšteno za svjetsku trgovačku mornaricu kao cjelinu, tj. za njene ukupne troškove i za ukupne vozarine koje ona ostvaruje. Osim toga vozarine pokazuju tendenciju da se kreću na visini ukupnih troškova uvećanih za iznos profita koji odgovara prosječnoj profitnoj stopi samo ako se računa s porosjecima koji se odnose na stanja u dužim vremenskim razmacima, tj. na razdoblja od najmanje jednog potpunog privrednog ciklusa na pomorskom tržištu.

73. Vito Dante Flore: *L' incontro fra domanda ed offerta nell' industria dei trasporti marittimi*, Rivista di politica economica, svezak VII, jula 1989 str.1292.

U pojedinačno uzetim slučajevima odnos između vozarina i troškova mnogo varira s obzirom na različitu ekonomičnost brodova raznih veličina i različitih drugih tehničkih značenja, a takođe i s obzirom na različite uslove poslovanja brogarskih preduzeća raznih zemalja čiji se različiti uslovi svode na razlike i specifičnosti pojedinih nacionalnih privreda. 74

Još veća odstupanja vozarina od troškova i u pozitivnom i u negativnom smislu nastaju u pojedinim fazama privrednih ciklusa. Zbog upravo velikih oscilacija vozarina, koje za vrijeme velikih depresija može biti i znatno ispod nivoa troškova, pa do daleko iznad cijena koštanja prevoznih usluga, ponekad se čak rađa sumnja da se tu radi o izuzetku od teorije vrijednosti. 75

Međutim, potpuno je jasno da se i vozarine kao i cijene svih ostalih proizvoda i usluga moraju kretati oko vrijednosti, tj. konkretno oko vrijednosti prevoza. Cijene se inače rijetko poklapaju s vrijednošću. Pod uticaj promjenjivih odnosa između ponude i potražnje cijene se naizmjenice kreću iznad i ispod vrijednosti. Upravo u tom kolebanju cijena oko vrijednosti dolazi do izražaja djelovanje zakona vrijednosti u čitavoj privredi, pa tako i u brodarstvu. Specifično je u brodarstvu samo to da oscilacije vozarina iznad i ispod vrijednosti prevoznih usluga mogu biti izvanredno velike, mnogo veće nego što je to slučaj kod bilo kojih drugih proizvoda i usluga.

Brodari, naravno, ne mogu uticati na situaciju na pomorskom tržištu. Oni samo mogu nastojati da se u svojoj privrednoj djelatnosti toj situaciji što bolje prilagode.

Brodari u slobodnoj plovidbi nude na pomorskom tržištu prevozne usluge imajući pred sobom tri osnovna nivoa vozarinskih stavova, i to vozarinske stavove koji postižu na nastavljanje poslovanja (continuation rates), vozarinske stavove koji navode na prenos kapitala (transfer rates) i vozarinske stavove koji primoravaju na stavljanje broda u raspremu (lay up rates). Vozarine nastavljanja poslovanja, jesu takve vozarine koje uslovljavaju visoku, odnosno natrprosječnu rentabilnost i koje zbog toga daju podsticaj brodaru da se i dalje bavi pomorsko prevoznim poslovanjem. Vozarine koje navode na prenos kapitala jesu vozarine koje uglavnom pokrivaju troškove, omogućujući troškove na granci rentabilnosti, ili ostvarivanje minimalne rentabilnosti.

74. Goss, R.O. (1989) *Studies in Maritime Economics*, Cambridge University Press, London

75. S.G. Sturmeij: *On the pricing of tramp ship freight service*, Bergen 1985 str. 5

Takve vozarine, ako se trajnije održavaju na tržištu, navode brodarka na razmišljanje ne bili bilo bolje da on svoj kapital i svju preduzetničku sposobnost upotrijebi u nekom drugom poslu koji će mu donijeti veći profit. Te vozarine mogu, dakle uticati na povlačenje kapitala iz brodarstva i njegovo prebacivanje u druge privredne djelatnosti, po čemu su one i dobile svoj prije navedeni naziv. Vozarine koje primoravaju na stavljanje broda u raspremu jesu takve vozarine na osnovi kojih se ostvaruju prihodi niži od troškova iskorištavanja broda, i to niži za iznos troškova raspeme broda. Takvi su vozarinski stavovi najniže cijene prevoznih usluga koje je brodar spreman prihvatiti, odnosno to su vozarinski stavovi kod kojih se donosi odluka o stavljanju broda u raspremu. Uopšteno se uzima, da su vozarine koje prethode stavljanju broda u raspremu oko 5% niže od visine troškova iskorištavanja broda koji se nalazi pred klasom. 76

Gornja granica vozarina prilično je neodređena, kao što su to pokazale dosadašnje konjunktore na pomorskom tržištu. Donja je granica čvršća ali opet i ona nije preciznije određena, a niti jedinstvena, jer vozarine raspeme mogu prilično varirati kod pojedinih brodova, u zavisnosti od njihove veličine, tipa, vrste pogodna, brzine, stepena opremljenosti i starosti, a također i zavisnosti od nacionalne pripadnosti broda, odnosno od različitih uslova poslovanja u raznim zemljama. 77

U svakom slučaju, navedene krajnosti predstavljaju granice između kojih osciliraju vozarine u slobodnoj plovidbi i razmak između tih granica može biti veoma velik.

Veliki rasponi između najviših i najvažnijih vozarina u slobodnoj plovidbi posljedica su velikih promjena u odnosima između ponude i potražnje broskog protora, odnosno tereta na tržištu pomorskih prevoza.

Na mijenjanje odnosa između rapoložive tonaže i tereta djeluju mnogi faktori koji povremeno narušavaju ravnotežu između ponude i potražnje prevoznih usluga na u pomorskom tržištu. Od tih će ovdje biti istaknuti samo najbitniji činioci koji djeluju kao glavne pokretačke sile u mahanizmu pomorskog tržišta.

Potražinja broskog prostora određena je u prvom redu obimom prevoza robe morskim putevima.

Na veličinu robnog prometa morskim putevima utiču ovi elementi :78

76. Sturmej o.c. str. 5 i 6

77. E. Corbino: *Economia dei trasporti marittimci*, Napoli 1983 str. 189

78- Š.Savin: *Ekonomičnost i rentabilnost brodova slobodne plovidbe ex Jugoslavije*, str.

- a) nabava cijena robe,
- b) trošak prevoza robe do luke ukrcaja
- c) trošak prevoza robe morskim putem,
- d) trošak prevoza robe od iskrcajne luke do tržišta potrošnje,
- e) cijena koja se može postići pri prodaji robe.

Osim normalnih opštih troškova trgovinskog poslovanja tome još treba dodati i druge neposredne troškove o međunarodnoj razmjeni, kao što su carina, osiguranje robe i kamate na angažovani kapital. O svim tim elementima zavisi financijski rezultat, tj. dobitak ili profit koji u krajnjoj liniji igra najvažniju ulogu u međunarodnoj trgovini, kao činilac koji djeluje na obim spoljno-trgovinskog robnog prevoza morskim putem.

Kad se pogledaju navedeni elementi, ne računajući još i razne druge okolnosti koje su od uticaja u međunarodnoj robnoj razmjeni, nameće se sam po sebi zaključak da stavka c) tj. trošak prevoza robe morem, mora imati prilično ograničenu važnost kao činilac koji stimulira ili destimulira prekomorski robni prevoz.

Time se, naravno, ne želi reći da se pomorsko prevozni troškovi odnosno vozarine mogu zanemariti kao činilac koji utiče na razvoj prekomorskog robnog prometa. Time se hoće samo istaknuti da drgi činioci kao što su nabavne i prodajne cijene robe, ekonomsko-političke mjere raznih zemalja, carinske barijere i carinske povlastice, težnje i mogućnosti zadovoljavanja određenih potreba s obzirom na ekonomsku situaciju u raznim zemljama itd. igraju daleko veću ulogu kao činioci koji utiču na veličinu međunarodnog robnog prometa i preko toga na potražnju brodskog prostora.

U vezi s time mora se istaknuti da vozarina u pravilu predstavlja samo mali dio cijene robe. Samo kod najjeftinijih masovnih tereta, kao što su ugljen, rude, cement isl. vozarina može sačinjavati znatan dio ukupne cijene robe. Međutim, kod većine ostalih vrsta robe, a naročito kod vrednije robe, kao što su razni industrijski proizvodi, kava, čaj, pamuk, šećer i sl. vozarina se svodi na sekundarnu stavku u kalkulaciji prodaje cijene robe.

Specifičnosti slobodnog tržišta proizilaze iz predmeta prevoza, odnosno vrste i karakteristika robe koje se prevoze, vrste brodova, organizacije prevoza i načina na koji se formira vozarina.

Predmet prevoza u slobodnom prevozu su masovni suvi, tereti, uglavnom sirovine ili poluproizvodi, robe male specifične vrijednosti. Ovi tereti čine oko 30% svih tereta pomorske trgovine.

Od toga oko 20% čine 5 glavnih suvih rasutih tereta (major Bulk Cargo) 5 % su manji rasuti tereti (minor bulkcargo), a ostali tereti nijesu posebno specificirani.

Glavni rasuti tereti su: rude, žitarice, ugalj, sirovi fosfati i boksit-glinica.

Učešće suvih rasutih tereta u pomorskoj trgovini smanjio se zadnjih decenija zbog vrlo dinamičnog rasta prevoza tečnih tereta što je prije svega posljedica promjena u korištenju tečnih pomorskih goriva u privredi, zbog tehnoloških promjena u pogonu, i zbog zaštite životne sredine.

Dok je prije nekoliko decenija ugalj kao osnovni energentski izvor bio najvažniji masovni teret u prekomorskom prevozu on je gubio važnost kao energetski izvor pa time i kao masovni teret. Tako su 1913 godine ugalj i koks, činili 20% ukupnih tereta prevezenih morem. 1960 oko 5% a 1980 godine svega 4%.

Tranperska-slobodna plovdba predstavlja zapravo najstariji oblik pomorskog transporta. Od samog početka korištenja mora i okeana kao priorodnog puta u razmjeni dobara brodovima trgovačke mornarice razmjena se vršila brodovima slobodne plovdbce. (tramperima), tj. brodovima koji nemaju unaprijed za duži period određen pravac kretanja već obavljaju usluge prevoza na onim relacijama koje su u određenom momentu s obzirom na komercijalne i tehničke prilike najrentabilnije. 79

Brodovi koji se koriste za ove prevoze prilagođeni su pojedinim teretima ili imaju višestruku namjenu-za prevoze svih vrsta tereta. Učešće flote za prevoz tramperskih tereta u kapacitetima svjetske flote iznosio je 1960.godine 9,3% a 1990. godine 20,7%.

Brodovi slobodne plovdbce prevoze jeftine terete, pa i troškovi gradnje broda i plovdbce moraju biti jeftini-niski (za jeftine terete- jeftin brod). Brodovi u plovdbci primaju naređenja gdje će se krcati, gdje će primati nov teret i za koji smjer. 80

Zbog te osobine da nemaju unaprijed određene pravce kretanja već se kreću prema raspoloživim teretima ovi brodovi su dobili naziv tramperi (engleslki tramp-lutalica). Mnogi tramperi su građeni tako da mogu prevoziti i linijske terete te se mogu uključiti i na linijsko tržište.

U toku II svetskog rata (SAD i Kanada) gradili su više tipova ovih brodova serijski za potrebe snadbijevanja i plovdbce u konvojima.

79- Z. Jelinović: *Ekonomika pomorstva*, str. 329

80. Š.Savin: *Ekonomičnost i rentabilnost brodova slobodne plovdbce Jugoslavije*, str.116.

Najpoznatiji su Liberty od 10.807 t i 11 čvorova brzine i Victory od 10,800 t. i 12 čvorova. Zahaljujući svojim maritimnim svojstvima i ekonomičnosti ovi brodovi su se dugo poslije rata zadržavali u ekonomičnosti, a postali su uzor za čitav niz tipova brodova građenih sredinom 60-tih godina kao štosu: Fraedam, Canguerr MM-14, Pionner, Zagreb, PK 1175. Nosivost im je u početku bila zamišljena oko 13.000 DWT i brzina 13/14 Nm, ali se njihova veličina, jednim dijelom zbog stepena snaga nove konvencije o brodarstvu iz 1968 godine povećala do 16.000 DWT i do brzine od 15-16 Nm.

Veliku ulogu na slobodnom tržištu imaju brodovi specijalizirani za prevoz rasutih tereta tipa bulkcarrier. Ovi brodovi se javljaju krajem 50-tih godina i vrlo brzo se razvijaju. Prvi bulkcarrier koji je zaplovio aprila 1958 godine "Nordvik" imao je nosivost 1.500 DWT i brzinu 15 čvorova. Kod ovih brodova takođe postoji specijalizacija. Tako se grade posebni brodovi za prevoz rude koji imaju ojačanu konstrukciju i veliki prostor za balast te uzdužne pregrade između kojih se krca ruda što poboljšava stabilitet broda. Grade i tzv. kombinovani brodovi za prevoz jedne vrste rasutog tereta u jednom, a druge vrste tereta u drugom pravcu.

Na taj način se bitno smanjuje vožnja u balastu. Tako postoje bulkcarrieri za prevoz ruda u jednom, a prevoz uglja ili drugih rasutih tereta u drugom pravcu. Takođe se grade brodovi koji pored rasutog tereta prvoze i tečne terete. Pored sposobnosti da bolje koriste kapacitete (smanjujući vožnje u balastu) ovi brodovi se lakše prilagođavaju oscilacijama na pomorskom tržištu, tako što se u slučaju niske tražnje i niskih vozarina na tramperskom tržištu preorijentišu na prevoz tečnih tereta odnosno na tankersko tržište i obratno. Brodovi za rasuti teret (uključujući i kombinovanu tonažu) učestvovali su u prevozu glavnih rasutih tereta 1976. godine sa 51% a 1990. g. sa i oko 90%.

Osim toga treba napomenuti i tendenciju povećanja veličine i nosivosti ovih vrsta brodova koji su već dostigli mamutske razmjere.

Obzirom da se na strani ponude i na strani tražnje javljaju mnogobrojni ekonomski subjekti koji pojedinačno ne mogu presudno uticati na cijene možemo reći da na ovom tržištu postoji slobodna konkurencija, odnosno da se cijena od prevoza formira bez bitnog uticaja monopolskih struktura ili nacionalnih uticaja.

8. **TANKERSKO TRŽIŠTE**

Tankerko tržište ima niz obilježja i specifičnosti kojega čine posebnim segmentom pomorskog transportnog tržišta.

Prije svega predmet transporta su tečni tereti koji zahtijevaju posebnu tehnologiju prevoza. Za razliku od linijskog i tramperskog tržišta suhih tereta gdje se kao predmet prevoza javljaju vrlo raznolike i mnogobrojne vrste tereta na tankerskom tržištu prevozi se uglavnom sirova nafta (oko 80% tankerskih prevoza), a od ostalih vrsta naftni derivati. Svjetska pomorska trgovina naftnih derivata ima znatno umjereniji uspon u odnosu na trgovinu sirovom naftom. U 1974 godini derivati su učestvovali sa 26% u ukupnom tankerskom prevozu dok 1990 godine sa svega 15% što potvrđuje činjenicu da zemlje izvoznice nafte nastoje da što više sirove nafete prerade u soptvenim rafinerijama. **81**

Sirova nafta čini 83,3%, derivati nafte 15,3%, tečni naftni derivati plin 0,7% i tečni prirodni plin 0,7%.

Tečni tereti su učestvovali 1950 godine sa 42 % u svjetskoj pomorskoj trgovini, 1960. godine sa 50% ,1980. g. 52%. Od 5632 milona tona prevoza 1990. god, 1665 miliona čine tečni tereti, što predstavlja smanjenje za 3,3% u odnosu na rekordan prevoz 1979 godine od 1817 milona tona. **82**

Specifičnosti transporta tečnih tereta zahtijevaju posebnu tehnologiju prevoza što je dovelo do razvoja posebnih tipova brodova za prevoz ovih tereta - tankera.

Razvoj tankerskog brodarstva rezultat je tehnoloških promjena u strukturi pogona u industriji i sobračaju koje su nastale pronalaskom i primjenom motora sa unutrašnjim sagorijevanjem. To je izazvalo povećanje tražnje za tečnim gorvima, povećanje njihove proizvodnje i transporta. Transport nafte počeo je 1861 godne poslije prve bušotine u Pensilvaniji kada je preduzetnik Peter Wrieth iz Philadelffije unajmio drveni bark "Elizabeht Watts", od 224 t. nosivosti sa teretom nafte za London u drvenim bačvama. Već 1864 godine izvoz nafete iz Philadelffije za ujedinjeno kraljevstvo iznosi 31.750.000 galona. 1863 godine, u Engleskoj je sagrađen željezni jedrenjak Ramisay koji ima tankove za 1400 t. nafte. Prvi okeanski parni tanker bio je Vanderland porinut 1872 godine od 2748 brt.

81. J.Ivović -Pomorska trgovina rasutim teretima i tendencije u podjeli učešća u njihovom prevozu str. 53

82. La Marina Mercantile. -januar 1992.god. br.1

Godine 1873. već je postojalo oko 30 specijalnih brodova za prevoz nafte. Prekretnicu u gradnji tankera predstavlja tanker Gluckauf koji je građen na nov i savremen način i zapravo sa njim počinje razvoj posebne tankerske flote. Ovaj je brod sagrađen u New Castlu 1875 godine za German American Petroleum company, sa 2307 Brt. Razvoj tankera i prevoza tečnih tereta morem bio je relativno spor u početku.

Dinamika razvoja tankerskog brodarstva uslovljena je dinamikom razvoja proizvodnje i potrošnje nafte u svijetu. Do intenzivnog razvoja tankerskih prevoza dolazi posebno u periodu poslije drugog svjetskog rata, što je posljedica konačnog preorijentisanja savremene tehnologije na tečna goriva i opšteg privrednog, a posebno industrijskog razvoja koji je imao eksponencijalni rast, a koji je zahtijevao sve veće količine energije. Dinamičan rast tražnje na tankerskom tržištu imao je za posljedicu i veoma dinamičan apsolutni i relativni rast tankerske tonaže. Tako 1955. godine tankeri sa 26.454.041 brt. čine 26% svjetske flote, 1964. godine sa 50.563.315 brt. čine 33,1%, 1969. godine sa 77.391.689 brt. čine 36,5%, 1974. godine sa 129.491.446 brt. čine 41,6%, 1977 godine sa 174.100.000 brt. 44% i 1990. godine sa 181mil brt 40,8% svjetske trgovačke flote.

Razvoj tankera u svijetu kretao se u dva smjera:

1. U smjeru naglog porasta tonaže,
2. U smjeru naglog porasta veličine brodova.

I jedan i drugi porast bio je veći od porasta koji se dogodio kod linijske i tramperske flote suhih tereta. **83**

Od 1953. kada je izrađen prvi super tanker "Tina Onazis" od 45.700 dwt. počeo je proces izgradnje tzv. super tankera, a kasnije i tankerskih brodova mamutskih razmjera (mamut size) i preko 500.000 tona nosivosti ("Tokoshima Maru" - Nippon Yusen Kajsens Company - Yokohama).

U japanskom brodogradilištu Nippon Kokan izgrađen je tanker "Seawise Giant" (morski gigant) najveći brod na svijetu kapaciteta 560.000 dwt. što je za 5.000 t. više od do tada najvećeg tankera. **84**

83. Z. Jelenić- Pomorska ekonomija str. 341

84. La marine marchande- septembar 1991 g. br. 9

Danas tankeri kapaciteta iznad 200.000 dwt. čine oko 50% tankerske tonaže u svijetu. Uzroci gigantizma u tankerskoj tonaži su s jedne strane težnja za povećanje ekonomičnosti prevoza, a s druge strane povećanje tražnje i produženje prosječnog prevoznog puta.

U pomorskom brodarstvu važi pravilo da je veći brod i ekonomičniji zbog degresije fiksnih troškova po jedinici kapaciteta. U toku prvog i drugog zatvaranja Sueckog kanala, put iz Persijskog zaliva ka Evropi i Americi morao se produžiti oko rta Dobre Nade, što je bio još jedan impuls gradnji velikih tankdera. U toku velike konjunktura 1967-1973 godine optimizam je bio veoma veliki kod pomorskih brodara kao i njihove narudžbe novih posebno velikih tankera, tako su se čak pravili planovi za gradnju tankera do milion tona. Energetska kriza 1973 godine i opšta svjetska privredna recesija je pogodila pomorsko tržište u cjelini, a posebno tankersko tržište ne samo zbog smanjenja nafte odnosno tražnje za tankerskim brodskim prostorom već i zbog velikog povećanja ponude izazvanog ulaskom u eksploataciju novizgrađenih tankera.

Tržište nafte za posljednjih 10. godina bilo je izrazito nestabilno. Zemlje OPC-a koje isporučuju najveći dio svjetskog izvoza nafte vodile su politiku povećanja cijena. Barel nafte prodavao se početkom 70-tih godina za oko 20 USA dolara, a krajem decenije dostigao je cijenu od oko 35 dolara. Ovako drastično poskupljenje dovelo je do ubrzanog razvoja drugih izvora energije i do drastičnih programa štednje u zemljama uvoznicama. Pored toga velike investicije u istraživanju dovele su do pronalaska novih izvora nafte u Sibiru, Sjevernom moru, Meksiku. Sve to je imalo za posljedicu povećanje ponude.

Posebno treba naglasiti činjenicu da najveći dio svjetske proizvodnje i trgovine naftom kontrolišu transnacionalne petrolejske kompanije. Tako najvećih 7 kompanija (Exxon, Gulf Mobil Oil Shell, British Petroleum, Exxon i Texaco) zvanih 7 sestara imaju oko 52% svjetske proizvodnje i trgovine naftom. Istovremeno ove kompanije raspolažu i najvećim dijelom tankerske flote, a najveći dio tonaže slobodnih brodova unamjaju preko dugoročnih time chartera. Tako je 1978. godine oko 40% tankerske tonaže bilo u vlasništvu petrolejskih kompanija, a 28% u dugoročnom time charteru. ⁸⁵

Krajem 1980. godine 35% tankera i 40% naručenih novogradnji bilo je vlasništvo velikih multinacionalnih kompanija, a 1989. godine taj udio čini 36% aktivnih tankera, a 41% naručenih.

85. M. Bakub: Najnoviji priručnik o tankerima str.19 godina 1992. - Rijeka

Obzirom na činjenicu da proizvođači nafte teret obezbjeđuju najprije svojim brodovima, a tek onda angažuju slobodnu tonažu, logično je, da je slobodno tankersko tržište vrlo nestabilno.

Vrlo je važan faktor za formiranje vozarinskih stavova, što vlasnici petrolejskih društava imaju u eksploataciji svoje brodove ili ih uzimaju pod najam putem **time chartera**, dok samo mali dio tankera predstavlja slobodno tržište (*spot market*).

Na vozarine utiče djelovanje ponude i potražnje, ali monopolske strukture na ovo tržište imaju velikog uticaja.

Posebno obilježje daje im specifičan način kretanja vozarina i na osnovu tzv. scale tankerskih vozarina. Do 1976. godine postojale su dvije scale britanska i američka, odnosno MOT scale (Misuring of transprot) i USMC scale (Unitet States Maritime Komision). Kasnije se američka scala naziva ATRS (Amerika Tanker Rute Shddule), a britanska Inter scala (Internacional Tanker Freight Scale).

Vozarinski stavovi ATRS bili su u prosjeku niži od stavova Interscale za oko 43%. Godine 1984. Britanski i Američki brodovi sporazumjeli su se i zajednički utvrdili novu skalu tankerskih vozarina. 1986 godine konačno je utvrđena nova skala zvana World scale koja koristi indeksne brojeve, a početna baza za tankersku vozarinu uzima se standardni tanker od 19500 dwt, sa prosječnom brzinom od 18,5 čvorova pri potrošnji od 28 t. goriva dnevno.

II.

TRŽIŠTE BRODOVA

Tržište brodova obuhvata; tržište novogradnje, tržište polovnih brodova i tržište brodova za kasiranje. Tržište novogradnji javlja se sa stanovišta brodarka kao tržište nabavke, tržište polovnih brodova kao tržište nabavke i prodaje, a tržište brodova za kasiranje isključivo kao tržište prodaje polovnih brodova.

Zbog toga ova tržišta imaju višestruki značaj sa stanovišta pomorskog brodarstva. Tržište brodova od izuzetnog je značaja, obzirom da su cijene brodova vrlo visoke, da one variraju prema tipu i vrsti broda, različite su kod različitih proizvođača, a isto tako mijenjaju se i u vremenu. Cijena brodova zavisi od njihove vrijednosti, te od ponude i traženja na tržištu brodskog prostora. ***Brođ kao finalni kompleksni industrijski proizvod visokog stepena obrade posluje na međunarodnom tržištu uz oštru konkurenciju i stalno mora biti konkurentan. Otplate cijene broda čini veliku stavku troškova i otuda je uvijek naglašen interes brodarka za cijenu.*** 86

Uslovi prodaje, kreditiranje, rokovi isporuke, sredstva plaćanja različiti su kod pojedinih proizvođača, a svi elementi kupoprodaje ugovaraju se posebno za svaki brod između kupca i prodavca.

Vrijednost novogradnji zavisi od veličine, tipa, opreme i osobine broda kao i od produktivnosti brodogradnje.

Cijene se formiraju na svetskom pomorskom tržištu zavisno od ponude i potražnje za brodovima.

I.

TRŽIŠTE NOVOGRADNJI

Tržište novogradnji zavisi prvenstveno od kapaciteta svjetske brodogradnje. S obzirom na izrazito veliku vrijednost kapitalnih investicija u brodogradnju, te na veliki ekonomski i vojni značaj brodogradnje za pomorske nacije protkcionizam u brodogradnji je veoma izražen, bilo da se ogleda u subvencioniranju brodogradilišta ili drugim mjerama zaštite od konkurencije.

Obzirom da je tražnja za brodovima posledica tražnje za brodskim prostorom, to su ova dva tržišta usko povezana i međuzavisna.

Brod se kao i ostala roba prodaje na osnovu ponude i potražnje. Individualni troškovi gradnje broda, koji su odraz stanja u privredi pojedinih brodograđevinskih zemalja, pri prodaji broda na svetskom tržištu ne dolaze uvijek do izražaja. Cijena broda mora biti usklađena s postojećim na svijetskom tržištu, s cijenama koje je naručilac želi prihvatiti.⁸⁷

Imajući u vidu zavisnost tražnje za brodovima od stanja na tržištu brodskeg prostora, koje je podložno konjunkturalnim oscilacijama i tražnja na tržištu brodova, oscilira skoro istom dinamikom i ima za posledicu neravnomjernost ovog tržišta, promjene u cijenama, uslovima prodaje brodova, te stepenu korišćenja kapaciteta brodogradilišta. Naravno na cijene brodova djeluje i ras vrijednosti brodova i inflacija.

Cijene novogradnji na svjetskom pomorskom tržištu u periodu 1981-1991
(u mil.USA \$) ⁸⁸

TIP BRODA	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
RO RO ooo dwt	6,2	7,2	9,9	14,6	16,2	10,0	10,0	12,0	14,0	16,0	20,0
BUL K ooo dwt	8,1	7,5	12,0	16,5	13,5	11,0	11,0	12,0	15,5	20,0	19,0
BULK ooo dwt	12,3	15,0	20,5	25,0	20,0	16,0	16,0	19,0	26,0	30,0	29,0
BULK ooo dwt	20,0	22,0	31,0	35,0	32,0	24,0	22,0	26,0	33,0	44,0	42,0
OBO ooo dwt	23,7	21,0	29,0	33,0	30,0	23,0	21,0	24,0	35,0	47,0	44,0
LINER ooo dwt					8,38	7,48	9,02	10,2	12,26	14,04	14,99
KONTEJNER ooo dwt					50,5	44,2	52,8	57,5	64,0	70,0	71,6

Cijene se baziraju na "cash" plaćanju.

87- Margan, Jedrilinić, Čukić, Lovrić, cijena broda i njen uticaj na rezultat poslovanja, str. 128

88. Svjetske cijene brodogradnje 1991. br. 8 str. 281 (ing.D.Obradović i P.Petranović - Pula)

Iz ovih podataka vidi se da su kretanja cijena novogradnji slijedila ciklična kretanja vozarina na tržištu broskog prostora, odnosno da su cijene rasle u konjunktornom periodu 1981-1984 godine, a zatim drastično padaju u narednim kriznim godinama, da bi ponov došlo do njihovog rasta u vrijeme oživljavanja tržišta 1988 -1990, a da bi se tendencije pada ponovo pojavile 1991 godine kada tržište broskog prostora ulazi u novi krizni period.

Nakon što je pretrpjela teške finansijske gubitke i velika smanjenja kapaciteta, kada je naftna kriza pokazivala tendencije pada narudžbi, mnoga su se brodogradilišta nadala da će se oporavak nastaviti stabilnim tempom od 1989 godine, međutim to se nije desilo. Svjetske naružbe brodova počele su se i dalje smanjivati posljednjih godina, i ne pokazuju znakove poboljšanja. Čak i Japanci, najači brodograditelji, osjećaju tendencije pada narudžbi novogradnji brodova.

Na tržištu polovnih brodova još više je izražena zavisnost od tržišta broskog prostora. U periodima rasta vozarina tražnja za polovnim brodovima naglo raste, a punuda se smanjuje tako da cijene vrtoglavo skaču, a u periodima krize tražnja naglo opada, a ponude polovne tonaže rastu, što obara cijene, tako da je kretanja cijena polovnih brodova značajan indikator opšteg stanja na pomorskom tržištu.

U poslijeratnom periodu veliki značaj za brodarstvo imali su već pomenuti Liberty brodovi kojih je ukupno sagrađeno 2684 i koji su više od dvadeset godina bili značajan faktor ponude broskog prostora. 1976 godine još se 800 ovih brodova nalazilo u eksploataciji, a 700 brodova je poslato u raspremu.

U periodu kriza posebno se povećavala ponuda ovih brodova, a cijena je opadala, a u periodima konjunktura njihova cijena se povećavala za nekoliko puta, tako da su te razlike u cijeni bile od **100.000** do **500 000** funti po jednom brodu.

Naružba i kupovina brodova zahtijeva niz odluka, kao; odluku o tipu broda, veličini, brzini, graditelju, izboru finansiraja, kao i zemlju po čijom će zastavom brod ploviti radi velike vremenske razlike između naručivanja broda i njegovog ulaska u eksploataciju i dugog eksploatacionog vijeka. Brodovlasnikova odluka o narudžbi novog broda morala bi se bazirati na dugoročnoj procjeni uslova koji ukazuju na tržištu pomorskog prevoza nekoliko godina unaprijed.⁸⁹

89. B.Bogdanović - Marketnig brodogradnje str. 168. 1994

Vrlo važan faktor pri naručivanju brodova je izbor pravog momenta za kupovinu. Imajući u vidu ciklični karakter tržišta brodova za brodarku je optimalno da kupuje u vrijeme depresije kada su cijene brodova niske, a prodaje u vrijeme konjunktive kada su cijene visoke. Međutim brodarka se u praksi ne pridržavaju ovog načela već se često ponašaju suprotno. Za to ima više razloga. Prije svega u vrijeme depresije brodarka nerado ulaze u nove investicije i povećanje kapaciteta, jer to predstavlja poslovni rizik. Osim toga u tim periodima vozarine su niske, pa i prihod, te **brodarka** raspolaže manjim sredstvima za proširenu reprodukciju, a uslovi dobijanja kredita su nepovoljniji.

S druge strane u periodima konjunktive brodarka nerado prodaju brodove koje mogu unosno zaposliti. Naprotiv, u tim periodima oni radije kupuju nove brodove i proširuju kapacitete kako bi povećali obim poslovanja i dobit. Iako ovakva poslovna logika na prvi pogled izgleda razumljiva posmatrano dugoročno ona nije racionalna.

Znati kad treba graditi, kad prodavati brod ili rashodovati, kombinacija je vještine, iskustva, hrabrosti, razboritosti i stepena uspjeha. Samo odogovarajuća istraživanja mogu pomoći da se smanji uticaj ovih iracionalnih činilaca. ⁹⁰

2. TRŽIŠTE NOVIH BRODOVA I BRODOVA ZA KASIRANJE

Kada je donijeta odluka o gradnji broda potrebno je izvršiti izbor brodograditelja. Osnovni kriterijumi za ovaj izbor su ponuđena cijena, kvalitet proizvoda i rokovi isporuke. Nijedan od iznijetih kriterijuma sam za sebe nije dovoljan. Ponude se nižom cijenom, ali neadekvatnim kvalitetom materijala, odnosno robe, nijesu prihvatljive. Ponude sa nižom cijenom i zadovoljavajućim kvalitetom takođe nijesu prihvatljive, ako dobavljač nije u stanju da isporuke izvrši u roku koji obezbjeđuje ravnomjernost proizvodnje. ⁹¹

Ono što posebno interesuje brodarku pri izboru brodograditelja su pored kvaliteta i vrste broda; cijena, uslovi, kreditiranja i garancije.

Pored toga, što cijena oscilira zavisno od tržišnih uslova, ona se može odrediti i kao fiksna ili klizna cijena, i rezultat je pregovora između brodarku i brodograditelja.

Klizna cijena se određuje da bi se brodograditelj zaštitio od dejstva inflacije i ima svoj limit. Specifično je i to da često brodarka jedan dio ugovorene cijene plaća mnogo prije nego što dobije brod, što predstavlja stalni rizik pri čemu je važno uzajamno povjerenje i kvalitet brodogradilišta. Izbor brodograditelja zavisi i od drugih faktora kao što su ranije poslovne relacije, sa pomorskim kompanijama imidž brodograditelja na tržištu, njegova spremnost da izađe u susret specijalnim zahtjevima brodarku itd.

90. D. Radulović - Tržišna politika pomorskih brodarku, str. 61

91. B. Bogdanović - Marketing brodogradnje str. 186

Pri tome su vrlo važni odnosi između brodograditelja i brodara, obzirom da oni traju dugo vremena, od početka pregovora do ulaska broda u eksploataciju, odnosno primopredaja broda i kasnije.

Puni posao stručne službe za pripremu i nadzor novogradnje započinje pošto je utvrđen tip broda koji se želi naručiti. Odnosno u trenutku prispjeća ponuda. Poznato je i uglavnom definisano djelovanje ove službe i nema potrebe o tome posebno raspravljati proučavanje kvaliteta ponuđenog broda i njegove cijene u odnosu na kvalitet, utvrđivanje potrebnih izmjena i dopuna, predlog za izbor najpovoljnije ponude, zatim nakon potpisa ugovora o gradnji, proučavanje i odabiranje izvedenih nacrti, te konačno nadzor nad izgradnjom broda u brodogradilištu i primopredaja.⁹²

Od velikog su značaja i usluge koje brodograditelj nudi brodaru poslije primopredaje broda u garantnom roku i poslije njegovog isteka.

Brodovi se mogu naručivati pojedinačno ili u serijama, a narudžbe mogu da se vrše kako na osnovu kupoprodajnog ugovora, tako i na osnovu bilateralnih ili multilateralnih sporazuma pomorskih zemalja.

Dr D.Radunović navodi da su za uspjeh u kupoprodajnim pregovorima bitni prije svega:

- troškovi proizvodnje i spremnost dobavljača na popuštanje,
- nabavna cijena naručioca -kupca,
- odnos ponude i potražnje u datom trenutku ⁹³

Pri tome je vrlo značajno u kakvim se brodogradilištima brodovi grade, da li se radi o privatnim brodogradilištima, državnim brodogradilištima, koje su dio industrijskih korporacija ili brodogradilištima koje su vlasništvo brodarskih kompanija.

Naravno izbor će zavisi i od toga da li se radi o nezavisnom brodo-vlasniku, brodarskoj kompaniji u sastavu industrijske korporacije ili državnom brodarskom preduzeću.

92. J. Lovrić: Modernizacija tehnologije i unapređenje poslovanja u morskom brodarstvu

93. D. Radunović: Tržišna politika pomorskih kompanija str. 65

Sa stanovišta politike nabavke posebno je značajna odluka da li kapacitete uopšte proširivati kupovinom brodova ili uzimanjem u zakup ili dugoročni time-charter brodova drugih brodovlasnika, odnosno da li ući u leasing aranžmane.

Specifičan oblik finansiranja dugoročnih ulaganja u fiksna sredstva predstavljaju tzv. "leasing" poslovi, posredstvom kojih se fiksna sredstva daju odnosno uzimaju u zakup. Po definiciji zakup (lease) označava prenos prava korišćenja zemljišta zgrada ili dijela zgrade sa jednog lica (lesse-zakupodavac) na drugo (lesse-zakupac) za određeni period u zamjenu za rentu ili neku drugu naknadu. Porijeklo ovih poslova treba svakako tražiti u razumljivoj težnji preduzeća da se sredstvima koriste i bez preuzimanja prava svojine. ⁹⁴

Leasing u brodarstvu ima specifičnu formu bare boat chartera (demis charetera) odnosno zakupa golog broda. To je ugovor za upotrebu golog broda i od zakupca se traži da brod snadbije namirnicama, materijalom, posadom i da vrši funkcije koje normalno vrši vlasnik broda. ovaj ugovor se javio u toku prvog a naročito II svjetskog rata. Ugovor o zakupu broda javlja se pretežno između dva brodovlasnika, a mnogo manje između brodara i krcatelja.

Ugovor o zakupu broda zaključuje se i u slučajevima kada je dodatna tonaža potrebna linijskom brodaru. Zaključenju ovog ugovara linijski brodari mogu da pristupaju iz više razloga. Jedan, kada u vrijeme vrlo visokih troškova gradnje novih brodova nemaju računa da pristupe novogradnjama, a imaju potrebe za dodatnom tonažom. Drugi razlog bila bi bitna potreba da se nadomjesti brod izgubljen u pomorskoj nesreći. Sledeći, možda trajno aktuelni razlog je stalno prisutna težnja za proširenje poslovanja uz što manje troškove.⁹⁵

Pored toga brodar može da privremeno proširi svoje kapacitete sklapajući ugovor o vremenskom najmu, broda drugih brodovlasnika. Odluka o tome da li kupiti novi ili polovan brod, zakupiti dugoročno brod ili ga uzeti u vremenski najam, zavis od veličine finansijske snage brodara, kao i od procjene situacije na tržištu novih i polovnih brodova, te i na tržištu brodskog prostora. Zato ovim poslovnim odlukama treba da prethodi istraživanje pomorskog tržišta u cjelini, a posebno tržišta brodova.

94. D.Krasulja : Finansiranje i finansijska efikasnost investicija

95. Dr B.Ivošević : Ugovor o zakupu broda, str. 77

Ovo iztraživanje treba da bude stalna aktivnost broдача, a ne samo povremena kampanja u vrijeme kupovine brodova. Osim toga pogrešno se u ovoj aktivnosti potpuno oslanjati na izvještaje posrednika, odnosno pomórskih agenata koji istina, imaju značajnu ulogu u prikupljanju informacija o tržištu brodova.

Dešava se tako, da preduzeće nije dovoljno obaviješteno o ukupnim mogućnostima svjetske brodogradnje, o plasiranim narudžbama i o slobodnim kapacitetima, o tendencijama tržišta novogradnji uopšte i u pogledu određenih tipova brodova, o novim brodogradilištima u gradnji i o povoljnim uslovima na tržištu i sl.

Istina postoje dobro organizovani trgovci kojima je posao da pronađu potencijalnog kupca među brodarskim preduzećima i velik dio informacija pristiže putem njih. Trgovci međutim nastoje sklopiti posao i zaista neće broдача upozoriti da se sa zaključenjem ugovora treba pričekati jer je recimo tendencija na tržištu novogradnji prema stagnaciji. ⁹⁶

3. *Tržište za remont brodova*

U toku eksploatacije broда vrši se redovno i investiciono održavanje. Redovno održavanje obuhvata popravke i dokovanje koje se povremeno vrše sve češće što je brod stariji. Dokovanje se vrši radi čišćenja i farbanja podvodnog dijela otplate broда svakih 6 mjeseci, do godinu dana, zavisno od toga kojim morima broд plovi (u toplim morima obrašćivanje dna je brže) i kvaliteta podvodne boje.

Investiciono održavanje regulisano je propisima klasifikacionog zavoda pd čijim je broд nadzorm. Klasifikacioni zavod vrši periodične preglede svih najvažnijih djelova broда i brodskih uređaja. Periodični pregledi brodske opreme i uređaja obavljaju se uglavnom svake druge godine, a pregledi trupa i pogonskih uređaja obavljaju se svake četvrte godine kao kompletna klasa ili kao djelimični pregled svake godine, tako što se pregleda jedan dio broда, te se za pet godina pregleda čitav broд. Na ovim pregledima utvrđuje se vrsta i obim potrebnih popravki.

96. J. Lovrić : Modernizacija tehnologije i unapređenje poslovanja u pomorskom brodarstvu, str.136

“Samo održavanje broda može se podijeliti u tri kategorije. : rutinsko (ili ciklično) za vrijeme odvijanja trgovačkih operacija, dakle bez zadržavanja broda, zatim periodično održavanje sa zadržavanjem broda u luci ili u doku.”*171

Popravke se mogu vršiti u osnovi na dva načina, koristeći usluge remontnih brodogradilišta ili usluga posebnih tzv. letećie ekipa odnosno ekipa stručnjaka za popravku iz preduzeća. Međutim određeni poslovi popravke i održavanja moraju se povjeriti remontnim brodogradilištima, posebno poslovi za koje je potrebno dokovanje broda.

Pored nacionalnih propisa koji zadiru u djelatnost remontnog brodogradilišta i popravku broda u doku obavezna je primjena i međunarodnih propisa na temelju kojih se izdaju određene isprave i atesti brodovima.

To su propisi međunarodnih ugovora i to:

-Solas konvencija (Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru);

-Međunarodna konvencija o teretnim linijama;

Međunarodna konvencija o baždarenju pomorskih brodova.

Troškovi održavanja brodova su veliki, pogotovo ako se u te troškove ubroji i izgubljena dobit za vrijeme boraavka broda u remontu, odnosno fiksni troškovi broda za to vrijeme.

Zato je od velikog značaja za brodara da usluge oprake i remonta budu izvršene po što nižoj cijeni, što kvalitetnije i brže. Zahvaljujući razvoju remontne idnustrije u svijtu brodaru na raspolaganje stoji veliki broj ponuda od kojih treba izabrati najpovoljniju.

Prije svega važno je izabrati pravo vrijeme za remont brodova. To zavisi s jedne strane od tehničkog stanja broda i propisa klasifikacionog zavoda, a s druge strane od stanja na tržištu bodskog prostora. U periodima konjunktura kada se brodovi mogu zaposliti pod povoljnim uslovima i kada svakodnevno donose velike prihode, boravak broda u remontu značio bi veliki gubitak. U vrijeme krize kad nema zaposlenja, mnogo je racionalnije slati brodove na remont.

*171. V. Hlača, J.Lovrić :Dokovanje broda - Ekonomski i pravni aspekt, str.144
Modernizacija tehnologije i unapređenje poslovanja u morskom brodarstvu, str.136

Kada je određeno vrijeme za remont broda i kada se zna koje popravke i usluge se očekuju od remontnog brodogradilišta potrebno je izabrati brodogradilište, precizirati cijene i vrijeme za radove.

Izbor će zavisti od više faktora:

-cijene i uslova plaćanja, veličine i renomiranosti brodogradilišta, ranijih poslovnih veza broda i brodogradilišta. Osim toga na izbor će uticati položaj broda, jer bi na primjer bilo neracionalno dovesti brod prazan koji se nalazi na Pacifiku u remontni zavod u našem brodogradilištu, i ako su uslovi koje nudi naš remontni zavod povoljniji od onih koja nude strana brodogradilišta, koja su geografski mnogo bliža.

Osim toga na izbor će uticati raspoloživost potrebnih deviza, odnos nacionalne valute prema valuti plaćanja itd.

Očigledno da se radi o vrlo složenim odlukama i poslovima od kojih zavisi tehnička ispravnost kapaciteta, troškovi održavanja te finansijski rezultat poslovanja. Zato je neophodno raspolagati tačnim informacijama o tehničkim i eksploatacionim karakteristikama brodova, podacima o uslovima njihovog korišćenja te podacima o raspoloživim remontnim brodogradilištima.

Dobijanje ovih informacija je relativno jednostavno jer se radi dijelom o internim informacijama o brodovima, a informacije o remontnim brodogradilištima i njihovim uslovima obezbjeđuju se preko pomorskih agenata odnosno ove organizacije ih šalju brodarima. Problem ovog istraživanja je više u pravilnom korišćenju i obradi informacija nego u njihovom sakupljanju.

Troškovi predmeta rada obuhvataju kod pomorskih brodarskih preduzeća prije svega troškove bunkera (gorivo, mazivo i voda), te materijal za održavanje i ostale troškove materijala kao i hranu i piće posade. Ovi troškovi su u cjelini vrlo značajni naročito troškovi bunkera, pogotovo što se radi o varijabilnim troškovima koji s jedne strane zavise od karakteristika broda, njegovog korišćenja i uslova zaposlenja, kao i od cijena ovih elementa proizvodnje. Brod dakle traži vrlo velike količine različitog materijala kojim ga je neophodno snabdijevati u toku eksploatacije.

Važno je da brod bude u svakom trenutku snadbijeven odgovarajućom količinom i vrstom potrošnog materijala počev od goriva pa do rezervnih djelova i santetskog materijala jer od toga zavisi efikasnost njegovog rada. Bez odgovarajućeg i pravovremenog snadbijevanja brodova gorivom, mazivom, poljoprivrednim i prehrambenim proizvodima, djelovima brodske opreme i tehničkom robom, bio bi ugrožen međunarodni pomorski prevoz robe, putnika i nautičkog turizma. Poslove snadbijevanja brodova obaljavaju specijaliziovani snadbjevači brodova, odnosno trgovačke organizacije ili inokosni trgovci u pomorskom svijetu, poznati pod nazivom ±Shipchanderi”. *172

*172. R. Zelenika - Ekonomski značaj snadbijevanja preokookcanskkih brodova str.125

III. BRODARSKA POLITIKA NA POMORSKOM TRŽIŠTU

Razmatranje složene problematike brodarske politike, na svjetskom pomorskom tržištu zaslužuje posebnu pažnju, kako zbog izuzetnog značaja koje pomorsko brodarstvo ima za ekonomski razvoj svake države, tako i zbog toga što se pomorska teorija dosada nedovoljno i fragmentalno bavila ovom temom.

Nužno je ovo razmatranje početi definisanjem pojma brodarske politike, na pomorskom tržištu: Prije svega treba jasno shvatiti što te riječi označavaju (što im leži u osnovi), da bi smo pozivajući se na to, mogli dobiti čvrst oslonac za procjenjivanje mnogostrukih mišljenja, pitanja i problema i da se ovo izlaganje bez određenog naučnog suda ne bi gubilo u beskraj ili da ne bismo došli do pogrešnih saznanja. ⁹⁴

Pod brodarskom politikom (engl. shipping policy), na pomorskom tržištu podrazumijeva se skup ekonomskih i administrativnih mjera koje preduzimaju sve pomorske države radi usmjeravanja, unapređenja i zaštite nacionalnog pomorstva.

Termin "**brodarska politika**" nije uobičajen u stručnoj literaturi mnogih država pa ni u našoj već se često upotrebljava termin politika prema brodarstvu politika razvoja brodarstva i neki drugi (sa istim značenjem) ili čak termin pomorska politika (koji, kao šta će kasnije biti objašnjeno, ima mnogo šire značenje). Termin "**brodarska politika**" čini se najprikladnijim, kako sa lingvističke tačke gledišta, tako i zbog toga što je taj pojam prihvaćen u međunarodnoj pomorskoj terminologiji, i u pokušajima definisanja pomorskog tržišta.

Na svjetskom pomorskom tržištu pomorsko brodarstvo se svrstava u podsistem pomorstva uopšte, saobraćaja i ukupne privrede, pa je zato brodarska politika dio ukupne pomorske, saobraćajne i ekonomske politike na pomorskom tržištu.

94. D. Laertje: *Život i mišljenja istaknutih filozofa*, Beograd 1986 st.312

1. Brodarska politika na pomorskom tržištu u kontekstu ekonomske politike

Bilo da se posmatra u kontekstu istraživanja pomorskog tržišta, bilo kao dio saobraćajnog sistema ili kao samostalna privredna djelatnost, pomorsko brodarstvo je dio nacionalnog privrednog sistema, a brodarska politika je dio opšte ekonomske politike svake države.

Ekonomska politika, kao dio tekuće državne politike, izražava se kao ukupnost izabranih ciljeva i mjera za njihovu realizaciju u ekonomskoj aktivnosti svake države i drugih subjekata u njenom privrednom životu. ⁹⁵

Razvoj pomorskog brodarstva ima višestruki uticaj na ukupni razvoj pomorskog tržišta, a posebno na razvoj pojedinih privrednih grana i oblasti, na tom tržištu, a s druge strane, taj razvoj je u velikoj mjeri determinisan stanjem, dinamikom i pravcima razvoja nacionalnih ekonomskih okruženja. Zbog toga je pomorsko brodarstvo važan segment svih nacionalnih privreda, koji se u interesu ukupnog pomorsko-ekonomskog sistema usmjerava posebnim mjerama ekonomske politike, a isto tako razvoj brodarstva bito zavisi od efikasnosti tih mjera.

Pri tome prolazeći od nacionalnih interesa i mogućnosti opštih državno ekonomskih ciljeva, ekonomska politika determiniše i ciljeve razvoja pojedinih privrednih grana, pa i pomorskog brodarstva. Sve državne ekonomske mjere imaju uticaj na razvoj pomorskog brodarstva, a posebno mjere koje se donose sa ciljem da usmjeravaju taj razvoj

Osnovne determinante ekonomske politike na pomorskom tržištu koje u cjelini utiču na razvoj pomorskog brodarstva su:

- nivo ekonomskog razvoja nacionalne privrede
- karakter državno ekonomskog sistema
- opšti ekonomski i nacionalni ciljevi date države
- spoljna politika i geo-politički položaj pojedinih država

S obzirom da je pomorsko brodarstvo međunarodna djelatnost,

95. Cravens, D.W.Hills G.E. -Woodruff, R.B. Maritime economi, 1989

odnosno najveći dio prevoza u pomorskom transportu odvija se na interkontinentalnim pomorskim linijama to je ono usko povezano sa spoljno trgovinskom politikom, shvaćenom kao regulisanje svih onih aktivnosti koje posredno i neposredno djeluju na razvojne tokove spoljne trgovine.⁹⁶ Vodeći računa o presudnom značaju koje je pomorsko brodarstvo imalo u prošlosti (a koje i danas ima) za odvijanje spoljne trgovine, možemo zaključiti da je ono još u starom i srednjem vijeku, bilo važan faktor spoljno trgovinske politike pomorskih zemalja. Početak moderne ekonomske i spoljnotrgovinske politike poznat kao merkantilizam stavljao je naglasak na značaj i funkcionisanje pomorskog tržišta - fright market i naglasak na zaštitu pomorske privrede a posebno brodarstva.

U svoj "opštoj raspravi o prirodi pomorske trgovine", Kantion kaže da kod pomorskih država: "Iakoća i mali troškovi pomorske plovidbe u prevozu svojih obrtnih i manifakturnih proizvoda u strane države, mogu na neki način nadoknaditi skupoću rada, koju ovdje prouzrokuje velika akumulacija novca, tako da se obrtnički i manifakturni proizvodi te države, iako su skuplji u zemlji mogu u udaljenim stranim državama ponekad prodavati jeftinije nego manufakturni proizvodi druge države u koje je rad vrlo jeftin." ⁹⁷

Troškovi prevoza u pomorstvu uveliko podižu cijenu stvari koje se prevoze u daleke zemlje, ali ti troškovi su dosta umjereni u pomorskim državama, koje redovno održavaju plovidbu sa svim stranim lukama, zbog čega se tu gotovo uvijek mogu naći brodari spremni da isplove, preuzevši teret svih roba kojim se povjeravaju za vrlo povoljnu vozarinu.

2. *Motivi državne broderske politike na pomorskom tržištu*

S obzirom na veliki ekonomski, kulturni politički i vojni značaj brodarstva za sve pomorske zemlje, jasno je da su one višestruko motivisane da vode aktivnu politiku usmjeravanja razvoja pomorskog brodarstva u skladu sa svojim razvojnim ciljevima, potrebama i mogućnostima. Zbog toga što su motivi politike brojni, i što se oni razlikuju između pojedinih zemalja, vrlo ih je teško nabrojiti i specifikovati. Zbog toga će ovdje biti ukazano samo na najvažnije i najčešće motive koje pomorske zemlje navode u kreiranju pomorske politike.

Državni protekcionizam na moru može da ima pobude iz raznih interesa, kao što su političko vojni, ekonomski, trgovački, političko socijalni, finansijski i zbog državne uprave. ⁹⁸

96. Alfier, D. *Ekonomika pomorske trgovine, informator br.109, Zagreb, 1988*

97. I.Cantion, *Opšta rasprava o prirodi pomorske trgovine, Simpozijum, str.118. Rijeka*

98. Bell L.Martin. *Ships Owner Concepts and Strategy, Boston, Houghton - Mifflin, 1982*

Usko povezana sa pomorskim tržištem, pomorskom i ekonomskom politikom države, to motivi broderske politike mogu proizilaziti iz motiva pomorske, saobraćajne i ekonomske poltike.

Motivi broderske poltitke koji proizilaze iz motiva pomorske poltike u cjelini mogu biti:

- unapređenje ukupne pomorske privrede
- zaposlenje kapaciteta i razvoj brodogradnje
- zaposlenje kapaciteta i razvoj luka
- razvoj kabotaže radi boljeg povezivanja i razvoja priobalnog područja

Kako je pomorsko brodarstvo najvažnija grana pomorske privrede čiji je razvoj najčešći uslov za razvoj pomorskog tržišta, uopšte, a u svakom slučaju doprinosi manje ili više razvoju svih ostalih grana pomorekse privrede, to zemlje koje imaju interesa za unapeđenje svoga pomorstva, posebno pomorske privrede, moraju ulagati napore u razvoj sopstvenog brodarstva,

Kako se kao najvažnije grane pomorske privrede, pored brodarstva izdvajaju morske luke i brodogradnja i kako između njih postoji visok stepen međuzavisnosti, često pomorske zemlje preduzimaju mjere u cilju razvoja trgovačke flote kako bi zaposlile svoje trgovačke kapacitete, svoja brodogradilišta, odnosno kako bi unaprijedile promet svojih luka naročito kada je u pitanju uspostavljanje redovnog linijskog servisa.

Politika razvoja pomorskog saobraćaja u cjelini, a pomorskog brodarstva posebno nužno je povezana sa osnovnim pravcima i motivima saobraćajne politike . U tom smislu izdvajaju se sledeći motivi pomorske politike koji se najčešće javljaju kao faktori usmjeravanja politike razvoja brodarstva;

- unapređenje i razvoj tranzita preko domaćih luka,
- razvoj integralnog i multimodalnog transporta
- optimalno korišćenje prirodnih faktora
- skretanje robnih tokova sa kopnenih na morske pravce
- sniženje transportnih troškova.

Zemlje koje imaju mogućnosti za intenzivniji razvoj tranzita preko svojih luka , pored razvoja samih luka i njihovih saobraćajnih veza sa gravitacionim područjem moraju obezbijediti i intenzivan saobraćaj tih luka sa

prekomorskim zemljama. To se posebno odnosi na kvalitetan linijski servis, tako da su one višestruko zainteresovane da razvijaju sopstvenu trgovačku flotu koja bi se uključila svojim kapacitetima u tranzitni promet i koja bi istovremeno doprinijela povećanju tranzita luka i ostalih saobraćajnih grana.

Razvoj integralnog i multimodalnog saobraćaja podrazumijeva koordinirani razvoj svih saobraćajnih grana, a posebno pomorskog brodarstva i luka koje čine glavnu kariku u transportnom lancu međunarodnih dimenzija. Zato je neophodno u tom cilju planirano razvijati potrebne kapacitete trgovačkih brodova savremenom tehnologijom.

Motivi ekonomske politike koji utiču na brodarsku politiku su:

- povećanje deviznog priliva i smanjenje deviznog odliva
- smanjenje zavisnosti od strane flote
- unapređenje spoljne trgovine i osvajanje prekomorskih tržišta
- razvoj priobalnih područja
- razvoj putničke flote zbog razvoja turizma
- motiv zaštite novo-formirane industrije

Uravnoteženje deviznog bilansa u cjelini, pa i deviznog bilansa pomorskog saobraćaja (posebno zemalja sa velikim obimom pomorskog prometa) je važan elemenat pomorske politike. U tom smislu treba posmatrati i težnju pomorskih država da smanje zavisnost u pomorskoj trgovini od strane flote, kako iz ekonomskih tako i iz političkih i vojnih razloga.

Pomorsko brodarstvo posebno linijsko, ima velik uticaj na spoljno-trgovinsku razmjenu sa prekomorskim zemljama, zbog čega je unapređenje spoljne trgovine jak motiv za razvoj trgovačke flote, a posebno linijskog brodarstva.

Razvoj industrije i razvoj transportno intzivnih i uvezno zavisnih industrija povećava prekomorsko-robni saobraćaj i zahtijeva adekvatnu trgovačku flotu. Ito tako, ekspanzija turističke privrde u priobalnim područjima utiče na pomorske zemlje da razvijaju savremene oblike putničko-pomorskog saobraćaja.

Motiv zaštite malde industrije primjenjuje se u pomorskom brodarstvu kao i u drugim privrednim grama zbog toga trgovačka mornarica mora biti zaštićena u početnom stadijumu svog razvitka. Primjer za to je razvitak japanske trgovačke mornarice uz pomoć države koja je rasla od 66.000 t u 1880. g. na 1,2 mil.t. u 1910 g., a devedesetih, njena tonaža prelazi 10 mil.t. Subvencije koje

je vlada davala bile su sigurno jedan od najznačajnijih faktora razvitka, danas jedne od najmoćnijih trgovačkih mornarica svijeta. 100

Imajući u vidu motive koji proizilaze iz pomorske, saobraćajne i ekonomske politike, kao i iz vojno političke sfere, odnosno iz samog procesa razvoja brodarstva u svijetu, motivi nacionalne brodarske politike mogu se klasifikovati:

1. Neekonomski motivi:

- povećanje zaposlenosti,
- nacionalni prestiž,
- politička nezavisnost,
- vojni razlozi.

2. Ekonomski razlozi

- devizni priliv
- unapređenje spoljne trgovine
- smanjenje troškova prevoza,
- razvoj priobalnih područja i litoralizacija industije,
- odgovor na strane protekcionističke mjere,
- unapređenje ostalih grana pomorske privrede,
- unapređenje tranzita,
- razvoj integralnog transporta,
- skretanje robnih tokova sa kopnenih na morske puteve,
- razvoj turizma
- korišćenje komparativnih prednosti za razvoj brodarstva
- modernizacija trgovačke mornarice,
- obezbjeđenje povoljne tržišne pozicije nacionalno brodarstva na pomorskom tržištu,
- obezbjeđenja sigurnosti pomorskog transporta.

Iako je brodarstvo kapitalno intenzivna grana sa velikim organim sastavom kapitala, za pojedine zemlje i područja ono ima veliki indirektni i direktni značaj za zaposlenost, a posebno na standard zbog visokih primanja pomoraca, tako da elementi socijalne politike mogu uticati na politiku, razvoja brodarstva.

Pitanje nacionalnog prestiža često je uticalo na pomorsku politiku, naročito kod velikih sila. Tako je, na primjer, subvencioniranje gradnje i eksploatacije veoma velikih brzih putničkih brodova, kaoji su se takmičili za

100. Ferber, R Handbook of Marketing Research. Mc Graw - Hill Book Co, New York 1984

osvajanje "Plave trake", bilo motivisano prije svega težnjom za nacionalnim prestižom.

Obezbjedjivanje sopstvenih transportnih sredstava za prevoz robe iz nacionalne spoljne trgovine, obezbjeđuje zemlji veći stepen ekonomske i političke nezavisnosti i čini je otpornijom na političke pritiske.

Vojni razlozi su jedan od veoma važnih motiva za razvoj trgovačke mornarice pomorskih zemalja, s obzirom na veliku ulogu trgovačke flote u ratnim uslovima. Zbog toga se sve pomorske zemlje, a naročito velike sile, trude da razvijaju trgovačku flotu takvog obima i strukture koja će biti u skladu sa njihovim vojno-pomorskim ciljevima i potrebama.

Iako vanekonomske razlozi utiču na politiku prema brodarstvu ipak postoji mnogo više ekonomskih razloga koji motivišu tu politiku. Obzirom na činjenicu da se pomorska plovidba, a preko nje i faktori od kojih ona zavisi, tj. luke i brodogradnja, važni djelovi ekonomskog organizma, pojedine zemlje nastoje da njihovu djelatnost olakšaju odnosno iskoriste za podsticanje drugih ekonomskih grana, naročito spoljne trgovine. Ova potreba još se znatno pojačala razvojem inudstrijalizacije i uvođenjem linijske plovidbe. Zbog toga se i osjetila potreba za vođenjem pomorske politike. 101

Kod **cross tradersa**, odnosno zemalja čiji kapacitet flote premašuje njihove potrebe za pomorskom trgovinom, brodarstvo ima ne samo pozitivan efekat na devizni bilans u saobraćaju, već se često javlja kao najvažniji faktor povećanja nacionalnog deviznog priliva. Kod ostalih zemalja, a naročito zemalja u razvoju, napor da se izgradi sopstvena flota motivisani su u prvom redu, težnjom za smanjenjem nedostajućih deviznih sredstava. Isto tako, prevoz sopstvenim brodovima omogućava i smanjenje troškova prevoza, odnosno razbijanje monopolskog položaja konferencijskih brodara i sniženje vozarina.

Na pomorsku politiku bitno utiču i faktori iz međunarodnog okruženja, a posebno aktuelni trendovi u pomorskoj i spoljno trgovinskoj politici drugih zemalja. Tako često, protekcionističke mjere u pomorskoj trgovini koje diskriminišu nacionalnu trgovačku flotu od strane neke druge pomorske zemlje mogu biti motiv za uzvraćanje istim ili sličnim postupkom.

S obzirom na vrlo dinamičan tehničko - tehnološki proces i brzo ekonomsko zastarijevanje u brodarstvu, pomorske države često donose niz mjera u svrhu modernizacije sopstvene flote i praćenja tehnoloških trendova u

101. V.Cerić: Pogled na savremenu pomorsku djelatnost i politiku zemalja na evropskoj obali Atlantika, Zbornik radova III, Rijeka, str. 166

svijetu. Ove, kao i većina mjera brodarske politike, motivisane su težnjom da se u sopstvenoj trgovačkoj floti obezbijedi što bolja konkurentna pozicija na pomorskom tržištu, a naročito u periodu kriznih tendencija, pada vozarine i rasta troškova eksploatacije. Ovaj argument i motiv zaštite nacionalnog brodarstva posebno je značajan kod zemalja koje su tek počele da razvijaju svoju trgovačku flotu. Argument nove industrije je stoga relevantan i u svim slučajevima kad je brodarstvo zbog svoje veličine ili nedostatka iskustva nerentabilno u svojim prvim godinama opstanka, ali ima perspektivu da će biti rentabilno u doglenoj budućnosti. 102

Naravno, obzirom na posebne zahtjeve koji se u pogledu sigurnosti postavljaju pred pomorski saobraćaj, što proizilazi iz njegovih karakteristika i raznih međunarodnih konvencija, stalna briga pomorskih država je unapređenje te sigurnosti. Država interveniše u pomorstvu i radi toga da bi osigurala sigurnost ljudi i dobara. Kako je pomorski saobraćaj danas u najvećoj mjeri predmet sporazuma, i osiguravanje sigurnosti brodova, tereta i ljudi. Stoga svaka država u granicama svoje nadležnosti preduzima mjere koje se dodnose na sigurnost pri građenju brodova, pri njihovom upošljavanju, pri izboru posade, propisujući uslove, stručnu spremu, za pomorske kapetane i druge članove posade na brodovima duge plovidbe. 103

3. Brodarska politika u kontekstu pomorske politike

Pomorsko brodarstvo je grana pomorske privrede, odnosno djelatnost u okviru pomorskog tržišta, tehnološki, ekonomski i organizaciono povezana sa ostalim granama pomorske privrede i pomorskim djelatnostima. Zbog toga je državna brodarska politika nužno povezana sa državnim politikom prema pomorstvu i pomorskoj privredi u cjelini. Državna zaštita nacionalnog brodarstva sprovodi se mjerama nacionalne politike koja je dio šire pomorske politike. 104 Imajući u vidu kompleksnost pomorstva i pomorske privrede, pomorsku politiku možemo posmatrati u užem i širem smislu. U najširem smislu pomorska politika obuhvata usmjeravanje razvoja svih pomorskih djelatnosti, uključujući i one koje nijesu privrednog karaktera. U užem smislu pod pomorskom politikom se podrazumijeva politika usmjeravanja, stimulisanja i zaštite pomorske privrede. U najužem smislu pod pomorskom politikom se podrazumijeva usmjeravanje i stimulisanje najvažnijih grana pomorske privrede-brodarstva, luka i brodogradnje.

102. M. Babić: Pomorske politike u svijetu. Dubrovnik, str.16

103. Z. Jelenić: Ekonomika saobraćaja i pomorstva, Zagreb 1989., str 268

104. Simon, S.I. -Freimer, M.: Analytical Sea Economic, Harcourt Brace and World Ind., New York 1990

D. Elvino definiše pomorsku politiku kao skup privredno političkih mjera koje pojedine države sprovode radi unapređenja pomorske privrede u užem smislu riječi, tj. morskog brodarstva, brodogradnje i luka. U širem smislu riječi obuhvata i mjere zaštite i socijalne politike pomoraca, podizanje i održavanje signalnih uređaja na obalama, osnivanje, proširivanje i eksploataciju saobraćajne veze između luke i unutrašnjosti radi boljeg povezivanja sa zaleđem pitanje registra brodova, pomorske statistike, pomorskog školstva i sva pitanja u vezi sa podizanjem kadrova u pomorstvu. 105

Pomorska politika, shvaćena u najširem smislu obuhvata i vojno-pomorsku politiku. Pomorsku politiku u užem smislu koja se odnosi samo na pomorsku privredu, neki strani autori nazivaju pomorsko privrednom politikom.. Ako se u gornjem kontekstu izdvoje elementi pomorske politike koji se odnose na pomorsku privredu dolazi se do pojma pomorsko-privredne politike. Pri tome postoji isto takav odnos kakav je između pomorstva i pomorske privrede. Drugim riječima pomorsko-privredna politika je dio pomorske politike, gledano u cjelini. 106

S obzirom da gotovo u svim pomorskim zemljama pomorsko brodarstvo, luke i brodogradnja predstavljaju privredne grane od posebnog značaja, to se one i nalaze u žiži interesovanja pomorske politike. Bez obzira na velike razlike koje postoje između pojedenih pomorskih zemalja u njihovom geografskom položaju, privrednoj strukturi i nivou razvitka, društveno-ekonomskom uređenju, stepenu razvoja pomorstva i pomorske privrede sve one sprovode određenu pomorsku politiku, U dinamizmu savremenog razvoja, aktuelnost adekvatnog razvoja pomorske privrede, a time i efikasne pomorske politike, kao da svakodnevno nameće sam život, logiku njegovog razvoja.

Pomorska politika, shvaćena kao rezultanta opštih napora i nastojanja društva da se maksimalno valorizuju materijalne i duhovne prirode koje direktno ili indirektno proističu iz tog izuzetnog ambijenta, naročito za pomorske zemlje, predstavlja neizbježnu obavezu koja teba da bude ugrađena u opštu politiku zemlje, da iz nje proisitiče i da na nju utiče. 107

Brodarska politika u kontekstu opšte pomorske politike, zavisi od više faktora od kojih su najvažniji: uslovi za razvoj brodarstva, stepen razvoja brodarstva i njegovo mjesto u pomorskoj i ukupnoj privredi zemlje, promjene u međunarodnom okruženju i strategiji razvoja pomorske privrede. U tom smislu postoje velike razlike između pojedinih zemalja, odnosno grupe zemalja.

105. Derdini Elvino, *Due navi combustibile a carboni marine mercxantile*, Genova, 1991 g.

106. B. Jurić: *Razmatranja u vezi s pojmom brodarske politike u pomorstvu.*
Pomorski zbornik IV, Rijeka

Kako je većina faktora koji određuju pomorsku politiku dinamična, te se se postavlja kao nužnost stalno inoviranje pomorske političke, a posebno brodarske politike. Pomorska se privreda u svom razvitku neprestalno sukobljavala s promjenama, stoga se mora prilagođavati novim prilikama, ukratko njezin napredak, njezino poslovanje pa i svakidašnji život, zavise od niza raznovrsnih činilaca, koji je drže u stalnom nemiru, u živom zbivanju, kao što je nemiran i živ element more, na kome počiva njezin temelj i njezin opstanak. 108

4. *Brodarska politika u kontekstu saobraćajne politike*

Pomorsko brodarstvo predstavlja podsistem pomorske privrede i podsistem složenog saobraćajnog sistema. Prema tome, brodarska politika je integralni dio saobraćajne politike. Saobraćajna politika je skup mjera koje preduzimaju subjekti privredne aktivnosti u oblasti saobraćaja, a koje imaju za cilj optimalizaciju saobraćajnog sistema jedne zemlje u skladu sa društvenim potrebama u prevozu. 109

Osnovni faktori koji determinišu saobraćajnu politiku su:

1. ekonomsko-politički ciljevi i motivi privrednog razvoja,
2. državno-ekonomski sistem i uslovi privređivanja,
3. nivo razvoja i struktura saobraćajnog sistema zemlje,
4. naučno - tehnički progres i inovacija u razvoju saobraćaja,
5. obim i struktura potreba u prevozu robe i putnika.

S obzirom da su ovi faktori, posmatrani pojedinačno, kao i u svojoj ukupnosti, razlikuju između pojedinih zemalja, saobraćajna politika tih zemalja, odnosno grupe zemalja, se razlikuje. Isto tako, ona se mijenja sa vremenom, u skladu sa promjenom faktora koji je determinišu.

Osnovni zadatak saobraćajne politike sastoji se u tome da ona bude takva komponenta u sklopu ekonomske politike zemlje koja će u maksimalnoj mjeri doprinositi povećanju produktivnosti društvenog rada, povećanju rentabilnosti i sniženju troškova proizvodnje. Međutim, ovim se ne iscrpljuje uloga saobraćajne politike, jer ona treba istovremeno da obezbjeđuje uslove za

107. A.Kalpić, J.Sušanj,-Razvoj pomorske privrede u kontekstu pomorske politike.Zagreb 1991

108. P.c. Stuhes W.y.Tyson. M.O. Dobs-Transport Economics, London, 1994, str.147

109. Devanney, J.W.Livanos, V.M.and Stewart, R.J., 1985, Journal of Transportation of Economics and Policy

slobodno i racionalno poslovanje i razvoj saobraćaja u cjelini i pojedinih njegovih grana. 110

Veliki društveno-ekonomski, kulturni i vojno-strateški značaj saobraćaja u svakoj zemlji postavlja pred saobraćajnu politiku čitav niz ciljeva:

1. zadovoljenje društvenih potreba u prevozu robe i putnika,
2. maksimalizacija društvene produktivnosti rada,
3. sniženje ukupnih troškova društvene reprodukcije,
4. optimalizacija društvene rentabilnosti,
5. optimalni razvoj proizvodnih snaga i stabilizacija privrede,
6. formiranje jedinstvenog tržišta,
7. racionalnija potrošnja energije,
8. doprinos realizaciji ciljeva zaštite životne sredine,
9. poboljšanje bezbjednosti saobraćaja, i
10. doprinos jačanju odbrambene sposobnosti svake zemlje.

Radi realizacije ovih ekonomsko-političkih motiva, saobraćajna politika treba da se zasniva na sljedećim osnovnim načelima:

- načelo integralnog jedinstva i povezanost privrede i saobraćaja,
- načelo jedinstva saobraćajnog sistema,
- načelo koordinacije saobraćaja,
- načelo optimalnog korišćenja prirodnih, geografskih i ekonomskih uslova zemlje, odnosno područja,
- načelo maksimalnog snižavanja troškova za privredu. 111

Najvažnije sfere uticaja državne politike na razvoj morskog brodstva, a time i transporta uopšte su: kontrola kvaliteta, kontrola organizacije transporta i kontrola lokacije resursa u transportnom sektoru.

Mjesto broderske politike, odnosno politike prema pomorskom saobraćaju u cjelini u kontekstu saobraćajne politike, u pojedinim zemljama određena je prije svega, sljedećim faktorima :

- prirodnim uslovima za razvoj pomorskog saobraćaja,
- dostignutim stepenom razvoja pomorskog saobraćaja,

110. M. Dokić, Saobraćajna politika Jugoslavije, Beograd, str. 227

111. S. Novaković, Saobraćajna politika, Ekonomska enciklopedija, II, Beograd, str. 55

- nacionalnim potrebama za prevoz robe i putnika morskim putem,
- dugoročnim ciljevima saobraćajne politike,
- uticajem međunarodnog okruženja,
- pomorskom tradicijom.

Pri tome treba istaći, da je broderska politika utoliko više vezana za nacionalnu saobraćajnu politiku, ukoliko se nacionalno brodarstvo više uključuje u prevoz robe i putnika u unutrašnjem saobraćaju, u nacionalnu prekomorsku razmjenu i tranzit preko domaćih luka, odnosno u mjeri u kojoj se nacionalno brodarstvo povezuje sa ostalim granama sistema i zadovoljava nacionalne potrebe za prevoz. Kod zemalja koje se javljaju kao isključivi ili pretežni **cross tradersi**, odnosno čija trgovačka flota je namijenjena prvenstveno prevozu robe među stranim lukama, usklađivanja razvoja brodarstva sa ostalim elementima saobraćajnog sistema se javlja u znatno manjoj mjeri.

Kod tih zemalja politika prema brodarstvu je prije svega, dio pomorske i ekonomske, a u manjoj mjeri saobraćajne politike. Ekstremni slučaj su zemlje "zastava pogodnosti" koje i pored toga što formalno posjeduju ogromne kapacitete trgovačke flote, nemaju potrebu da razvoj ove flote usklađuju sa razvojem svojih često nerazvijenih, saobraćajnih sistema. Sa druge strane, pomorske zemlje koje imaju uslove i koje teže da razviju tranzitni saobraćaj preko svojih luka u taj prevoz uključuju svoju trgovačku flotu, moraju u centru svoje saobraćajne politike staviti koordinirani razvoj svih grana saobraćaja, koje luke povezuju sa zaleđem luka i pomorskog brodarstva. To se isto tako odnosi i na zemlje gdje se pomorskim putem odvija značajan dio nacionalne, spoljnotrgovinske razmjene, kao i na zemlje sa dugom obalom koje imaju intenzivan pomorski saobraćaj.

5. *Karakteristike morskog brodarstva u kontekstu broderske politike*

Morsko brodarstvo na pomorskom tržištu, proizvodi transportnu uslugu, dakle nematerijalni proizvod, tako da se vrijeme proizvodnje i potrošnje podudara, pa nije moguće lagerovanje proizvoda. Zbog toga prodaja prethodi proizvodnji, ona se javlja kao faktor aktiviranja pomorskih kapaciteta, ona je uslov da do proizvodnje uopšte dođe. Zato je u pomorstvu problem plasmana u centru poslovne politike i pomorska preduzeća su nužno prodajno orijentisana. To podrazumijeva efikasnu komercijalnu službu i njen dominantan uticaj na poslovnu politiku. Prodajna orijentacija predstavlja prelaznu etapu ka tržišnoj orijentaciji.

Razlika se sastoji u tome što se prodajno orijentisano pomorsko preduzeće trudi da proda transportnu uslugu koju može da proizvede, a tržišno orijentisano da proizvede uslugu koju može da proda.

U uslovima opšte konkurencije i viška ponude, brzih promjena u obimu i strukturi traženja, kao i promjena u tehnologiji transporta neophodno je stalno pratiti promjene u potrebama sadšnjih i budućih korisnika usluga i prilagođavati im sopstvenu ponudu, jer je to uslov egzistencije i razvoja pomorskih preduzeća.

Pomorstvo je kapitalno intenzivna grana, sa visokim organskim sastavom kapitala i fiksnim učešćem fiksnih troškova. Zbog toga je ono vrlo osjetljivo na pojavu neiskorišćenih kapaciteta i ima izraženu remanentnost troškova. Zato je neophodno efikasnom politikom čarterovanja u slobodnom, odnosno akvizicijom tereta u linijskom brodarstvu obezbijediti zadovoljavajući stepen korišćenja kapaciteta i što povoljnije uslove plasmana.

Brodovi su skupa osnovna sredstva sa relativno dugim ekonomskim vijekom trajanja od oko 15 godina. Neophodno je prilikom donošenja odluke o kupovini izabrati brodove koji će svojim tehnološkim i ekonomskim karakteristikama zadovoljiti ne samo postojeću tražnju i zahtjeve tržišta, već i buduću tražnju u toku čitavog eksploatacionog vijeka.

Troškovi brodarskih preduzeća su veoma promjenjivi i zavise, između ostalog, od efikasne politike nabavke. Cijena kapitala, brodova, goriva, potrošnog materijala, lučkih usluga, usluga i materijala vezanih za održavanje uslovljene su tržišnim kretanjima, a često se i znatno razlikuju u pojedinim zemljama između pojedinih dobavljača. Zato se pred komercijalnu službu postavlja kao imperativ poznavanje tih tržišta u svijetu, odnosno istraživanje i kreiranje optimalne politike komercijalne službe.

Pomorski transport je u organizacionom smislu vrlo složena djelatnost. To proizilazi prije svega iz činjenice da u proizvodnji saobraćajne usluge učestvuje, pored brodarskih preduzeća, veliki broj preduzeća iz drugih privrednih grana i djelatnosti, (luke, skladišta, štivadori, agencije, špedicije, druge saobraćajne grane itd.) Razvoj integralnog i multimodalnog transporta intenziviraju proces povezivanja, koordinacije i integracije između svih subjekata na pomorskom tržištu, i zahtijevaju od brodarskih preduzeća da usklađuju svoje aktivnosti, ekonomsku i razvojnu politiku, organizaciju i tehnologiju sa ostalim učesnicima u transportu.

Ovo podrazumijeva sveobuhvatno istraživanje svjetskog pomorskog tržišta, i dobijanje potrebnih informacija ne samo u sektoru tržišta brodskog prostora, već i cjelokupnog transportnog tržišta, što čini pomorsko brodarstvo još značajnijim i složenijim.

IV. NAUČNO - TEHNIČKI PROGRES I POMORSKO TRŽIŠTE

Proučavanje i istraživanje pomorskog tržišta sa aspekta teorije sistema, rezultat je s jedne strane razvoja nauke o složenim sistemima, a s druge strane naučno-tehničkih, ekonomskih, i organizacionih promjena u pomorstvu.

Od 1948. g. kada se pojavila Vinerova "Kibernetika", a dvije godine kasnije Bertalanifijeva "*Opšta teorija sistema*", nauka o složenim sistemima se veoma dinamično razvija sa svim pratećim i srodnim naučnim disciplinama (informatikom, kibernetikom, primjenom računara u pomorstvu, operacionim istraživanjima, teorijom igara itd.) i izaziva revolucionarne promjene u skoro svim naučno-tehničkim oblastima, otkrivajući jedan novi aspekt proučavanja i posmatranja naučnih činjenica i problema.

Ovo se odrazilo posebno na ekonomsko pravne i tehničke nauke u cjelini. Pomorski saobraćaj je u početku tretiran u ekonomskoj teoriji i praksi kao djelatnost od posebnog državnog interesa, zatim kao posebna privredna oblast, da bi ga savremena nauka o pomorskom saobraćaju proučavala kao veliki složeni sistem.

Naučno-tehnički progres na pomorskom tržištu predstavlja osnovni faktor dinamizacije savremenog pomorskog transporta, a posebno morskog brodarstva. On ima direktni i indirektni uticaj na razvoj brodarstva. Pod direktnim uticajem podrazumijevaju se promjene u tehnici i tehnologiji pomorskog transporta, a pod indirektnim tehnološke promjene u drugim granama i oblastima koje imaju bitan uticaj na obim dinamiku, i strukturu tražnje na pomorskom tržištu, odnosno na prekomorsku trgovinu.

Naučno-tehnički progres uopšte, pa i u pomorskom transportu je globalni proces koji nužno zahtijeva da mu se svi učesnici u pomorstvu prilagode, a oni koji to ne uspijevaju bivaju marginizovani, odnosno istisnuti sa pomorskog tržišta. On ima za posljedicu povećanje cijena novih brodova i skraćivanje njihovog ekonomskog vijeka trajanja, povećanje kapitalne intezivnosti, povećanje udjela učešća fiksnih troškova i sve veći rizik poslovanja.

Brzo zastarijevanje tehnologije zahtijeva veliku fleksibilnost pomorskih brodara, ne samo u tehnološkom već i u ekonomskom i organizacionom smislu, kao i veliku sposobnost kadrova da usvajaju, koriste i proizvode nova znanja i ideje. To zahtijeva stalno praćenje akcija konkurenata na tom planu, zatim praćenje tehnoloških zahtjeva korisnika pomorskih usluga i uočavanje dugoročnih tehnoloških trendova.

Uporedo s trendovima u odnosu na obim svjetskog pomorskog prevoza i na ukupnu veličinu trgovačke mornarice, događale su se i događaju se i dalje korijenite promjene u tehnologiji pomorskog saobraćaja.

Pri izučavanju i istraživanju uticaja naučno-tehnološkog procesa na razvoj pomorstva i pomorskog saobraćaja u cjelini potrebno je poći od najaktuelnijih problema. To su: zasatarijlost infrastrukturnih saobraćajnica objekata i prevoznih sredstava, tj. transportne tehnike i tehnologije, uz drastično zaoštajanje u količini, strukturi i kvalitetu prevoznih kapaciteta u svim oblicima prevoza, neefikasna organizacija rada, spori razvoj i nedostatak savremenih oblika manipulacije i transporta robe (paletizacije, konteineracije, huck-pack, ro-ro); nedovoljno uključivanje svih učesnika pomorskog saobraćaja u sistemu multimodalnog transporta u kojem pretežno dolaze do izražaja organizacione, tehničke-tehnološke i ekonomske prednosti svih savremenih oblika manipulisanja i transporta roba itd. 112

Savremena industrijalizacija, ubrzani razvoj pomorskog tržišta povećanje prekomorskog robnog i uslužnog prometa, zahtijevaju od korisnika kvalitativno prilagođavanje savremenim promjenama tog tržišta. Te neminovne i savremene globalne tendencije tržišno-rozne razmjene, koja je posljednjih godina znatno povećana, jedino su našle svoje potpuno razrješenje primjenom savremenih transportnih (integralnih, multimodalnih i kombinovanih) sistema.

Djelovanje naučno-tehničkog progressa ogleda se i u tehničkom napretku brodogradnje koja omogućava gradnju velikih i savremenih brodova, specijalizovanih za određene namjene, odnosno brodova sa više namjena, u

112. UNCTAD (1994) Establishment or Expansion of Merchant Marines in Developing Countries, II. D.I.

povećanju snage i ekonomičnosti brodskog pogona i brzine brodova, u usavršavanju navigacione opreme i stvaranju savremenih sistema za satelitsku i elektronsku navigaciju, u primjeni sistema za automatsko upravljanje brodom i razvoju sistema koji povećavaju, bezbjednost plovidbe, u razvoju i usavršavanju sistema za ukrcaj, iskrcaj i slaganje tereta.

1. Naučno tehnički progres i pomorsko brodarstvo

Ogromne promjene koje su zahvatile sve sfere društvenog života kao posljedicu razvoja nauke i tehnike imali su velikog uticaja i na pomorsko brodarstvo. *Naučno - tehnički progres predstavlja najdinamičniji faktor svjetske privrede koji je učinio da "ono po mnogo čemu nije više onaj svijet od prije samo 15 god. u koje vrijeme je nastalo više od 50% svih svjetskih inovacija."* 113

Razvoj nauke i tehnike u pomorstvu aktivirali su sve privredne oblasti i bitno uticali na promjene u razvoju morskog brodarstva.

Treba konstatovati prije svega da je savremena naučno tehnička revolucija izazvala revolucionarne promjene u tehničkoj osnovici društvene proizvodnje i rada uopšte i dovela do gigantskog skoka proizvodnih snaga i izvanrednog porasta novih ljudskih potreba u svim sferama i tako postala najvažniji činiac savremenog svijeta. 114

Pronalazak parne mašine predstavlja u osnovi početak inudustrijske revolucije. Njena primjena u saobraćaju, omogućila je pojavu željezničkog saobraćaja 1825. g. i razvoj parabroda. Iako su vršeni mnogi eksperimenti sa primjenom parnog pogona na brodovima tek je parabrod R.Fultona "Clarmont" koji je na rijeci Hadson izvršio prvo uspješno putovanje, i doveo do razvoja parabrodarstva.

Međutim, trebalo je da još prođe više od pola vijeka pa da parabrod potisne jedrenjake i bude masovno prihvaćen od brodara. Prvi parobrodi su imali malu brzinu i pogonsku snagu, transport uglja kao pogonskog goriva smanjivao

113. Barker.J., and Brandweir, Robert (1990) the U.S.Merchant marine in National Perspec.

114. S.Šerifović: Naučno tehnički progres u svijetu, 1989, g. str.201

je korisnu nosivost broda, predstavljao je opasnost od požara itd. tako da je u početku parabrod imao više eksperimentalni nego komercijalni karakter. Osim toga razvoj jedrenjaka, poboljšanje njihove linije, površine jedara, brzine gradnje čeličnih jedrenjaka, a posebno klipera usporavali su razvoj parabroda. Činjenica da parobrodi posjeduju znatno manje prednosti u odnosu na jedrenjake, nego što je to bio slučaj željeznice prema drumskom saobraćaju, otežavala je njgovu afirmaciju.

Međutim, prednost parobroda postepeno je dolazila do izražaja, a posebno njihova nezavisnost od povoljnih vjetrova. Postepeno dolazi do poboljšanja i tehničko eksploatacionih karakteristika parobroda, njihova nosivost, brzina, pogonska snaga, sigurnost i ekonomičnost. Grade se sve veći i brži parobrodi sa efikasnog pogona na bočne točkove prelazi se na pogon na vijak, čime se znatno dobija na brzini, efikasnosti i manevarskim sposobnostima brodova.

Može se slobodno reći da je brod **“Greit Britain”** konstruisan 1839. g., od poznatog engleskog brodograditelja Brumela i porinut u more 1844 g. za brodaru Great Western Lines, označio je početak gradnje modernih brodova za linijsku plovību. To je bio prvi linijski brod za prevoz preko Atlantika s potpuno željeznim trupom, uzdužnim pregradama i relerima po dnu. Parobrod je konačno pobijedio u konkurenciji sa jedrenjacima.

Krajem 19. vijeka grade se veliki parobrodi i dolazi do modernizacije i specijalizacije brodova. Tako je 1876 g. izgrađen prvi tanker **“Gluckauf”** od 2.036 BRT. Grade se veliki putnički linijski brodovi tzv. transatlantici, koji se takmiče u luksuzu i brzini. Pronalaskom motora sa unutrašnjim sagorijevanjem omogućio je razvoj novih saobraćajnih grana-automobilskog i avionskog saobraćaja, odnosno izazvao tzv. drugu saobraćajnu revoluciju. U pomorskom saobraćaju dolazi do promjena u vrsti pogona. Dizel motor se prvi put primjenjuje na jedrenjaku **“San Antoni”** 1911 g. a prvi brod na dizel pogon izgrađen je 1912 g. Dizel pogon imao je ogormnu prednost u odnosu na parni, zauzima manje prostora, zathijeva manju posadu, ekonomičniji i brži. Prvi brod na turbinski pogon sagrađen je 1896 g. Uskoro je i turbinski pogon našao veliku primjenu u brodarstvu. Turbina je posebno pogodna za brodove velike tonaže, odnosno kod brodova koji zahtijevaju veliku pogonsku snagu i brzinu. Brodovi na dizel i turbine postepeno su istisnuli parne strojeve iz brodarstva.

Početakom XX vijeka javljaju se i nova pogonska sredstva, parna turbina, motor sa unutrašnjim sagorijevanjem i elektro-motorom. Poslije II svjetskog rata primjenjuj se za pogon brodova plinska turbina, a 1954 godine uvodi se

nuklearni reaktor. To je izazvalo veliku prekretnicu sličnu onoj koju je sredio 19 vijeka izazvao prelaz s jedrenjaka na parni pogon. 115

Energetska kriza koja je usloвила znatno povećanje troškova goriva u brodarstvu usloвила je istraživanje u pravcu pronalaženja novih ekonomičnih pogodna pomorskih brodova. Velike nade koje su u tom pogledu polagane u nuklearni pogon nijesu se ostvarile i sada je već jasno da u dogleno vrijeme nuklearni pogon neće naći primjenu u trgovačkoj mornarici, osim u eksperimentalne svrhe. Nuklearna propulzija izgleda nema budućnosti zbog ekoloških i političkih problema koji se čine makar iz današnje perspektive praktički nepremostivim. 116

Potreba za što boljim kroišćenjem kapaciteta brodova i smanjenjem vožnje u balastu usloviše su gradnju kombinovanih brodova velikih kapaciteta, osposobljenih za prevoz dvoje ili više vrsta tereta čime se, pored ostalog, postiže mnogo veći učinak brodova i veća ekonomičnost njihove eksploatacije. I kod klasičnih linijskih brodova i trampera dolazi do mnogih promjena u pogonskoj snazi i brzini, - do niza tehničko - tehnoloških inovacija, posebno u navigacionoj opremi i sistemu upravljanja.

Problem optimalnog manipulisanja teretom i sugurnosti s obzirom na čvrstoću broda posebno na uzburkanom moru rješava se i upotrebom digitalnih uređaja koji izračunavaju optimalni plan krcanja vodeći računa o nosivosti, stabilnosti i pretegi broda. Ovo naročito vrijedi za velike tankere i za prevoznika rudače.

Posebno treba istaći naprdak u tehnologiji ukrcaja i iskrcaja brodova. Ovo je posebno značajno zbog potrebe da se skraćanjem zadržavanja brodova u lukama poveća efikasnost pomorskog transposrta, ubrza obrt brodova i smanje toškovi. Naročito je značajno poboljšati i iskrcaj brodova mamutskih kapaciteta čiji su dnevni troškovi vrlo visoki, tako se za prekrcaj rasutih tereta koriste specijalni konvejeri, elevatori, grabilice itd. Za pretovar tečnih tereta specijalne pumpe i sisaljke, što je znatno povećalo produktivnost rada i smanjilo potrebno vrijeme za pretovar brodova. U slobodnom brodarstvu došlo se relativno brzo do zaključka da je za brzu i efikasnu manipulaciju tipičnih masovnih tereta potrebno najprije izgraditi mehanizaciju na kopnu odnosno luci.

Naučno tehnički progres u brodarstvu omogućio je i povećavanje tehničke brzine brodova. Početkom XX vijeka brzina brodova bila je 10 do 12 čvorova, pred drugi svjetski rat oko 17 čv., a danas više od 30 čv. Najbrži teretni brodovi današnjice postižu max. brzine od oko 35 čv.

115. La marine mercantile, 1985 br. 9 Elvino derdini Due novi con. combustibile a carbone

116. S. Barkidija - Uticaj moderne tehnologije na razvoj i troškovi broda str. 66

Kao što je ranije istaknuto, pomorsko brodarstvo djeluje u veoma složenom tehničkom okruženju koje uključuje tehniku gradnje brodova, metoda pogona i navigacije. Uključivanje u tokove naučno-tehničkog progressa i prihvatanje savremenih tehničkih dostignuća u brodarstvu je "*conditio sine quanon*" za pomorska broderska preduzeća.

Ekonomske posljedice tehnološkog razvoja pomorskog brodarstva ogledaju se u smanjenju jediničnih troškova prevoza, povećanju produktivnosti i ekonomičnosti, a s druge strane u smanjenju trajanja vijeka brodova zbog ubrzanog ekonomskog zastarijevanja, kao i u povećanju cijene broda što utiče na povećanje učešća fiksnih troškova u troškovima broderskih preduzeća.

Napredak nauke i tehnike je tako brz da svaki novosagrađeni brod pojeduje čitav niz poboljšanja i noviteta koji mu omogućavaju preimućstvo u odnosu na prethodno sagrađeni brod. Način konstrukcije broda stalno se mijenja, usavršava i dovodi do sve većih i sve efikasnijih brodova tako da se pomorski saobraćaj stalno nalazi u procesu racionalizacije.

Uz konvencionalne linijske brodove i brodove slobodne plovidbe sve se više pojavljuju novi tipovi brodova koji inauguriju novu eru na kraju ovoga stoljeća. Specijalne vrste kotejnerskih brodova razlikuju se po tehnici rukovanja kontejnerima, koje može biti vertikalno ("lift-on" sistem) ili horizontalno ukrcavanje ("roll-on"/"rol-off" sistem ili "filcan-on" sistem) pa i sistemi koji sadrže kombinacije nekih od osnovnih načina rukovanja kontejnerima (na pr. LASH).

Svi ovi tipovi brodova kao i uključujući LO-LO brodove pojavili su se kao rezultat težnje da se što bolje riješi najteži centralni problem, problem pomorske ekonomike linijskog brodarstva, u cilju ubrzanja operacije ukrcaja i iskrcaja generalnih tereta, problem smanjenja brodova u lukama i povećanje linijskih prevoza. Brod po svojoj osnovnoj funkciji predstavlja sredstvo za uskladištenje robe i transmisiju, kao i prevoz putnika. Stroj na brodu predstavlja najveći izdatak. Rentabilni su dok su u funkciji, a zadržavanja u lukama su skupa i znatno povećavaju troškove prevoza.

Smatra se, da se upravo na toj bazi rodila ideja o LASH (lighter aboard ship) sistemu. Kod ovog sistema otpadaju visoki troškovi izgradnje specijalnih kontejnerskih luka, sa odgovarjućim dubinama, specijalnom opremom i posebnom pomorskom infrastrukturuom. Iz dosadašnjeg iskustva o kontejnerskim brodovima već se pojavila dilema koja vrsta broda odgovara pojedinim linijama

Uopšte se smatra da su roll-on, roll-off tkzv. "RO-RO" brodovi, efikasni na kraćim relacijama do dvije hiljade milja, gdje će i dalje sabračaj biti znatniji, gdje će njihova buduća primjena doći naročito do izražaja u pomorskom saobraćaju između zemalja zapadne Evrope, na linijama u Sredozemlju, preko Japanskog i Arapskog mora, Meksičkog zaliva i otoka Dalekog istoka.

Najznačajnije prednosti RO-RO brodova predstavljaju povećanje brzine ukrcaja, mogućnost intenzivne manipulacije kontejnera i kod jakog prevoza i bez potrebne specijalne lučke mehanizacije, jednostavna oprema luke i lako adaptiranje na prevoz sa Ro-Ro brodovima, sigurniji uspjeh u eksploataciji zbog šireg dijapozona raznolikog tereta. U kojoj će mjeri primjena nekog od ovih sistema doći do izražaja u budućnosti poseban je problem.

U situaciji kad plovidba rijekama i vodenim kanalima postaje ponovo sve aktuelnija i kad se i tu misli na primjenu LASH brodova, kad se smatra da će upotreba ovih brodova doći naročito do izražaja u nerazvijenim zemljama, da LASH sistem vrši litoralizaciju obalnog područja teško je bez svestrane analize davati prognoze o njihovoj perspektivnoj primjeni.

Savremena naučno-tehnička, tehnološka i organizaciona dostignuća vode ka tome da prostorno-vremenska komponenta u cirkulaciji ljudi i robe nema više dimenzije kao prije nekoliko decenija. Dinamičan rast pomorskog prevoza odrazio se ne samo na smanjenje vremena kretanja već i na relativno smanjenje troškova prevoza posebno na osnovnim pravcima kretanja, gdje je moguće upotrijebiti najsavremenija pomorsko prevozna sredstva i opremu.

Posljedica toga jeste činjenica da danas prevozna cijena usluge pojedinih sirovina koje se prevoze velikim savremenim brodovima iz udaljenih prekomorskih zemalja, na udaljenost i do 10.000 NM iznosi isto tako kao i prevozna tarifa za tu robu u kopnenom prevozu na svega nekoliko stotina kilometara.

Zahvaljujući tim saznanjima pojedine zemlje, kao na pr. Japan razvile su na osnovu valorizacije savremenih saobraćajnih rješenja posebno u pomorskom saobraćaju, svoje državne potencijale do neslučenih razmjera.

Da bi se došlo do što većeg izražaja mogućnost transportnih sredstava u pomorskom saobraćaju, bio je neophodan i adekvatan doprinos pretovarne tehnologije u skraćanju trajanja transportnog procesa od pošiljaoca do primaoca robe. Primjera radi, savremena oprema ugrađena na kontejnerskim brodovima može istovariti kontejnere s broda na kopno za samo nekoliko sati, odnosno

izvršiti istovar jednog kontejnera za svega tri minuta. 117

Opisano revolucionarno mijenjanje tehnike i tehnologije u pomorskom saobraćaju prouzrokovalo je velike promjene u organizaciji pomorskog tržišta. Karakteristične su ove pojave:

1. U prevozu masovnih tereta sve je uočljivija integracija brodarstva i velikih industrija, mnoge industrije više ne pristaju da za uvoz sirovina budu zavisne od nepredvidivosti pomorskog tržišta. Zato danas veliki uvoznici strateških sirovina često raspolažu sopstvenim brodovima kojima zadovoljavaju glavni dio svojih prevoznih potreba. Na taj način se sužava tržište slobodne plovidbe.
2. Za kontinuirano snadbijevanje sirovinama (naftom, rudom, ugljem itd.) stvaraju se multimodalne transportne linije (kopno-brod-kopno) koje djeluju kao autonomni transportni sistemi. Robom se upravlja iz jednog središta i ona se kreće u lancu od proizvođača na jednom kontinentu do potrošača prerađivača na drugom. Prve takve linije uspostavljene su za transport sirove nafte (naftovod-super tanker-naftovod). Konačni rezultat takvih integralnih procesa na pomorskom tržištu je da velike industrijske i trgovinske kompanije sopstvenim brodovima prevoze svoju robu. Ovome treba dodati još da je prelazni oblik takve prakse kad vlasnici robe uzimaju brodove u vremenski najam -TIME CHARTER.
3. Organizovanje velikih kontejnerskih linija još je veći i složeniji poduhvat koji se po pravilu realizuje zajedničkim naporom većeg broja zainteresovanih zemalja. Ponekad je to samopružanje zajedničkog servisa-JOINT SERVICE, a često je to zajednički poslovni poduhvat -JOINT VENTURE. Obično su članovi kontejnerskih konferencija (osim brogarskih kompanija još i glavne luke, željezničke uprave), zajednički "pool" kontejnera i tehničke opreme, ponekad i autotransportne organizacije itd. Svi članovi konferencije zajednički organizuju kompjutersko praćenje kretanja kontejnera, vođenje računovodstva itd. Radi se dakla o gigantskim, vrlo složenim multimodalnim, multinacionalnim pomorsko transportnim organizacijama.

Na magistralnim kontejnerskim linijama obično plovi pet do deset kontejnerskih brodova, nosivosti 20.000 do 40.000 t pa se zato takve linije odlikuju

ogromnom prevozom moći (često većom od 100 hiljada TEU godišnje).

Za razliku od kontejnerskih linija, RO-RO linije se lakše uspostavlja i održavaju. Nabavka relativno malih RO-RO brodova zahtijeva mnogo manje sredstava, pa su isti lakše dostupni brodarima malih zemalja. Oni također obavljaju FEEDER SERVICE za velike kontejnerske linije, a radijus djelovanja im je ograničen na uže područje (na pr. u Mediteranu, La manšu, Sjevernom moru, Baltiku itd.)

U navedenim naučno-tehničkim i integracionim kretanjima na svjetskom pomorskom tržištu glavnu riječ imaju razvijene zemlje svijeta. Svojom ekonomskom snagom, primjenjujući najnoviju tehniku i tehnologiju one upravljaju pomorskim tržištem. Zemlje u razvoju, sa svojim malim i zastarjelim flotama, nisu im ravnopravni partner, naročito ako međusobno dovoljno ne sarađuju. Realna situacija ustvari je stanje u kojem se svjetsko pomorsko tržište razdvaja na dva područja:

- na najrazvijenijim saobraćajnim pravcima kojima se povezuju razvijene zemlje koristi se najmodernija tehnika i tehnologija,
- na manje prometnim pravcima u upotrebi su manji zastarjeli brodovi niže ekonomičnosti.

Važno je međutim istaći da svi gigantski brodovi najnovije tehnologije, namijenjeni prevozu masovnih tereta (nafte, rude, žitarica) pripadaju flotama razvijenih zemalja i da oni plove samo na magistralnim plovnim putevima koji se odlikuju velikim volumenom prometa.

Slično je na tržištu linijskih tereta jer se i na tom području koristi najsavremenija kontejnerska tehnologija na glavnim pravcima svjetskog pomorskog tržišta, posebno na linijama kojima se povezuju najbogatije i najrazvijenije zemlje svijeta. Ova svojevrsna naučno-tehnička revolucija je novijeg datuma. Početak se može smatrati 1970 godina, kad je zaplovio prvi kontejnerski brod. Ta se nova tehnologija brzo afirmisala i u poslednjih dvadesetak godina eksplozivno se širi.

V. FUNKCIONISANJE TRŽIŠTA BRODSKOG PROSTORA

Organizaciju pomorskog tržišta treba posmatrati u kontekstu definicije vozarinskog tržišta kao skup ponude i potražnje određenog geografskog područja na kojem su u datom trenutku određene vozarinske rate. Može se konstatovati da vozarinska tržišta predstavljaju osnovu organizacije pomorskog tržišta. Organizaciju vozarinskog tržišta, a samim tim i organizaciju pomorskog tržišta možemo podijeliti na:

1. vozarinska tržišta slobodnog brodarstva,
2. vozarinska tržišta linijskog brodarstva,
3. vozarinska tržišta specijalizovanog brodarstva .

U praksi iskorišćavanja brodova jedno vozarinsko tržište je potpuno određeno samo cjelokupnom njegovom ponudom i potražnjom brodarskih usluga na način da ono, kao ukpunost svih ponuda i potražnji brodarskih usluga, određuje cjelokupne vozarinske rate kao i njihove nivoe bilo koje vrste brodarstva i tereta, što znači da se ono mora posmatrati u svojoj cjelovitosti.

Ovakva cjelovitost se uzima kao dio organizacije pomorskog tržišta, ili kao pomorsko tržište u užem smislu. Uključivanjem i drugih tržišta pomorske privrede dolazi se do pojma organizacije pomorskog tržišta u njegovom pravom značenju ili u širem smislu.

Kako je danas putničko brodarstvo neznatan dio cjelokupnog brodarstva i kako se brodoremontne usluge ne koriste tako često, a ugovaranje zakupa brodova nije čest slučaj, u daljem izučavanju organizacije pomorskog tržišta uglavnom se može poći od pozicije da se ono sastoji od četiri različita dijela i to:

1. tržište novogradnji
2. vozarinsko tržište
3. tržište vremenskih ugovora, kojemu kao specifičan dio može pripadati tržište zakupa brodova,
4. tržište polovnih brodova, koje može uključiti stare brodove za rezanje.

Od svih ovih djelova pomorskog tržišta, vozarinsko tržište je osnovni dio organizacije pomorskog tržišta.

Na pomorskom tržištu vlada princip slobodne razmjene, ponude i potražnje. Međusobne konkurencije svih ponuda i potražnji tokom vremena dovode do različitih stanja u organizaciji pomorskog tržišta. Kako su ova stanja uslovljena stanjem privrede i kako se ona javlja u ciklusima, kada se želi razmatrati organizacija pomorskog tržišta moraju se istaći i privredni ciklusi na tom tržištu. Dva glavna i karakteristična stanja su :

1. Konjunktura

2. Depresija

Prelazno stanje pomorskog tržišta od konjunktura ka depresiji naziva se **recesija**, a prelazno stanje od depresije ka konjunkturi je **ekspanzija**.

Osnovni proizvodi ekonomskih aktivnosti brodarstva su pomorsko-transportne usluge, koje se sastoje od :

1. usluga vlasništva broda
2. usluga operiranja brodom, gdje spadaju i usluge njegovog rukovanja

Svaka od ovih usluga može biti određena svojim izdacima i svojim cijenama. Usluge pomorskog brodarstva mogu se sastojati samo od usluga vlasništva broda. Dakle, ovakvim brodarskim uslugama ne pripadaju usluge upravljanja brodom što ove usluge čini kvazi uslugama brodarstva . Na osnovu ovoga, za sveukupno iskorišćavanje brodova pomorsko tržište u organizacionom smislu može se podijeliti još na:

1. tržište brodskog prostora
2. tržište nabavke brodova (ovo je tržište novogradnje i polovnih brodova),

koje odgovaraju vozarinskom, kao operativnom tržištu pomorsko-transportnih usluga, i skupu tržišta novogradnji, polovnih brodova i vremenskih ugovora, odnosno usluge - davaoci i korisnici usluga. Vozarinska i nabavna tržišta moraju biti jasno razgraničena ne samo "robama" koje se njima nude, već i "karakteristikama" njihovih prodavaca i kupaca. Dok se na nabavnom tržištu nudi brodski prostor, kupci su brodari , ili budući vlasnici brodova, a prodavci njihovi vlasnici.

Na vozarinskom tržištu brodari nude svoje brodove samo pružanjem transportnih usluga i na ovom tržištu oni ne mogu biti potraživači bilo kakvih usluga.

Posmatrajući sa šireg aspekta ove dvije organizacione vrste pomorskih tržišta, da se zaključiti da se ova podjela zasniva na bitnim karakteristikama upravljanja brodovima. Kod sklapanja ugovora na vozarinskom tržištu (brodarski ugovor na putovanje) vlasnik broda, dakle, brodarska organizacija kojoj pripada dati brod zadržava pravo upravljanja tim brodom, dok kod sklapanja ugovora na nabavnom tržištu vlasnik broda, dakle brodarska organizacija kojoj on pripada, prenosi prava upravljanja tim brodom na drugo lice ili organizaciju. Kratko, donošenjem brodarskih odluka o brodovima na ovim tržištima suštinski se određuje ko je zadužen za njihovo upravljanje.

Kako je kod pružanja pomorsko transportnih usluga vlasnik broda i dalje njegov brodar, što znači da on i dalje vrši njegovu eksploataciju, to je izučavanje ovog područja od osnovnog i posebnog interesa za cjelokupno poslovanje na pomorskom tržištu.

Na osnovu ovoga, uzimajući kao osnovni dio organizaciju pomorskog tržišta, njeno vozarinsko tržište ima i ove bitne karakteristike:

1. postojanje objekta na koje se usluge odnose tj. tereti koji traže usluge pomorskog transporta,
2. istovremenost-proizvodnja i korišćenje usluga mora biti istovremeno,
3. maksimalan i minimalan ukrcaj-ponuda mora biti takva da uvijek može zadovoljiti maksimalnim zahtjevima potražnje
4. zaključivanje usluga prije vremena njihovog obavljanja-kako proizvodnja i prodaja usluga mora biti urađena istovremeno i na istom mjestu, to njihova proizvodnja i cijena moraju biti unaprijed ugovoreni,
5. vremenski troškovi-kako je potrebno vrijeme za proizvodnju usluga, to su troškovi proizvodnje funkcija vremena.

Za mogućnost detaljnog istraživanja organizacije i funkcionisanja pomorskog tržišta, kao osnove poslovanja bilo koje brodarske organizacije potrebne su i odgovarajuće informacije. Kako se kod istraživanja pomorskog tržišta tradicionalno veća pažnja posvećuje istraživanju vozarinskih tržišta, to se samo manji dio prikupljenih informacija u brodarskoj organizaciji može koristiti za dugoročnije prognoze ponude i potražnje na ovim tržištima.

Za određivanje sveukupne organizacije pomorskog tržišta stvara se osnova za donošenje odluka o ugovaranju i finansiranju novih brodova, kupovini i prodaji polovnih brodova kao i svih odluka ugovaranja brodarskih ugovora na vrijeme ili na putovanje za svaki brod brodarske organizacije, i to svakodnevno. Bitan elemenat ovih odluka je dobro izabran trenutak njihovog donošenja, poznat pod blagovremenom odlukom. Donošenje ovakvih odluka zahtijeva raspolaganje dobrim informacija, ne samo onih koje se odnose na pojedine djelove pomorskog tržišta, već i daleko potrebnijih informacija o usporavanju novih struktura tih tržišta i počecima njihovih funkcionisanja. Dakle, pored detaljnih informacija o pojedinim djelovima pomorskog tržišta potrebno je raspolagati informacijama i o njihovim međusobnim uticajima. 118

Za mogućnost dobrog odabiranja blagovremenih odluka brodarskoj organizaciji su potrebne:

1. detaljna informacija o kratkoročnim prognozama vozarinskih rata
2. informacije o međusobnim odnosima vozarinskih rata, vremenskih vozarinskih rata i vrijednostima novih i polovnih brodova, uključujući informacije o vremenskim usporavanjima početaka funkcionisanja struktura različitih djelova pomorskog tržišta.

Kako se odluke u pomorstvu moraju donositi, to se korišćenjem različitih izvora i informacije moraju obezbijediti. Moguće raspoložive metode i tehnike samog donošenja odluka moraju biti prilagođene vrsti odluka.

Istorijski podaci o većini aspekata međunarodnog brodarstva mogu se naći u redovnim publikacijama brodskih agenata. Mnogi istraživači godinama, objavljuju svoja istraživanja i prognoze brodarstva koje su često zasnovane i na teorijskim analizama. Mada su istraživanja organizacije pomorskog tržišta bazirana na formalnim ekonomskim metodama u poslednje vrijeme se posvećuje posebna pažnja i istraživanju pomorskog tržišta kao sistema gdje se razmatra njegova korisnost upoređujući je sa najtradicionalnim pomorskim izučavanjima, tj. sa izučavanjima pomorskog prevoza.

Rezultati ovih istraživanja mogu poslužiti brodarima za iznalaženje posebnih elemenata za detaljnije izučavanje svih vrsta pomorskog prevoza na kojima oni mogu zasnivati svoje buduće odluke.

Organizacione forme u pomorskom brodarstvu mijenjale su se i evoluirale u toku duge istorije razvoja pomorskog brodarstva. Te forme su zavisile od stepena tehničkog i ekonomskog razvoja brodarstva, te od stepena kulturnog, socijalnog i ekonomskog razvoja pojedinih pomorskih naroda u pojedinim epohama.

Najjednostavniji i najstariji oblik organizacije morskog brodarstva je kada se pojedinac javlja kao organizator i nosilac plovidbenog poduhvata i vlasnik broda. Međutim još u starom vijeku javljaju se izvjesni oblici udruživanja javno pravnog značaja, kao što su *collegija i corpora*. Po pravilu brodovlasnik je i komadant broda i trgovac, odnosno plovidbeni preduzetnik.

Rimsko pravo već vrši diferencijaciju zapovednika broda (magistar Navis) vlasnika broda, (dominus navis) te brodara (enercitor navis), odnosno lica koja vode pomorsko preduzeće. Međutim propašću rimskog carstva i stvaranjem feudalizma dolazi i do promjene oblika organizacije pomorskog brodarstva. Pored inokosnih vlasnika javljaju se u srednjem vijeku udruženja, asocijacije više privatnika, radi plovidbe i prekomorske trgovine. 119

Članovi takvih zajednica, društvo, zajednički iskorišćavaju brod, dijele dobit i snose gubitke od plovidbenog poduhvata. Mnogi oblici međusobnih odnosa u takvim zajednicama mogu se svesti na nekoliko instituta, normiranih u srednjovjekovnim statutima. U statutima naših primorskih gradova u vezi s pomorskom privrednom djelatnošću toga doba na obalama jadrana poznati su instituti coleganta, rogantia, na Sredozemnom moru u isto ovo vrijeme dosta je raširen institut - collona a poslije lično coomenda. 120

U srednjem vijeku se dakle razvijaju različiti oblici organizacije pomorske privrede, za koje je karakteristično da su funkcije preduzetništva, brodovlasnika i pomorca povezane i da se prepliću, te da postoji ekonomska i organizaciona povezanost pomorskog brodarstva i pomorske privrede. Velike trgovačke kompanije koje se razvijaju u periodu poslije velikih geografskih otkrića nosioci su trgovačkih i pomorskih poduhvata, i istovremeno nosioci kolonijalne ekspanzije.

Odvajanje brodarstva od trgovine i formiranje posebnih brodarskih preduzeća odvija se tek u 18 i 19 vijeku i rezultat je procesa privrednog razvoja i međusobne podjele rada koja je dovela do izdvajanja pomorskog saobraćaja kao posebne oblasti materijalne proizvodnje.

119. English (GB) Department of Commerce (1889) Effective Control of Merchant Ships - Journal of Industrial Economics

120. Pomorska enciklopedija-Svijet

Transportna industrija sačinjava s jedne strane samostalnu granu proizvodnje, a stoga posebnu oblast za planiranje proizvodnog kapitala. S druge strane ona se odlukuje time što se pojavljuje kao produženje procesa proizvodnje koji se vrši u okviru prevoznog procesa i za prevozni proces.

Razvoj saobraćaja bio je naročito intezivan poslije industirjske revolucije. Primjenom parne mašine dolazi i do evolucije u saobraćaju koja se ogleda u pojavi i razvoju željezničkog saobraćaja i parobrodarstva 1844 godine Samuel Michel je poslao prvu poruku preko telegrafa 1851 godine postavljen je prvi podvodni telefonski kabal između Velike Britanije i Francuske. 121

S obzirom na tako ogromna sredstva koja su bila neophodna za izgradnju i eksploataciju modernih saobraćajnih kapaciteta to je nastala potreba da se za tu svrhu angažuje posebni kapital. Tada dolazi do angažovanja jednog dijela državnog kapitala u oblasti saobraćaja u izgradnji i formiranju saobraćajnih preduzeća koja se bave transportnom robe, kao profesionalnom djelatnošću. Iz ovog vidimo da je preovlađivanje kapitalističke robne proizvodnje i pobjeda krupne mašinske industrije stvorila osnovne preduslove za izdvajanje saobraćaja u samostalnu oblast materijalne proizvodnje. Saobraćaj je na taj način postao karika u procesu kapitalističkog načina privređivanja jedan od bitih stubova razvoja kapitalizma.

Na taj način dolazi do organizacionih promjena u brodarstvu. Nautičko vođenje broda osamostaljuje se kao posebna funkcija, dok se brodovlasnik bavi problemima organizacije poslovanja brodarskog preduzeća. Osim toga dolazi do konačnog organizacionog i ekonomskog osamostaljenja brodarskog preduzeća koje se bavi samo pomorskim transportom, pri čemu ostvaruje prihod od vozarina. Osim toga brodar i brodovlasnik ne moraju biti ista osoba. Brodar može biti preduzetnik koji obavlja transport robe brodom koju je uzeo u najam.

Međutim, pomorsko brodarstvo i pomorska trgovina i pored toga ostaju međusobno tijesno povezani i međuzavisni. Svjetsko pomorsko brodarstvo je funkcija svjetske pomorske trgovine, što znači da je jedno od drugog zavisno. Bez svjetskog pomorskog brodarstva svjetska trgovina ne bi mogla postojati; bez pomorske trgovine brodarstvo ne bi imalo razloga za svoj opstanak. Ne mogu se stoga razmatrati i shvatiti zbivanja u svjetskom brodarstvu ako se ne prate uporedno sa događajima u svjetskoj trgovini. 122

121. S. Novaković -Ekonomika saobraćaja str. 16

122. Cerić R. Zbivanja na svjetskom pomorskom brodarstvu str.7

Izdvajanje pomorskog brodarstva u posebnu privrednu granu i njegov dalji burni razvitak doveli su do podjele rada i specijalizacije u okviru samog brodarstva, odnosno došlo je do stvaranja sve složenijih organizacionih formi na svjetskom pomorskom tržištu.

Brodarska preduzeća se u najopštijem smislu definišu kao skup ljudi i sredstava čiji je zadatak da obavi određene poslove u okviru društvene reprodukcije.

Brodarsko preduzeće je dakle nosilac ekonomske aktivnosti u makroekonomiji, ono je, organizacioni pojavni oblik privredne reprodukcije, koja ima određenu organizacionu formu na koju utiču interni i mnogobrojni eksterni faktori, bilo da se radi o uticajima ekonomskih ili neekonomskih faktora (političkih, socijalnih, kulturnih itd.). Kako su ekonomske, socijalne, kulturne i druge strukture koje spolja utiču na preduzeće dinamične, a kako su elementi koji čine strukturu preduzeća promjenjivi, ostavlja se pred organizaciju preduzeća zadatak stalne organizacione evolucije u pravcu novih organizacionih formi koje će biti adekvatne novim izmijenjenim uslovima u kojima egzistira preduzeće.

Kreiranje optimalne organizacije brodarskog preduzeća predstavlja u stvari težnju da se na najbolji način usklade svi eksterni i interni faktori koji utiču na preduzeće, i na koje preduzeće utiče, da se postigne ne jedna statična ravnoteža koja biva odmah naručena izmjenom odnosa pojedinih faktora, već dinamička ravnoteža u dužem roku. Prema tome problematiku organizacije brodarskih preduzeća treba posmatrati kao jedan proces koji se odvija u vremenu koji je uslovljen velikim brojem drugih faktora i procesa. Preduzeća u pomorskom brodarstvu vrše važnu funkciju u procesu društvene reprodukcije obozirom da proizvode transportne usluge koje su neophodna karika te reprodukcije.

Brodarska preduzeća su privredne organizacije koje kao osnovnu djelatnost imaju plovidbu morem radi prevoza stvari i osoba, a osim toga, još i radi teglenja, spasavanja, pružanja pomoći na moru, radi ribolova i drugih privrednih ciljeva, te predstavljaju organizovanu ekonomsku djelatnost koja se vrši brodovima na moru. 123

Prema tome brodarska preduzeća se mogu podijeliti prema području djelatnosti na preduzeća kojima je osnovna djelatnost pomorski transport i preduzeća koja za osnovnu djelatnost imaju, tegljenje, spasavanje, pružanje pomoći na moru itd.

Predmet našeg interesovanja su prije svega brodarska preduzeća, čija je osnovna djelatnost pomorski transport, i dalja izlaganja odnosit će se na tu vrstu preduzeća. Prema predmetu prevoza brodarska preduzeća se mogu podijeliti na putnička, teretna, odnosno mješovita. Prema vrsti tereta, načinu organizacije prevoza, odnosno vrsti brodova i dijelu pomorskog tržišta na kome nude svoje usluge dijele se na tankerska, tramperska i linijska odnosno mješovita brodarska preduzeća. Prema području djelovanja mogu se podijeliti na preduzeća male obalne, velike obalne i prekookeanske plovidbe.

Interesantno je analizirati i organizacione forme brodarskih preduzeća prema karakteru vlasništva i pravnom obliku. Najjednostavniji organizacioni oblik brodarskog preduzeća u zapadnoj tržišnoj privredi su privatna preduzeća.

S obzirom na činjenicu da inokosna preduzeća rasplažu ograničenim tj. individualnim kapitalom, to je njihova ekonomska moć i mogućnost ostvarivanja akumulacije objektivno ograničena. Praktično ostvaruje se mala akumulacija, koja ograničava mogućnost dodatnih investiranja u interesu proširivanja djelatnosti. Za veća proširivanja i modernizaciju neophodno je kumulirati akumulaciju kroz nekoliko godina poslovanja.

Međutim, čekanje da kumulacija dostigne odgovarajući obim prouzrokuje određene negativne efekte, pošto svako odgađanje investiranja ima veću cijenu.¹²⁴

Međutim, postojali su u prošlosti određeni oblici suvlasništva u brodarstvu koji su omogućavali angažovanje više manjih pojedinačnih kapitala, odnosno iskroštavanje jednog broda od strane većeg broja suvlasnika koji su se nazivali karatisti. Vlasništvo broda dijelilo se na više idealnih djelova-karata. Na mediteranu na 24 u Engleskoj na 64, a u Sjevernoj Evropi na 100 carata. Na osnovu toga u finansiranju gradnje i nabavke brodova mogle su djelovati više zainteresovanih brodara, odnosno brod je mogao biti vlasništvo dvojice ili više suvlasnika koji su u njemu sudjelovali svojim kapitalom u obliku vlasničkog prava na određeni broj karata. Osim nekih izuzetaka u zemljama stare pomorske tradicije, danas su ti oblici vlasništva zastarjeli.¹²⁵

Akcionarska društva predstavljaju organizacioni oblik tržišnog preduzeća koji je omogućio aktiviranje ogromnih kapitala u proizvodne svrhe, uključujući i male pojedinačne kapitale, koji inače ne bi bili produktivni, a na taj način omogućuju s jedne strane razvoj velikih preduzeća, a s druge strane doveo do procesa prodružljavanja sredstava za proizvodnju i disperziju vlasništva.

124. I. Rubinić, Kolarić, Stjepanović, - *Ekonomika brodarstva i osnovi organizacije Pomorskog brodarstva*

125. Marvin, J.A.- Hise, T.R: *Techniques for shipping and Marketing decisions*, The Macmillan Company, New York 1988

organizaciona institucija. Ona je nesumljivo najvažniji organizacioni oblik kapitalističke privrede. U njoj se donose značajne ekonomske odluke i njena politika cijena, investicija, nadnica i dividendi i tekako može pozitivno ili negativno djelovati na ukupnu ekonomiju jedne zemlje. Otuda se korporacija smatra zajedno sa industrijski razvijenim državama najvećim centrom moći. Tu se prije svega, misli na korporaciju kao gigantskog poslovnog preduzeća. Razumije se, to ne znači da postojanje ovih preduzeća organizovana korporacija nemaju svoje mjesto u nacionalnoj ekonomiji naročito ako se ima u vidu činjenica da se ona pojavljuje u gotovo svim industrijskim granama.¹²⁶

Najveći dio svjetske trgovačke mornarice nalazi se u vlasništvu akcionarskih društava. Kada korporacija kupuje kontrolni paket akcija drugih korporacija i na taj način obezbjeđuje kontrolu nad njima, onda se takav oblik organizacije naziva Holding kompanija.

Krajem 19. vijeka započeo je proces postepenog stvaranja holding kompanija, da bi se sa daljim razvojem pojavili novi organizacioni oblici, kao što su menadžeri, konsolidacije, različiti oblici povezivanja, konglomerati i multinacionalne kompanije čiji je razvoj postao snažnom koncentracijom i centralizacijom kapitala prije svega u razvijenim kapitalističkim zemljama. ¹²⁷

Holding kompanije se javljaju i u pomorskom brodarstvu, bilo kao korporacije čija je osnovna djelatnost pomorsko brodarstvo kupjući kontrolni paket akcija u korporacijama iste ili druge privredne grane, bilo kao da korporacije iz drugih privrednih oblasti kontrolišu korporacije u samom pomorskom brodarstvu. Proces koncentracije i centralizacije kapitala doveo je do stvaranja jakih monopolsko-pomorskih organizacija, o kojima je već ranije bilo riječi. Najčešći oblik monopola je koncept koji predstavlja grupu pravno samostalnih preduzeća koja čine privrednu cjelinu sa zajedničkom upravom u okviru koncerna, dolaz do horizontalnog i vertikalnog udruživanja.

Unutrašnja struktura koncerna zasniva se na načelu specijalizacije. Svako preduzeće koncerna ima svoj određeni djelokrug, kao što je održavanje linije na određenim relacijama, obavljanje prevoza u slobodnoj plovidbi, obavljanje prevoza u tankerskoj plovidbi, pomorsko agencijska djelatnost, pomorska špedicija, kopneni transport, brodogradnja i druge djelatnosti.¹²⁸

126. J.K.Galbrajth- Multinacionalne kompanije - Stvaranje i razvoj akcionarskih društava, str.79. 1983

127. Abell F. Derek - Hammond S.John Strategic and Historical of sea maritime and Market Planning 1979 New Jersey

*54. I Rubinić - Ekonomika brodarstva strana 287

Karterl predstavlja takođe jedan oblik monopolskog udruživanja koji je našao veliku primjenu u pomorskom brodarstvu i to u obliku pomorskih linijskih konferencija. **Trust** je jedan od klasičnih formi monopola koji je doživio određene organizacione transformacije a koji ima takođe veliki značaj za pomorsko brodarstvo. Novi oblici organizacije u savremenom morskom brodarstvu su konglomerati i multinacionalne kompanije. Konglomerati predstavljaju jedinstveno preduzeće koje objedinjuje privredne djelatnosti u različitim granama privrede koje nijesu međusobno slučne. Na taj način se ostvaruje mogućnost kompenzacije eventualnih gubitaka u jednoj grani velikim profitima u drugoj, čime se postiže veća sigurnost u poslovanju i smanjenju rizika. **Djelatnost konglomerata često obuhvata i oblast pomorskog brodarstva.**

Za savremeni razvoj pomorskog brodarstva posebno je značajan fenomen razvoja multinacionalnih kompanija, koje se javljaju u vrlo različitim oblicima, tako da je teško dati njihovu preciznu definiciju.

Prema nekim autorima multinacionalne pomorske kompanije određene su sa tri osnovna faktora; međunarodnim kretanjem kapitala, međunarodnom proizvodnjom i međunarodnim upravljanjem. 129

Prema drugim autorima, definicijama multinacionalnih pomorskih kompanija je bilo koja firma koja obavlja svoje glavne operacije u najmanje dvije države. Prema R. Maksimoviću, multinacionalne kompanije su one firme koje su objedinile kapital više država, dok u tu kategoriju ne spadaju firme koje djeluju u više zemalja, a u kojima dominira nacionalni kapital (to su transnacionalne pomorske kompanije).

No u svakom slučaju multinacionalne pomorske kompanije predstavljaju vrlo složne organizacione forme savremenih državnih preduzeća, koje su koncentrisale ogromnu ekonomsku, pa i političku moć, koje imaju monopolistički karakter i na taj način ogroman privredni i politički uticaj ne samo na pojedine zemlje, nego i na međunarodne privredne i političke tokove.

Prema njihovoj poslovnoj orijentaciji i strategiji multinacionalne pomorske kompanije se dijele na etnocentrične, odnosno one koje su orijentisane prema zemlji porijekla, policentrične - orijentisane prema zemljama penetracije i geocentrične, odnosno svjetski tržišno orijentisane.

Dakle multinacionalne kompanije imaju ogroman uticaj na pomorsko brodarstvo u cjelini i to na dva načina; s jedne strane oni su vlasnici velikog broja trgovačke flote i na taj način kontrolišu znatan dio ponude na pomorskom tržištu a pored toga kontrolišu najveći dio pomorske trgovine, odnosno tražnje na svjetskom pomorskom tržištu.

Proces povezivanja proizvodnih jedinica, lociranih u različitim zemljama, bio je jedan od faktora ogromnog toka robe unutar transnacionalnih korporacija, tako da danas veliki dio svjetske trgovine čini unutarkompanijska razmjena. 130

129. J.K. Galbraith-Multinacionalne kompanije, strana 79

130. M.Vojinović - J.Kostić, Transnacionalne pomorske kompanije, i njihov razvoj, str.35

Vrlo je raširena praksa u pomorskom brodarstvu da brodari iz pojedinih razvijenih zemalja svijeta stavljaju svoje brodove pod nacionalnu zastavu nekih drugih, po pravilu nerazvijenih zemalja, zbog povoljnijih uslova koje nude te zemlje (zemlje otvorenog registra, jeftinih zastava), odnosno zbog nižih troškova eksploatacije čime još više povećavaju profit, što predstavlja tipičan oblik multinacionalnih pomorskih kompanija.

Očigledno dakle, da su organizacione forme u pomorskom brodarstvu vrlo složene, te da tu dominira uglavnom krupni kapital. Međutim, treba takođe ukazati da je proces evolucije kapitala u pravcu tzv. državnog kapitalizma, i veliki vojno-politički značaj pomorskog brodarstva, za skoro sve pomorske države svijeta, doveo do nacionalizacije pojedinih brodarskih preduzeća, odnosno, do stvaranja državnih brodarskih kompanija, bilo da je država isključivi vlasnik brodarskog preduzeća, bilo da posjeduje kontrolni paket akcija.

No i pored toga pojedini individualni brodovlasnici raspolažu velikim kapacitetima trgovačke pomorske flote. Što se tiče veličine brodarskih kompanija one osciliraju od jednog ili nekoliko manjih brodova do vrlo velikih preduzeća sa velikim brojem brodova i velikom tonažom. Po pravilu poslovanje u linijskom brodarstvu zahtijeva veći broj brodova, složeniju organizaciju i veću finansijku snagu, tako da linijska preduzeća raspolažu sa velikim kapacitetima.

Prema najnovijim podacima iz 1994 godine ilustrativno ćemo prikazati kapacitete najvećih brodarskih linijskih kompanija u SAD-a 131

Naziv komp.	br. brodova	BRT-u 1000	Učešće u lin. floti u SAD %
Sea Land	106	2004	39,7
USL (Unitet Statel lines)	127	858	18,2
Lykes lynes	96	538	16,9
APL (Am.Pres lines)	46	401	9,5

Iz ovih podataka se vidi da četiri najveće pomorske-linijske kompanije raspolažu sa 84,3% ukupne linijske flote SAD.

U slobodnom brodarstvu postoji veći broj manjih kompanija, koje često puta raspolažu samo sa jednim ili dva tramperska broda. Međutim, trend povećanja veličine i cijene brodova, odnosno porasta organskog sastava kapitala zahtijeva sve veću koncentraciju kapitala u pomorskom brodarstvu uopšte. To se posebno odnosi na tankersko brodarstvo, gdje je ta koncentracija naročito prisutna.

131. Totland, Terje (1994.) Protectionism International Shipping and Some Economik Effects;

I. TRAZNJA I SNADBIVANJE BRODARSKIM USLUGAMA

U I glavi raspravili smo razvoj međunarodne pomorske trgovine i svjetske trgovačke flote, što su dva osnovna elementa tržišta brodskog prostora gdje tražnju za brodarskim uslugama predstavlja svjetsku pomorsku trgovinu a snadbjevači tih usluga predstavljaju svjetsku trgovačku flotu - *world merchant fleet*.

Tražnja za transportom onaka kako je predstavljena u glavi I je efektivna tražnja tj. tražnja koja se stvarno zadovoljava od strane svjetske flote. Razumljivo, može se dogoditi da je tražnja veća ukoliko se ostvare određeni ekonomski uslovi posebno ukoliko su vozarine niže. U ovom dijelu mi ćemo raspravljati faktore koji utiču kako na tražnju tako i na snadbijevanje brodarskim uslugama prije nego pređemo na definiciju analize tražnje brodskog prostora.

Tražnja za brodarskim uslugama (Demand for shipping services)

Uopšteno potražnja za transportom rezultira ispod tražnje za robama. U tom smislu ta tražnja naziva se "*derived demand*" – "izvedena tražnja" jer bez tražnje za robom nebi bilo ni potražnje za transportom koji predstavlja jedan važan element produkcionog odnosa ili procesa proizvodnje. Transport, premještanje sa jednog mjesta na drugo, povećava njihovu upotrebljivost i consequently njihovu vrijednost na mjestu njihove konačne potrošnje.

Stvarna priroda transportnih usluga ogleda se u simultanoj proizvodnji i potrošnji u simultanoj ponudi i korišćenju ovih usluga koje se konzulmiraju u momentu kad se proizvode - nude. Ne mogu se transportne usluge proizvoditi - nuditi, za skladištenje, već transportna industrija mora da je spremna da sretne tražnju od strane korisnika transporta. Ova osobina transporta kao ekonomsku posledicu ima to da utiče na veličinu prevoznih kapaciteta tereta, koji moraju biti uredno održavani da bi zadovoljili takvu tražnju.

Tražnja za brodarskim uslugama i konsekvantnost za brodovima rezultat je nekoliko faktora kao što su:

- veličina i struktura međunarodne trgovine
- dužine (razdaljine) transporta (ista količina prevožena na distancu dva puta dužu od nekog drugog tereta zahtijevaju dvostruki prevozni potencijal).

- Produktivnost-efikasnost brodova od vrste tereta i drugih oblika protekcionizma, obima ponuđenih sirovina za prevoz kod najvećih izvoznika itd.

Većina pomorskih ekonomista slaže se da cijena transporta nije jedini faktor koji određuje obim tražnje za brodarskim uslugama pošto je elastičnost cijena tražnje kod pomorskog transporta relativno niska. Promjena cijena kod pomorskog transporta ne izaziva nužno povećanje ili smanjenje tražnje za brodarskim uslugama obzirom da njen nivo je zavisen i od promjena u tražnji za robama kao takvim.

Suprotno od proizvodne industrije ili drugih sektora ekonomskih aktivnosti kao što su npr. poljoprivreda, gdje elastičnost cijena tražnje za date proizvode može da ima odlučujući uticaj na veličinu tražnje u pomorskom transportu. Potražnja za brodarskim uslugama pod uticajem je faktora i izvan brodarstva posebno faktora svjetske trgovine koji za uzvrat je zavisen od faktora koji utiču na ukupnost svjetske ekonomske situacije. Kao što se može vidjeti poslednjih godina recesija nije pogodila samo nivo industrijskih aktivnosti već i trgovinu takođe i niske prevozne rate koje bi inače mogle da stimulišu tu trgovinu. Nijesu mogle da nadoknade nedostatak - opadanje tražnje za robom. Drugim riječima niska elastičnost cijene tražnje malo je bilo od uticaja na oblik tražnje.

Elastičnost cijene tražnje mjeri se srazmjerom-odnosom promjene (povećanje ili smanjenje) tražnje prema promjeni (povećanju ili smanjenju same cijene). To varira od nule do beskonačnosti pa:

- a) elastičnost je perfektna kada mala promjena cijene donese jednu vrlo veliku promjenu u tražnji, u tom slučaju mi govorimo o potpunoj elastičnosti;
- b) tražnja je relativno elastična kada data promjena cijene rezultira u većoj promjeni tražnje koja je više nego proporcionalna; npr. povećanje cijene od jednog procenta rezultira u padu više od jednog procenta;
- c) elastičnost je izjednačena kada promjena cijene rezultira u sličnu promjenu tražnje,
- d) tražnja je relativno neelastična ako je njena promjena manja nego srazmjerna promjena cijene,
- e) tražnja je potpuno neelastična kada uopšte takva promjena u tražnji ne rezultira u nikakvoj promjeni u cijeni.

U brodarstvu mi se uobičajeno susrećemo sa situacijom pod (d) i ako ne može da se isključi ni situacija potpune neelastičnosti tražnje za brodarskim uslugama u slučaju nekih roba, npr. industrijske opreme za fabrike čija je gradnja već započela. Elastičnost cijena tražnje brodarskim uslugama mora se analizirati istovremeno sa elastičnošću tražnje za konkretnim robama. To je različito za svaki proizvod - uopšteno elastičnost cijena tražnje za brodarskim uslugama zavisi od:

- a) elastičnost tražnje za različite vrste roba npr. povećanje cijene prirodne gume može da dovede do proizvodnje sintetičke gume u zemlji potrošnje.
- b) Elastičnost tražnje za alternativnim transportnim uslugama kao npr. neke robe visoke vrijednosti. Uopšteno robe i usluge pokazuju elastičnost tražnje, ako postoje njihove moguće zamjene. U suprotnom tražnja je neelastična u slučaju nedostatka konkurencije, ako određena brodarska linija nema konkurente za prevoz uvozne hrane u jednu ugroženu zemlju onda bi povećanje vozarine imalo mali, ako ne i nikakav efekat na nivo tražnje za transportom u najmanju ruku u jednom kratkom roku. Ako pak cijena brodarskim uslugama pokazuje tendenciju daljeg povećanja onda može postati ekonomičnije da lokalni proizvod određuje robe. Dobar primjer ovog trenda je razvoj proizvodnje povrća u pustinjским zonama nekih zemalja izvoznica nafte kao zamjena za uvoz te hrane.

Tražnja za brodarskim uslugama takođe zavisi od sposobnosti krcatelja da plaća usluge koje namjerava da koristi. Razlika u cijeni između uvoznih i domaće proizvedenih roba odrediće maksimalnu prevozninu robe (vozarinu) koju je potrošač spreman da plati. U svakom slučaju cijena uvoznih roba mora da dozvoli i da se na njih mogu primijeniti uvozne dažbine. U praksi supstitucija uvoznih roba je relativno ograničena posebno u zemljama u razvoju koje su u mnogim slučajevima ekonomski nesposobne da proizvode zamjene za uvozne robe.

Generalno govoreći, jedino kada troškovi transporta čine glavni dio cijene robe, mogu promjene vozarinskih rata uticati na tražnju takvih roba, i konsekventno s tim na tražnju u transportu. U slučaju roba visoke vrijednosti promjene vozarinskih rata mogu da utiču na tražnju za tim robama bilo ako za takve robe postoje odgovarajuće zamjene ili ako se nude alternativni transportni servis.

Neke robe i usluge su komplementarne jedne sa drugima. Jedno povećanje u tražnji za video kamerama će skoro automatski rezultirati u tražnji za video kasetama.

Dok se govori o elastičnosti tražnje mora se spomenuti i dohodovna elastičnost tražnje. Uopšteno dohodovna elastičnost tražnje za brodskim prostorom je relativno beznačajna. Međutim npr. to je od mnogo većeg značaja kod putničkih prevoza jer kako se povećava dohodak stanovništva, povećava se i njihov interes za prekomorska putovanja, u glavnom na kružna putovanja što je jedan atraktivan oblik provoda odmora i u budućnosti će putničko brodarstvo u velikoj mjeri zavisiti od ovog oblika iskorištavanja brodova.

Ponuda brodarskih usluga

Ponuda brodarskim uslugama je određena veličinom i strukturom flote koja usluge nudi, zatim prosječnim vremenom potrebnim za izvršenje operacija-plovidbe i produktivnosti brodarstva.

Na kratku stazu, postoje ograničene mogućnosti povećanja ponude. Jedino brodovi zaposleni u drugim trgovinama ili koji su raspremni, mogu brzo da se pridodaju postojećoj ponudi ako se tražnja za tonažom naglo povećá.

Dugoročno, moguće je da se povećá ponuda izgradnjom nove tonaže ili popravkom, preuzimanjem starijih brodova. Elastičnost ponude posmatrano dugoročno je veći pošto brodovlasnici imaju tendenciju da plasiraju nove narudžbe u brodogradilišta kada se vozarine povećavaju. Bilo kako, uvijek postoji jedan prazni vremenski prostor između namjeravanog i stvarnog povećanja ponude posmatranog dugoročno. Obzirom da je potrebno određeno vrijeme da se sagradi novi brod.

Kada vozarine padaju tako pada i ponuda tonaže. Međutim posmatrano kratkoročno brodovlasnici mogu da nastave da operiraju-koriste svoje brodove čak i sa gubitkom, ako se nadaju da će se vozarine ponovo povećati. Tačka u kojoj su vozarine tako niske da prihodi padnu ispod troškova eksploatacije broda, tačka je poznata kao tačka *raspreme* tj. tačka kada brodovlasnik može da odluči da povuče brod iz eksploatacije ili da ga kasira. Teorija raspreme je bila elaborirana od strane A.S. Svendsen. Ukratko ona kaže da će brod biti stavljen u raspremu kada su vozarinski prihodi jednaki sa ostalim troškovima eksploatacije, koji uključuju dva bazična elementa tj. troškove goriva i troškove tereta. Prednje ne znači da će brodovlasnici automatski staviti brodove u raspremu svaki put kada se njihovi promenljivi troškovi eksploatacije izjednače sa vozarinskim prihodima. Oni mogu da nastave eksploataciju sa namjerom da ne gube u konkurentskoj borbi na tržištu brodskog prostora ako bi ga napustili, to je posebno važno u linijskom brodarstvu gdje brodovi nastavljaju da budu eksploatisani čak i po cijeni gubitaka.

U slobodnom i tankerskom brodarstvu rasprega je mnogo uobičajnija posebno u odnosu na starije i manje efikasne brodove. Bilo kako u posljednje vrijeme smo svjedoci stavljanja u raspregu sasvim modernih brodova što dokazuje kako je duboka sadašnja kriza. Jedan od bitnih elemenata koji treba uzeti u obzir prije stavljanja brodova u raspregu jesu sami troškovi raspregu kao i troškovi eventualne reaktivizacije broda nakon raspregu kada se tržište bude popravilo.

Brodovlasnik raspregmanjem broda mora da snosi sledeće troškove:

- dovođenje broda na mjesto raspregu
- zakup prostora za raspregu
- osiguranje u raspregu
- konzerviranje mašine i opreme
- održavanje i manje popravke
- plate posade zadržane u raspregu
- drugi troškovi kao što su tehnička inspekcija itd.

Da bi se reaktivizirao jedan raspregljeni brod, brodovlasnik mora da podnese određene troškove npr. za angažovanje cjelokupne posade, za troškove popravki da se brod osposobi za putovanje, troškovi dobijanja klase itd. Prema tome obje grupe troškova moraju se uzeti u obzir prije odluke o raspregmanju broda. Problem nezaposlene tonaže postao je aktuelan, posljednjih godina sa sadašnjom broderskom krizom. Samo u toku 1981 i 1982 tonaža u raspregu se utrostručila i dostigla 84 mil. tona DWT tj. nekih 7% od ukupne svjetske flote. U dry-bulk sektoru procenat raspregljenih brodova dostigao je dramatični nivo od postojeće flote bulk kariera.

Poslije ovog kratkog prikaza faktora koji utiču na tražnju i ponudu broderskim uslugama nastavićemo da analiziramo tržište broderskog prostora kod osnovnih tipova brodarstva.

1.1. TRŽIŠTE BRODSKOG PROSTORA I NJEGOVA KLASIFIKACIJA

Tržište broderskog prostora je određena geografska zona gdje se tražnja i ponuda broderskih usluga susreću jedan s drugimi gdje se nastavlja cijena prevoza - vozarina.

Svakako ova definicija je suviše uopštena i neprecizna da bi imala veći praktični značaj. Iz praktičnih razloga jedan broj ograničujućih elemenata mora da bude uključen u tu definiciju. Kao rezultat toga mi govorimo o djelimičnim sektorskim i pojedinačnim tržištima broderskog prostora. Dalje mi govorimo o tržištu broderskog prostora u slobodnom, linijskom i tankerskom brodarstvu.

Neki autori takođe uvode koncept brodarskog ili pomorskog tržišta koji je širi od tržišta brodskog prostora obzirom da on uključuje takve elemente kao što je putničko tržište, tržište novogradnje i polovne tonaže kao i tržište brodo-popravljačkih usluga, sve to pored već postojanja tržišta brodskog prostora.

Mi ćemo ograničiti našu raspravu na tržište brodskog prostora kao glavni (bazični) element pomorskog-brodarskog tržišta.

Koncept opšteg tržišta brodskog prostora je samo od čiste teorijske vrijednosti. To tržište je sastavljeno od više regionalnih tržišta (ograničenih geografski). Naprimjer *North-Atlantic freight market, Far East and Australia freight market, etc.* Istovremeno, odnosno simultano, opšte - generalno tržište brodskog prostora je ograničeno posebnim tipovima transporta prevoza. Zbog toga imamo *tržište suvih tereta tankersko tržište* itd. Daleko je od većeg značaja kombinacija ograničavanih tržišta geografski i po vrsti tereta na bazi čega se vodi koncept tzv. parcijalnih tržišta brodskog prostora. Tako imamo *Nort Atlantich grain market, Arabian Gulf tanker market, North African phosphate market*, itd.

The Swedish author Th. Thorburn uveo je koncept sektorskih tržišta brodskog prostora koji uključuje sve brodove sposobne za zapošljavanje u jednoj određenoj zoni sa sličnom krivuljom troškova, dok *Polish shipping economist W Rzepecki* govori o djelimičnom tržištu koje uključuje prevoz određenog tereta na posebnoj trgovačkoj ruti npr. uglja iz *Hapton Roads to La Spezia, jute from od Calcutta do Londona ili fosfatnog kamena od Casablance do Rotterdama*. Prema *Rzepeckom* djelimično tržište uključuje sledeće elemente: Prirodi (vrstu) tereta, udaljenost između određenih luka, njihove pretovarne kapacitete, takse i druga davanja i trošak goriva koji je plaćen od strane brodovlasnika.

The freight market - tržište brodskog prostora može se posmatrati i sa stanovišta konkurencije među prevoznicima. Može se govoriti o tržištu brodskog prostora sa slobodnom konkurencijom i o tržištu koje karakteriše ograničena konkurencija. *Tramp market* slobodno tržište generalno govoreći smatra se tržištem slobodne konkurencije dok se linijsko i tankersko tržište smatraju *monopolised or oligopolised - monopolističko ili oligopolističko oligopolistička tržišta*.

Uprkos njihove većinom teoretske vrijednosti svi ti koncepti mogu da nam pomognu da bolje razumijemo kompleksnost odnosa koji vladaju na tržištu brodskog prostora. U sledećem odeljku nastavićemo da analiziramo tržište brodskog prostora pod slobodnu i monopolističku konkurenciju.



1.2. TRŽIŠTE BRODSKOG PROSTORA NA KOME VLADA SLOBODA KONKURENCIJE

Većina autora se slaže da je tržište broskog prostora u slobodnoj plovidbi najbliže modelu slobodne tržišne konkurencije. Tipične karakteristike ovog tržišta su:

1. postoji veliki broj brodovlasnika koji konkurišu za terete brojnih krcatelja,
2. nijedan od brodovalnika i krcatelja nije dovoljno velik da bi kontrolisao tržište,
3. ulazak na tržište je relativno lak,
4. Institucionalne barijere koje ograničavaju konkurenciju su mnogo ređe i lakše nego one u linijskom i tankerskom brodarstvu.

Uloga slobodnog tržišta broskog prostora tako, opisana je svakako ograničena kao što je i uloga klasičnoga (slobodnog) tramperskog brodarstva. Većina rasutih tereta danas se prevoze u specijalizovanim brodovima čiji dobar dio kontrolišu industrijske korporacije. Sledeće su najvažnije osobine slobodne konkurencije na tom tržištu:

1. broj prevozioca i krcatelja. Oni su brojni i po pravilu nijesu jako veliki, brodovalnici tramperskih brodova obično ne posjeduju veliki broj brodova neki posjeduju samo jedan brod ili su samo udruženi partneri koji imaju jedan ili dva broda. Tipična karakteristika tramperskih brodovlasnika je da oni traže teret bilo koje vrste. Jer tramperski brodovi mogu da prevoze vrlo različite terete. Takođe ne biraju ni plovidbenu rutu pod uslovom da vozarina zadovoljava prevozioca. Vozarina sa svoje strane opet je rezultat ponude i tražnje za prevozom i može da fluktira ispod ili iznad troškova broda.

Na strani potražnje takođe je veliki broj različitih elemenata: od relativno malih industrijskih ili trgovačkih firmi koje sporadično šalju svoje terete morem do velikih industrijskih korporacija koje imaju stalni i veliki promet njihovih tereta. U ovom poslednjem slučaju mi se često suočavamo sa situacijama postojanja monoposony or oligopsony, koje imaju određeni uticaj na nivo prevoznih cijena.

Ipak velika raznolikost elemenata obje strane, čini tržište broskog prostora relativno slobodnim uprkos povećanoj kontroli od strane brodarstva koje pripada velikim industrijskim kompanijama.

veliki,

Kontrola cijena. Obzirom da pojedini transportni prevoznici imaju beznačajan udio u cjelokupnom transportnom tržištu oni ne mogu da utiču na ukupnost konkurencije i da kontrolišu cijene-vozarine.

Nemogućnost kontrolisanja tržišta nije samo rezultat nedovoljne veličine kompanija već i takođe njihove ograničene sposobnosti za integraciju. Nezavisan tramperski brodovlasnik rijetko se udružuje ili grupiše na drugi način, a što se obično sreće u linijskom brodarstvu. Razlog za to ne može da se objasni. Professor A.S. Svedson je to učinio u odnosu na Norwegian brodovlasnika. Pokušaj u prošlosti da se u tramperskom brodarstvu stvori jedna organizacija slična linijskim konferencijama nije bila uspješna. Iz tog razloga je BIMCO - the Baltic and International maritime Conference, koje je osnovano 1905 g. kao konferencija tramperskih brodovlasnika se kasnije promijenila po svojoj prirodi u konsultativnu i dokumentacionu pomorsku organizaciju za izradu pomorskih dokumenata.

Ulazak za tržište. Odsustvo razvijene institucionalne strukture koja postoji u linijskom brodarstvu učinilo je ulazak na trampersko tržište relativno lakšim. Osnovni uslov za ulazak jeste da se pribavi potreban sopstven ili pozajmljeni kapital da se kupi novi ili polovni brod i da se opremi i popuni posada.

Takođe je moguće da se postane operator u tramperskom brodarstvu preko charterovanja brodova ili broda. Ova relativna lakoća ulaska jeste razlog postojanja velikog broja brodovlasnika, koji silovito međusobno konkurišu za teret. Dosta često oni su postajali brodovlasnici bez dovoljne finansijske podloge i potrebnog znanja da uspješno vode brodersko poslovanje. Nije iznenađujuće da u tom slučaju značajan broj takvih poduhvata bude neuspješan i da život takvih kompanija bude kratak. Banke se vrlo često optužuju za njihovu spremnost da pozajmljuju kapital neiskusnim brodovlasnicima. Svakako da je recesija imala za rezultat preorijentaciju kreditne politike banaka koje su sada mnogo obazrivije u odobravanju novih kredita za brodarstvo.

Institucionalne mjere. Ove mjere su uvijek bile prisutne u tramperskom brodarstvu ali je njihov značaj tradicionalno bio manji nego u linijskom brodarstvu gde su restrictije u vezi sa teretom posebno jake. U prevozima rasutih tereta brodovlasnik koji nudi niske vozarine skoro uvijek će naći teret. Relativno visok procenat troškova prevoza u cijenu bazičnih sirovina dovodi do toga da je svako smanjenje vozarine vrlo atraktivno za vlasnike tereta.

Ipak taj liberalizam transportnog - slobodnog brodarstva možda i neće trajati u nedogled i u posljednje vrijeme razvija se trend prema institucionalnim barijerama cargo sharing koji će se bez sumnje proširiti i na sektor rasutih tereta a što će imati negativni efekat na prirodu konkurencije u okviru transportnog tj. slobodnog brodarstva - *tramp shipping*.

2. *PODJELA TRŽIŠTA BRODSKOG PROSTORA PO VRSTAMA TERETA KOJI SE PREVOZI*

Osnov uspješnog poslovanja u brodarstvu je dobro poznavanje tržišta broorskog prostora i uslova koji na njemu vladaju, u čemu naročito važnu ulogu imaju saznanja stečena kroz samu praksu charterovanja brodova. Ta praksa je i doprinijela da se poslovi koji se obaljaju na tom tržištu sistematizuju i da se problematika charterovanja u mnogim aspektima teoretski razradi, prouči, upravo sa ciljem da se sprovođenje ovih poslova u praksi pojednostavi i olakša.

Da bi se pomorsko poslovanje vodilo uspješno neophodno je dobro poznavanje svega onoga što je povezano sa uspješnim zapošljavanjem brodova . To je kompleksna materija i u sebi uključuje poznavanje:

1. Tržišta broorskog prostora i tržišta brodova
2. Formulacija pojedinih ugovora, podesnosti u bonitetu, radi pravilnog izbora istih .
3. Najvažnijih standardnih klauzula pojedinih ugovora.
4. Tehniku pregovaranja i zaključivanja broorskih ugovora.
5. Pravilne organizacije komercijalnih službi broorskih preduzeća-kompanija
6. Rad posrednika (brokera agenata) njihova uloga u charterovanju.
7. Funkcionisanje najvažnijih organizovanih tržišta i poznavanje informacionih sistema.

Dakle pod tržištem broorskog prostora podrazumijeva se tržište na kome proizvođači-korisnici usluga nude odnosno traže raspoloživi broorski prostor radi ugovaranja prevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju na bazi djelovanja ponude i tražnje i određenih drugih faktora.

Tržište broorskog prostora je uslovan i globalni pojam jer suštinski ne postoji jedinstveno tržište broorskog prostora. Pojam samostalno obuhvata veći broj različitih tržišta koja nužno ne zavise jedno od drugog, već se često razvijaju samostalno vrlo različito. Ta difercifikacija tržišta broorskog prostora nije u tolikoj mjeri uslovljena specifičnim geografskim zonama koliko različitim tipovima brodova za prevoz raznih vrsta tereta.

Tekuće stanje razvoja na tržištu broorskog prostora određeno je ravnotežom ponude i tražnje za prevoznim uslugama različitih vrsta. Pokazatelj stanja na tržištu je nivo vozarine koji izvjestan tip broda može postići u različitim

standardnim vrstama trgovine. Tržište broskog prostora zavisi, naravno, i od opšteg stanja spoljnotrgovinske razmjene u svijetu, ali je povremeno izloženo vrlo izrazitom uticaju takvih okolnosti kao što su rat, opšti štrajkovi, loše žetve, iznenadni i prevremeni led itd. Još jedan važan faktor koji utiče na tržište broskog prostora je-ste dotiranje brodogradilišta vladinim subvencijama.

Međusobne veze između različitih djelova tržišta broskog prostora mogu biti jače ili slabije, što zavisi od tipa i veličine brodova, tereta koji se prevozi u izvjesnoj mjeri od rastojanja na kome se prevoz obavlja. Svaki pojedini dio tržišta broskog prostora, međutim, predstavlja tržište koje se takođe dalje grana i često ima zasebnu infomacionu mrežu i kanale za prikupljanje i razmjenu informacija

Svjetska trgovačka flota sastoji se od oko 45.000 brodova sa ukupnom nosivošću od oko 700 miliona dwt. Oko polovine ove nosivosti otpada na brodove od preko 10.000 dwt. Od ukupnog broja brodova samo su oko 7000 tankeri, ali upravo oni čine polovinu ukupne nosivosti svjetske trgovačke flote. Zanimajući nekih 2000 brodova zaposlenih na drugim tržištima, broj prekookeanskih brodova na tržištu suvih tereta je i dalje je vrlo veliki, otpilike 9000-10000.

Podjela tržišta broskog prostora može se izvršiti prema različitim kriterijumima od kojih su neki tehnički, a neki u osnovi pravno ekonomski.

Osnovni tehnički kriterijum podjele jeste vrsta tereta koji se prevozi morem. Na bazi ovog kriterijuma tržište broskog prostora (freight market) dijeli se na sledeća specijalizovana tržišta:

- tržište suvih tereta (dry cargo market)
- tržište tečnih tereta (wet cargo market, tanker market),
- tržište rashlađenih tereta (reefer market),
- tržište za prevoz drumskih vozila (car carrier market),
- tržište za prevoz putnika (passenger market)

Sa pravno-ekonomskog stanovišta osnovna podjela tržišta broskog prostora vrši se prema načinu ugovaranja broskog prostora i to na:

- linijsko tržište (liner bound freight market)
- slobodno tržište (open freight market).

Sa stanovišta brodskih preduzeća tržište broskog prostora javlja se kao tržište prodaje, a tržište brodova kao tržište nabavke, i u tom smislu oba su od vitalnog značaja za njihovo poslovanje.

2.1.

TRŽIŠTE SUVIH TERETA

Zavisno od vrste trgovine i tipova brodova tržište suvih tereta pokazuje vrlo različite karakteristike. Pojedini djelovi ovog tržišta povremeno mogu poprimiti izgled koji se sa svim razlikuju od opšte slike tržišta suvih tereta.

Ono što je zajedničko svim tim različitim djelovima tržišta jeste jedinstvo informacionih centara i kanala za tok informacija. Da bi mogli obezbijediti alternativno upošljavanje brodova, pravilno procjenjivati obim potreba za novogradnjama, razvijati nove tipove brodova, pronalaziti rešenja za probleme pomorskog prevoza i istraživati nove mogućnosti trgovine, brodari koji djeluju na tržištu suvih tereta moraju permanentno pratiti zbivanja na cijelom tržištu i svakodnevno se obavještavati o tome šta se dešava u važnim brodarskim centrima kao što su: London Oslo, Njujork, Tokio i Hamburg.

Ovo se postiže preko specijalizovanih brokera kao i putem direktnih kontakata između brodaRa i naručioca prevoza. Takođe i naručioci moraju pratiti razvoj situacije na cijelom tržištu suvih tereta kao bi mogli odabrati optimalna rešenja kod sklapanja prevoznih aranžmana.

Tržište suvih tereta može se podijeliti na sledeće sektore:

- tržište balekra i tweendecker-a (bulk and tweendecker market),
- kontejnersko tržište (container market)
- tržište ro/ro brodova (ro ro market),
- tržište malih brodova (small ships market),
- tržište specijalnih prevoza (specijal market).

Nosivost brodova zaposlenih na ovom tržištu kreće se u rasponu od oko 10 000 - 120 000 tona. Mada ne postoji neka strogo određena podjela ovih brodova na klase po veličini, u svakodnevno poslovnom žargonu ipak se prave razlike između pojedinih klasa. "Tweendecker"ima se uobičajeno nazivaju brodovi od 10.000-16.000 tona sa sopstvenim samaricama ili dizalicama i dvostrukom palubom (tweendece), a namijenjeni su prevozu komadnih tereta. U grupi balkera- brodova za rasute tereta postoji klasa malih brodova, od oko 16-35 000 tona, koji se vrlo često zapošljavaju na prevoz drveta i drvene građe.

Ovi brodovi imaju sopstvenu opremu, kao i velika grupa balkera od 20-35.000 tona, i poznati su pod nazivom "handysize bulers".

Tokom posljednjih nekoliko godina pojavila se nova klasa balkera. Ovi brodovi su poznati kao "enlarged handysize balkers", nosivosti od oko 40-48.000 tona, najčešće moderno opremljeni sa snažnim pretovaranim uređjima i automatizovanim sistemom za zatvaranje skladišta. U sledeću veliku grupu balkera dolaze tzv. "panmax bulkers", nazvani tako jer se radi o krajnjoj veličini brodova koji pod punim opterećenjem mogu da prođu kroz Panamski kana. Ovi brodovi, nosivosti oko 58-75 000 tona, su neopremljeni (gearless), i upotrebljavaju se za prevoz žitarica uglja i rude. Grupa najvećih balkera sačinjavaju veliki "ore carrier" - i čija se nosivost kreće između 100- 120 000 tona.

Predmet prevoza na ovom tržištu su masovni rasuti tereti, uglavnom sirovine ili poluproizvodi, robe male specifične vrijednosti. Ovi tereti čine oko 30% svih tereta pomorske trgovine. Od toga oko 20% čine 5 glavnih rasutih tereta (major bulk cargo) rude, žitarice, uglj sirovi fosfati i boksit, a ostalih 5% su manji rasuti teret (minor bulk cargo): cement, petrokoks, staro gvožđe, sumpor, tapioka, so, gips, manganova, hromova i cinkova ruda itd.

Brodari koji posjeduju specijalno opremljene balkere, takođe se javljaju kao prevoznici na tržištu takvih tereta kao što su npr. drvena građa, strugotina i drumska vozila. Moderni balkeri, sa savremenom tehničkom opremom, mogu se takođe upotrijebiti za prevoz komadnih tereta različitih vrsta, poput papira, celuloze, a takođe i za prevoz kontejnera. Svi balkeri prilagođeni da pored rasutih tereta mogu da prevoze i određene komande tereta, nalaze se u utakmici sa brodovima specijalizovanim za prevoz komadnih tereta. To znači da se pri izradi obračuna troškova putovanja moraju uzeti u obzir sve raspoložive kombinacije prevoza tereta i alternative čarterovanja i vozarina postaviti na nivo koji će biti konkurentan na datom tržištu.

Brodovi snadbijevani specijalnom opremom ili prilagođeni za plovidbu u određenim geografskim područjima moraju nastojati da na sopstvenom tržištu ostvare takve ekstra vozarine povrh redovnih vozarina koje će učiniti isplativom njihovom skupu opremu. Primjeri za ovo jesu brodovi opremljeni sopstvenim zahvatnim organima za prekrcaj rasutih tereta "Self-discharges", brodovi specijalno konstruisani za prolaz kroz kanal Sent Lorens za vrijeme sezone "Lakes traders" ili "Lakes fitted vessels", kao i brodovi građeni kao "Ice class", koji su prilagođeni za plovidbu Baltikom i teritorijalnim vodama Kanade u zimskim uslovima.

2.2. *TRŽIŠTE TEČNIH TERETA*

Osnovna karakteristika tržišta tečnih tereta, poznatog i pod nazivom tankersko tržište, je relativno mali broj naručilaca prevoza; glavni naručioci su, u stvari velike naftne kompanije. Takva situacija se u nekoliko promijenila nakon izbijanja energetske krize u koju je svijet zapao poslije prvog naftnog šoka iz 1973. godine. Od tada je na ovom tržištu znatno porastao broj privatnih firmi koje se uglavnom bave preprodajom nafte, obuhvaćenih zajedničkim nazivom traders, a takođe i državnih organizacija, u nastojanju pojedinih zemalja svijeta da se što uspješnije bore sa energetsom krizom. Mali broj ukrcajnih zona takođe je tipičan za tankersko tržište.

Tankeri-naročito oni koji prevoze sirovu naftu-praktično nikada ne uzimaju povratni tereta i zbog toga se u ukrcajnu zonu uobičajeno upućuje u balastu. Kod tankerskih prevoza po pravilu je vrlo teško obezbijediti povratnu vožnju sa teretom (two legs trade) i ta okolnost bitno utiče na formiranje cijena na tankerskom tržištu. Mnogi brodari daju svoje tankere u time charter na duže vremenske periode, ali ovdje takođe postoji i značajno tržište na kome se brodski prostor ugovara za određeno putovanje tzv. spot market.

Od 1950 pa do sredine 70-tih godina bila je prisutna stalna tendencija rasta veličine tankera. Najveći među njima poznati su kao VLCC (Very Large Crude Carriers) i ULCC (Ultra Large Crude Carriers), a namijenjeni su prevozu sirove nafte. Era gigantizma izgradnji tankera započela je 1953 godine kada je izgrađen prvi supertanker Tina Onasis sa 45 700 dwt (danas je to brod tek srednje veličine), da bi se početkom 70-ih godina počeli graditi tankeri i od preko 500 000 dwt.

Uzroke za to treba tražiti u težnji za povećanjem ekonomičnosti prevoza, kao i u povećanju tražnje i produženju prosječnog puta, na što je naročito uticalo zatvaranje Sueckog kanala nakon arapsko-izraelskog rata 1956 (kao i dva sljedeća 1967 i 1973. godine). Međutim, nakon izbijanja naften krize ta tendencija se postepno zaustavlja, tako da krajm 70-tih godine prestaje sa gradnjom ovih pomorskih giganta. Umjesto njih primjetno raste izgradnja tzv. handsized tankera, nosivosti 80-100 000 dwt. Pored njih postoji i klasa tzv. product tankera između 20 000 - 60 000 dwt i manjih obalskih tankera, namijenjenih u oba slučaja za prevoz naftnih derivata.

Sa tehničke tačke gledišta pomorski prevoz nafte obavlja se praktično na isti način u svim djelovima svijeta. Naručioc tankerskih prevoza, vlasnici tankera i brokeri na tankerskom tržištu rade sa razhladenim i standardizovanim dokumentima, čiji sadržaj se tokom godina formirao pod uticajm naftnih kompanija i koji se kada je riječ o ugovornim formama, zaključuje na bazi uzmi ili ostavi (take-it-or-leave-it). Pregovaranje kod ugovaranja tankerskih prevoza je stoga manje komplikovano nego, npr. pregovaranje kod ugovaranja prevoza suvih tereta i uobičajeno se završava u kratkom vremenu.

I dok standardizovana dokumentacija olakšava u znatnoj mjeri zaključivanje ugovora na tankerskom tržištu, krajnje osjetljivo kretanje vozarina zahtijeva međutim pravu umjetnost da se postigne pravovremeno najpovoljnija vozarina, s obzirom na njene učesnike čak i dnevne fluktuacije. Zbog relativno malog broja učesnika u charterovanju na tankerskom tržištu svaka promjena ima znatan uticaj, tako da ponekad i samo jedno zaključivanje ugovora može uticati na opšte stanje na tržištu toga dana.

Kombinovani brodovi OO (Ore/Oil) i OBO (Ore/Bulk/Oil) tipa zauzimaju posebno mjesto na ovom tržištu, mada zamisao kombinovanog prevoza različitih vrsta tereta ovdje nije do kraja realizovana. Naime, ideja je bila da se ovi brodovi upotrebe za kombinovane prevoze sa npr. suvim rasutim teretom u jednom pravcu i tankerskim teretom u drugom pravcu (povratna vožnja). Umjesto toga, balkeri, zavisno od toga koje im je tržište nudilo veću dobit u datom momentu. Takav razvoj situacije bio je uslovljen teškoćama u ugovaranju kombinovanih prevoza, a takođe i izvjesnim praktičnim problemima vezanim za visoke troškove čišćenja brodskih skladišta između prevoza različitih tereta.

Na tržištu tečnih tereta prisutni su takođe i specijalni brodovi-tankeri za prevoz tečnih hemijskih proizvoda različitih vrsta. Veličina takvih brodova približno je jednaka veličini product tankera. Takođe postoje i mali tankeri za obalski razvoz hemijskih proizvoda. Tankeri za prevoz tečnog gasa obuhvataju dvije velike klase brodova, poznatih kao LPG (Liquefield Petroleum Gas) i LNG (Liquefield Natural Gas) tankeri, već prema tome koju vrstu tečnog gasa prevoze.

Pored brodova za kombinovane prevoze mogu se i klasični tankeri upotrebiti na tržištu suvih tereta, npr. za prevoz žitarica.

U novije vrijeme, kao rezultat sve veće eksploatacije nafte iz mora razvija se u okviru tankerskog tržišta tzv. "off shore sector", u koji ulaze brodovi prilagođeni radu sa naftnim platformama. U taj sektor spadaju uglavnom brodovi snadbjevači naftnih platformi.

U periodima nezaposlenosti ovi brodovi, zahvaljujući prilagođenosti svoje konstrukcije, mogu uspješno konkurisati brodovima na tržištu malih brodova za razne vrste prevoza tereta, a takođe se mogu uspješno upotrebiti i za tegljenje.

2.3. TRŽIŠTE RASHLAĐENIH TERETA

Brodovi sa rashladnim uređajima tzv. **reefer ships** (skr. od refrigerated ships) pružaju svoje usluge na širokom svjetskom tržištu. Međutim samo tržište za prevoz rashlađenih tereta je ipak u velikoj mjeri zatvoreno. Kao naručioci prevoza najčešće se javljaju veoma krupne organizacije privatnog ili javnog karaktera. Nasuprot uobičajenom načinu čarterovanja na tržištu suvih tereta, ovdje brodari i naručioci prevoza najčešće kontaktiraju direktno, bez asistencije brokera, usko specijalizovano i sa malim brojem učesnika u čarterovanju, koji se uglavnom među sobom dobro poznaju. Ipak pored toga, postoje mnoge veze i sličnosti između tržišta rashladnih tereta.

Zaposlenost ovih brodova je u velikoj mjeri zavisna od sezonskih varijacija u snadbijevanju teretom. Reefer tržište se takođe karakteriše iznenadnim poremećajima, a u isto vrijeme aranžmani sklopljeni na ovim tržištu zahtijevaju veoma tačno i brižljivo pridržavanje reda plovidbe.

Ukrcajne zone rasprostranjene su širom svijeta, ali su zato iskrcajne zone koncentrisane uglavnom u Sjevernoj Evropi i Japanu. Banane, riba i meso transportuju se tokom cijele godine, dok je transport limuna i drugog voća, površća i krompira sezonski. Potraživanja za brodskim prostrom reefer brodova redovno dostiže vrhunac u vrijeme kada se proizvodi južne hemisfere (uglavnom južno voće) izvoze u Evropu.

Prevozi na tržištu rashlađenih tereta su praktično uvijek jednosmjerni (one way routes) i uopšteno govoreći prisutna je velika neuravnoteženost, ne samo u pogledu geografskog rasporeda ukrcajno iskrcajnih zona nego i u pogledu trajanja tzv. pune sezone (prva polovina godine) i sezone povremenih prevoza tokom godine. Pored toga ovjde postoje sedmične i dnevne varijacije u traženju za prevoznim uslugom, zavisno od rezultata žetve u pojedinim zonama.

Iznenadni problemi u izvjesnim zonama snadbijevanja mogu izazvati drastične poremećaje na ovom tržištu, jer se reefer brodovi moraju vrlo strukturno pridržavati reda plovidbe u pogledu dolazaka i odlazaka. Naravno, posjedovanje odgovarajuće tehničke opreme i veliko iskustvo kod prekrcaja i postupanja sa teretom za vrijeme plovidbe, takođe su neophodni za uspješno poslovanje.

Ekonomičnost ovih brodova postiže se reduciranjem balasta na minimum i maksimalnim popunjavanjem brodskih kapaciteta korisnim teretom. Da bi se smanjili troškovi i vrijeme zadržavanja u lukama, sve glavne linije prevoza rashlađenih tereta zasnovane su na paletizaciji.

Velike količine rashlađenih tereta, npr. mesa, uporedo se prevoze i kontejnerskim brodovima sa kontenerima-hladnjačama, a takođe i kombinovanim brodovima za prevoz rashlađenog i suvog tereta u linijskoj plovidbi, ili konvencionalnim linijskim brodovima za prevoz generalnog tereta. Kada se nivo vozarine na tržištu suvih tereta izravna sa onim na tržištu rashlađenih tereta brodovi sa rashladnim uređajima mogu se upotrebiti i na tržištu suvih tereta. Takvi brodovi mogu da se pogodno iskoristiti i za prevoz drumskih vozila, a u slučaju da je nivo vozarine povoljan, čak i za prevoz uvećenih tereta, papira, lakih komadnih tereta itd. Tada reefer brodovi konkurišu tveendecker-ima koji operišu na slobodnom pomorskom tržištu.

2.4. TRŽIŠTE ZA PREVOZ DRUMSKIH VOZILA (car - carrer market)

Postoje mnoge sličnosti između tržišta rashlađenih tereta i tržišta za prevoz drumskih vozila. Naime, **car carrer market** takođe zapošljava neveliki broj brodova, čiji se broj u svjetskim razmjerama kreće svega od 500-600. To je vrlo zatvoreno tržište sa vrlo malim brojem specijalizovanih brokera, a poslovi se uglavnom zaključuju na osnovi dugoročnih utovora između nekoliko prevoznika i izvoznih kompanija. Promjene na tržištu međutim, uopšte uzevši nijesu sezonske prirode, već zavise od cikličnosti industrijske proizvodnje drumskih vozila. U današnje doba padovi i usponi na ovom tržištu smjenjuju se svake dvije do četiri godine.

Najvažnije linije prevoza na ovome tržištu (1982.) su iz Japana za SAD i iz Evrope za SAD, a takođe značajan dio prevoza otpada i na trgovinu između evrpskih zemalja. Drugostrepene po značaju u pogledu obima pevoza su linije iz Evrope i SAD za zemlje Afrike i Srednjeg Istoka, te Srednje i Južne Amerike, a takođe i iz Japana u iste zone, uključujući još i Australiju.

Većinu vozila čine putnički automobili, ali se takođe prevoze i kamioni, traktori autbusi. Taj dio tržišta je u stalnom porastu. Osim i uporedo sa prevozom potpuno opremljenih drumskih vozila stalno raste i prevoz automobila u djelovima, tzv "car knocked down" (CKD), koji se sklapaju u fabrikama uvoznih zemalja. Ovi tereti se odskora prevoze i linijskim brodovima.

Prekomorski transport drumskih vozila u velikoj mjeri obavljaju vrlo veliki specijalizovani brodovi tzv. "pure car carriers" (PCC), svaki kapaciteta od oko 2.000-6.000 komada. Prekrcajne operacije na PCC brodovima zasnovane su na ro/ro metodu koji je izuzetno brz.

Sve do pojave prvog PCC-a u kasnim 1950 - tim i kasnije tokom 60-tih godina, najvažniji dio ovog saobraćaja obavljali su tzv. car - bulkers. Ti brodovi od oko 20-30.000 tona su, u stvari, konvencionalni balkeri snadbijeveni nosećim ili preklopnim palubama lake konstrukcije, čime se postiže brodski kapacitet za prevoz drumskih vozila od oko 1000-2000 jedinica. Vozila se ukrcavaju na brod odnosno iskrcavaju s broda primjenom metoda lo/lo (Lift on lift off) koji je sporiji i mnogo podložniji mogućim oštećenjima tereta nego ro/ro metoda. Takvi brodovi mogu se pogodno upotrijebiti za ugovaranje kombinovanih prevoza, kod kojih se u jednom pravcu prevozi uobičajeni rasuti teret, a u povratnom pravcu drumska vozila.

Zbog različitih razloga-između ostalog i zato što pomorski špediteri obično izbjegavaju prevoz vozila lo/lo brodovima, kad god su ime ro/ro brodovi na raspolaganju-takvi balceri prestali su da se grade, a oni koji još postoje koriste se za prevoz izključivo na tržištu suvih rasutih tereta.

Manji broj vozila (svega nekoliko do najviše oko 100 do 150) prevozi se linijskim brodovima po tarifama važećim na linijskom tržištu, dok se za prevoz većeg broja vozila-između 200 i 900 naručiocu često angažuju brodove sa rashladnim uređajima, i to one sa većim brojem paluba (multideckers).



2.5.

TRŽIŠTE ZA PREVOZ PUTNIKA

Prevoz putnika morem, vazduhom ili kopnom predstavlja jedno veoma kompleksno područje koje naročito dolazi do izražaja radi toga što svaki saobraćajni sistem sprovodi svoju vlastitu politiku. Međutim, saobraćajna politika utvrđena je iskustvom i teorijom, i tu ne bi trebalo da bude dileme. Dilema je kako tehnički realizovati ovu politiku: **dogovorom, preporukom, spajanjem**. Dilema se takode javlja i kad se traži inicijativa i realizacija ove akcije, koordinacije aktivnog pokretača jedne smišljene politike.

Prevoz kao i svi fenomeni masa, iako kompleksni ipak su međusobno uslovljeni. Bez obzira da li se ovaj problem posmatra teoretski ili praktično teško može doći do tvrdnje da se mogu smanjiti ukupni troškovi usluga ili povećati vrijednosti usluga, u odnosu na izvršene troškove, pod prepostavkom da se organizacija, sredstva i tehnologija postavila u onakve dimenzije koje ne odgovaraju pojedinom vidu sistema uopšte ili cijelom saobraćajnom sistemu.

Današnji tehnički napredak stavlja čovjeku na raspolaganje sredstva koja su sve više usavršena. Ali baš ova tehnički usavršena sredstva prouzrokuju da čovjek teže pronalazi odgovarajuće oblike organizacije, kako bi ih mogao na najbolji način iskoristiti.

Konkurencija s jedne strane pomorskog, a s druge strane vazdušnog i drumskog saobraćaja, uticala je najviše na područje prevoza putnika. Ali postojanje i istovremni rad dviju i više saobraćajnih sredstava, nijesu prouzrokovali samo pojavu konkurencije i ako se i ona manifestirala samo na nekim tačno određenim i lako identifikovanim geografskim pravcima, već su i otvorili put saradnji, vodeći pri tome računa da sam brod ili drugo saobraćajno sredstvo ne bi bilo u stanju da zadovolji rastuće potrebe prevoza i to ne sam kvantitativno već i kvalitativno.

Utvrđeno je, naime, da ukoliko raste vazdušni promet ili drumski većom stopom, i pomorski prevoz putnika ne ostaje stacionaran, već i on raste, istina, s mnogo manjom stopom, što može dati prividnu sliku regresije. Ova pojava nejednakosti rasta pripisuje se tome, što vazdušni, odnosno drumski promet ima prednost u brzini i u udaljenosti. Ali zajednička karakteristika im je što se transportna proizvodnja odvija u isti čas na različitim mnogobrojnim tačkama u prostoru, a ipak organizaciono i tehnološki predstavlja jedinstveni proces.

O budućem razvoju i ulozi pomorskog prevoza putnika u pomorskim naučnim i stručnim krugovima u svijetu vladaju različita mišljenja, različiti pristupi sagledavanja problema, pa se predlažu i različite mjere koje bi trebalo u budućnosti preduzeti, bilo potpunim ukidanjem ovog vida prevoza putnika ili daljim održavanjem, dajući mu prednost, kroz podsticanje, raznim, mjerama ekonomske politike.

Tako, u veoma ozbiljnom engleskom pomorskom časopisu >Fairplay< br. 4358 od 2. maja 1989. godine str. 43 objavljen je članak poznatog pomorsko-ekonomskog stručnjaka S.G Sturmeja, profesora sa univerziteta u Lancestru, u kojem spominjući između ostalog, i pomorski putnički prevoz, navodi doslovno i ovo: >.....*The transport of passengers by sea has suffered heavily from air transprot. The suffering will continue. There will still be cruising, but cruising is essentially an activity for low-wage countrise. It is still worth while for British ships to cruise rather than be sold to Greek lines or for scrap, so long as repair and maintenance cost are low. And cruising in the offseason of regular passenger trades is also economic, but new investiment in this field is not worth while*<.

U isitom časopisu, br. 4376 od 6 juna 1990. godine str. 92-93 člankom >Passenger-Shipping and its Future< C.K. Linney pobija navode prof. Stumeya, baš u vezi gore citiranog pasusa koji spominje pomorsko putnički saobraćaj. C.K. Linney navdi: >...*This statement is surely the most surprising comment ever made about shipping in particular about cruising. If Mr. Sturmeja relly belives that cruising is more popular in >low-wage countries< he obviosly has not studied its present structure*<.

Kao dokaz, C.K. Linney navodi da glavna područja koja se služe turističkim pomorskim krstarenjima su USA, gdje se proda ova usluga za oko 40 do 45 dolara po svakom putniku dnevno, odnosno za one iz engeslih luka kada dnevna tarifa iznosi oko 7 funti ili 19,6 dolara ili iz meditersnih luka, gdje cijene variraju do 4 funte (11,2 dolara) do 17,7 funti ili 50 dolara za jedan dan plovidbe. Ovim iznosom treba - nastavlja pisac- nadodati i onaj novac koji putnik naknadno potroši na samom brodu ili na izletima. Što se tiče konkurencije vazdušni prevoz utiče na pomorski prevoz samo kad se radi o direktnom transportu (>... *is only valid argument in relation to direct transprotation*..<) kada se samo na dužim vazdušnim relacijama, ušteduje vrijeme, a u nekim slučajevima i novac. Ako se izvrši realna kalkulacija između pune cijene koštanja jedne veće vazdušne kompanije i uporedi s cijenom koštanja jedne brodske kompanije svakako dobit će se rezultati povoljniji za pomorski prevoz. Naime vazdušne kompanije uživaju razne povlastice, oslobođene su raznih doprinosa i taksa, a još i primaju i velike subvencije. Takvih privilegija kod današnjeg pomorskog prevoza putnika nema.

I nastavlja: *>.... No one is denying that, in terms of flexibility and speed movement, in relation to the major cities of the world, aircraft have an advantage. But sea transport moved from being a pure means of transport, except in certain specified areas, some years ago, and passenger shipping to-day seeks to provide a service to its clients in relation to the >hotel< side of shipping, which has never been seriously considered until the last few years<.* 133

Istovremeno, predstavnik broderske kompanije P. & O. na Europort kongresu održanom 1987. godine u svom referatu *>Marketing passenger ships<*, potvrđuje da oni operišu putničkim brodovima, jer smatraju da ih potražnja za pomorskim prevozom može zadovoljiti te istovremeno opravdava i ulaganje kapitala u ovaj posebni vid pomorskih prevoza. Politika ovog broдача je da proizvodi takve usluge koje tržište traži, da uvjeri kupca odnosno potrošača da će proizvod zadovoljiti njegove zahtjeve i potrebe, te broдар vrlo pažljivo računa po kojoj će cijeni proizvod prodati kako bi bili zadovoljni i kupac i proizvođač. Ovaj referat završava tvrdnjom, ovog poznatog i veoma starog engleskog broдача, da *>...with effective marketing, there was a prosperous future for passenger shipping<.*

I na francuskoj *Academie de Marine* održan je početkom oktobra 1989. godine sastanak na kojem se raspravljalo o budućnosti pomorskog prevoza tereta i putnika. Izneseno je bilo mišljenje da usled sveukupnog povećanja prevoza neće doći do konkurencije između broda i aviona. Prvi će preuzeti sve važnije terete, a putnike kojima nije potrebna brzina, nego sigurnost. Drugi će pružiti veći broj putnika i samo jedan dio tereta. Međutim, istaknuto je i mišljenje da bi veliki hidroavioni od hiljadu tona mogli u prevoz putnika kao i u prevozu tereta odigrati veliku ulogu. Naročito su hidroavioni pogodni jer mogu za poletanje i slijetanje obilno i besplatno koristiti velike raspoložive površine mora umjesto današnjih kopnenih vazdušnih luka, čija je površina usled sve veće urbanizacije ne samo ograničena već i previše skupa.

Baš gradnja modernih vazdušnih luka predstavlja jedan od najznačajnijih troškova u vazdušnom saobraćaju.

Ova iznesena mišljenja koja su recentna i koja dolaze od veoma poznatih pomorskih krugova, najbolje nam mogu dati odgovor o daljem opstanku i razvoju pomorsko-putničkog prevoza.

Svako saobraćajno sredstvo u posebnim uslovima i mogućnostima ima svoje pozitivne i negativne strane. Razlike koje se među tim saobraćajnim sredstvima pojavljuju sve više će nestajati, kad se dobrom i smišljenom tehničkom i ekonomskom

133. The Allocation of Spaces in Large Liners-- Časopis kojeg izdaje redovno Lloyd's Register of Shipping iz Londona, Pored svih veoma detaljnih podataka, donosi podatke o putničkom tržištu

organizacijom rada koordinira. Decenijama istovremeno i paralelno pomiču se sva moguća saobraćajna sredstva od primitivnih pa do najsavremenijih od pomorskih do drumskih, od čamca na vesla do životinjskog prenosa po uskim i gotovo neprohodnim brodskim stazama. Izbor i mogućnost zavisi o većem ili manjem uticaju spoljnih faktora spoljnih tržišnih odnosa. Jedno sredstvo transpota živi i aktivno djeluje uz drugo isto tako kao što pored ogromnih savremenih automatizovanih fabrika i dalje rade- iako u mnogo manjem broju- i male okretne radionice. Hrabra bi bila tvrdanja, da pomorski prevoz putnika danas ne bi imao više nikakvo opravdanje. 134

Spomenuto je da svako saobraćajno sredstvo u posebnim prilikama, uslovima i mogućnostima, ima svoje pozitivne i negativne strane. Prema tome, ni jedno sredstvo ne treba a priori odbaciti na račun drugog, iako nove ideje (po koji put i isključivo birokratske prirode) mogu da pruže više dinamike i nametnu ovakva gledišta.

Poznato je da za prevoz preko morske površine može da posluži ne samo brod već i avion. Danas se ova dva saobraćajna sredstva nalaze u položaju prividne konkurencije, jer svako sredstvo ima svoje određeno područje djelovanja. U prvom slučaju brod i to onaj konvencionalni, tehnički posmatrano, kreće se po principima hidrodinamike. U drugom slučaju avion se kreće po principima aerodinamike. Oba ova sredstva prema tome kreću se po ili u drugačijem prostoru što prouzrokuje da su ne samo njihove tehničke osobine različite, već su ima i različiti parametri privrednog korištenja, koji imaju svaki svoj vlastiti ograničeni najniži i najviši stepen. U tom omeđenom prostoru nalazi se i opravdanje za njihov opstanak i korist. Ako se posmatraju ovi parametri putem odnosa koji nastaju između visine troškova eksploatacije (bilo po toni tereta ili po putničkim miljama) i brzini kretanja sredstava vidi se da su isti kod konvencionalnog broda limitirani brzinom do 25 milja na sat (rijetko i do 30 milja), a oni vazdušni do 200 milja

Nova tehnička dostignuća posebno zadnjih godina, poslužila su da se apliciraju principi i hidrodinamike i aerodinamike najednom istom sredstvu. Tako su nastali i vodokrili brodovi hydrofoil i brodovi na vazdušni jastuk ili lebdjelice (hovercraft). Ovi su tipovi brodova ispunili onaj nesipunjeni prostor. A koji nastaje između različitih odnosa brzine i troškova između konvencionalh brodova i aviona. I sada konkurencija ne nastaje između broda i aviona jer svaki ima svoje određeno područje rada. Konkurencija nastaje između dva tipa vodokrilca i lebdjelice, s ciljem da osvoje svaki za sebe onaj slobodni nepopunjeni prostor koji im omogućava da se uključe u ovu pomorsko privrednu djelatnost, posebno u prevoz putnika morem.

134. Oliver Fio: > Mehanizacija brodarstva kao faktor pomorsko-ekonomskih promjena < 1989

Ali i ta dva nova tipa brodova imaju i svoje dobre i loše strane. Tako najnoviji tip broda na vazdušni jastuk koji može da primi i do 254 putnika i 30 auta kreće se brzinom i do 50 milja na sat i košta oko 1,25 milijona funti. Ali ovaj tip prouzrokuje veliku buku, a i udarci su veoma neprijatni pri valovitom moru. Drugi je tip jeftiniji, ali zato i nešto sporiji, a i kapacitet putničkih mjesta je manji.

Tako vodokrilni brod tipa Kometa ruske proizvodnje ima kapacitet od oko 100 putnika, ali cijena mu je mnogo niža, manja od 200 hiljada funti. Vodokrilni brod tipa Kometa ruske proizvodnje ima kapacitet od oko 100 putnika, ali cijena mu je mnogo niža, manja od 200 hiljada funti., Vodokrilni brod prouzrokuje manje buke, ali u vožnji kod nemirne površine osjeća se tvrdo skakutanje, slično onom kad se autom vozi po neravnom drumu. I kod jednog i kod drugog tipa prostor za putnike uglavnom je, kako se iz prednjeg vidi, svaki tip broda, brod vodokotlac lebdjelica ili hidrogliser, ima svoje područje djeovanja zavisno sa tehničkog ili sa ekonomskog aspekta.

Ali uzevši sve vrste ukupno može se popuniti i zadovoljiti svaki specifični zahtjev čak i onaj koji je zavisan o početnoj investiciji cijeni broda. Prema tome ovdje se ne radi o konkurenciji, već o međuzavisnosti i nadopuni kako bi se tržište potražnje broskog prostora za potrebe prevoza putnika moglo zadovoljiti na najbolji mogući način, bilo sa strane onog koji traži ili onog koji nudi ovaj servis.

Cjelokupna problematika pomorsko-putničkog prevoza mora se dakle posmatrati i rešavati u kontekstu svih faktora. Pri tome brodarsvo može da odigra i aktivnu i pasivnu ulogu. U prvom slučaju bila bi to ofanzivna poslovna politika, kada se aktivno djeluje na pravce razvoja ostalih zavisnih veličina koje su po pravilu varijabilne. Funkcionalna relacija nije neka kauzalna relacija jer se ne mogu posmatrati uzrok i posljedice bez posmatranja njihove međusobne zavisnosti. U drugom slučaju kod defanzivne poslovne politike, nameće se pasivno adaptiranje onim uslovima koji se u svakodnevnom realnom i praktičnom životu i stavovima imperativno nameću, bilo sa strane administracije, bilo sa strane istorodnih i raznorodnih privrednih organizacija. Pri tome, poslužiti ćemo se i dalje tvrdnjom već citiranog W.Owena: *>...The mistake that causes the most trouble is the view that transport is a separate sector of the economy. In reality, it is not a sector but a link among sectors. As a consequence, the idea that transport should be improved for its own sake is erroneous. Actually, the only justification for providing transport lies in serving other objectives. Transport can not be planned and managed in isolation... There are not easy guides to success or failure for the transport decision maker. Transport policies that make sense have to be derived from development objectives that also make sense ... as integral part of other policy decisions<*

U slučajevima kako je već istaknuto, problem redovnog putničkog pre-voza posmatra se i rješava čak i dijeljenjem ove saobraćajne usluge na nekoliko djelova prema medijumu (more, voz, kopno) ili polazeći u prvom redu sa pozicija pojedinih saobraćajnih preduzeća, a ne sa pozicija grupe preduzeća, bilo onih saobraćajnih ili ostalih djelatnosti odnosno jedne šire teritorijalne cjeline, gdje dominiraju isti ili veoma slični ponekad i sa veoma veoma suptilnim razlikama ekonomski, geografski, klimatski, istorijski kao i socijalni elementi.

Putnički pomorski prevoz, bilo u svijetu, bilo kod nas, poprima nov specifični vid, prvenstveno tehničke naravi. On i dalje ostaje veoma važna karika u saobraćajnom sistemu. Na nekim područjima ovaj će pomorski prevoz morati ustupiti mjesto ostalim saobraćajnim sredstvima, ali negdje će ne samo ostati, nego će se morati i pojačati.

Međutim brodari moraju da ulože nove napore, da pronalaze nove mogućnosti i nove sisteme. Kako bi mogli da idu u korak s tehničkim napretkom ostalih sredstava. Tradicionalno klasično razmatranje i rešavanje tokova razvitka i shvaćanja kao praktikizam ma koliko bilo bogato u sebi krije inernost te brzo šablonizira i rutinira proizvodne funkcije. Zato se ovaj metod danas napušta, ali ulaze u proces i oni elementi koji su dosada ostajali neobrađeni i ne ispitani.

Kako je u početku ovoga poglavlja i spomenuto ovaj prevoz putnika morem često poprima i spektakularan izgled. Ali on u sebi sadržava veoma brojne i veoma vitalne društvene komponente. Posao putničkog broдача nije jednostavan i nije bez velikog rizika, te se od njega traži izuzetna preduzetnost, ustrajanost smisao za stvanost i kreiranju politike u masi složenosti, a naročito primjenom analitičkih metoda utvrđivanja dugoročne strategije. Treba tačno identifikovati gdje se problemi sijeku, spajaju i razdvajaju. Ali ovaj pomorski prevoz putnika je i društveno i ekonomski veoma rentabilan i koristan pa čak i neophodan za razvoj nekog područja, kao i za razvoj nekih ostalih njegovih privrednih djelatnosti. Pri ovom poslužit ćemo se izjavom jednog francuskog brodovlasnika koji je u vezi sa problemom tržišta za prevoz putnika izjavio da je to: ***> une prediction difficile, une reflexion necessaire<***.

Tržište za prevoz putnika u velikoj mjeri zavisi od poslovne politike pojedinih broдача. A kreiranje poslovne politike ne zavisi o objektivnim već i o subjektivnim shvatanjima. Tako svaki broдар, pa čak individualno i pojedinačno, na temelju svojeg vlastitog iskustva, stava i mišljenja, ponekad subjektivno odlučuje o daljem kretanju i usmjeravanju u ovoj oblasti. A taj svoj vlastiti stav putnički broдар može da zasniva na nekom kreiranju, koje može biti više ili manje stručno dokazivano. **135**

135. A Hope for Passenger Ships Shipbuilding & Shipping Record, vl 110 br. 22 od 30 novembra 1989

Država, naime može da svojim instrumentima olakša ili oteža sprovođenje poslovne politike broдача. A povoljna i odgovarajuća klima u kojoj bi se ova posebna privredna djelatnost mogla u punom zamahu razviti, zavisi čak i o tradiciji, o stogodišnjem iskustvu pa i o mentalitetu, što može pridonijeti da se dođe do potpunog saznanja važnosti mora kao plovnog puta bez kojeg se tržište za prevoz putnika ne može zamisliti. Zato se upravo, iz ovih razloga u svijetu pa i kod nas opaža primjena različitih pristupa u rješavanju pitanja pomorskog putničkog prevoza.

Na broдарu, dakle, ostaje konačna odluka da li da prihvati ili ne usvoji stav ekonomskih istraživača na tržištu za prevoz putnika. 136

136. Du Jouchay >Transports intercontinentaux actuel<, La revue maritime, Paris br. 252
mart 1990

3. *DIMENZIJE TRŽIŠTA BRODSKOG PROSTORA*

3.1. *Prostorna*

Sve ljudske aktivnosti odvijaju se u prostoru, drugim riječima, prostor determinira ljudski život i ekonomske aktivnosti. Međutim, prostor se ne može smatrati konstantnim, mijenja se i ima karakteristike proizvoda. Geografsko-politički limiti tržišta, segmentacija tržišta, izbor lokacija, distribucija, možda su najprisutniji problemi marketing koncepcije, koji se odvijaju u prostoru.

S obzirom da se saobraćajna usluga sastoji upravo u savlađivanju prostora, to prostorna dimenzija ima poseban značaj za ovu privrednu oblast. Kako se najznačajniji dio pomorskog prevoza odvija u preokookanskoj plovidbi, odnosno u interkontinentalnim prevozima, dakle na veoma dugim relacijama, to je sa stanovišta pomorskog brodarstva ova dimenzija posebno značajna.

Tako je prostor u kome se odvijaju pomorski prevozi u geografskom smislu konstantan, a način prevoza i intenzitet prevoza po pojedinim pravcima se mijenjaju u vremenu.

Sve do velikih geografskih otkrića u XV i XVI vijeku najintenzivniji pomorski promet odvijao se po Mediteranu. Kolonizacija Amerike i razvoj trgovine sa novim kontinentima, s druge strane atlantika razvili su se pomorski prevozi između zapadne Evrope i Amerike.

Pronalazak pomorskog puta za Srednji i daleki istok oko Afrike, kolonizacija tih djelova svijeta, oživljavanje trgovine na tim pravcima, razvili su prometni put preko Indijskog okeana. Ekonomski razvoji zemalja Dalekog istoka, a posebno industrijski razvoj Japana i njegovo uključivanje u međunarodno tržište, uticali su da se razvija i pomorski prevoz preko Pacifika. Poseban značaj za razvoj pomorskog prometa i pravce prevoza imala je izgradnja pomorskih prolaza, odnosno kanala-Sueckog, Panamskog, Kilskog i pomorskog puta SV. Lorenca. Najznačajniji po svom prometu i uticaju na pomorsko brodarstvo je Suecki kanal.

Njegovo otvaranje 1869 g. izazvalo je ogromne promjene u pomorskom prometu, s obzirom na ogromne uštede u vremenu i troškovima pomorskog transporta između evropskih mediteranskih luka, s jedne strane, te luka Srednjeg i Dalekog istoka.

Otvaranje Sueckog kanala uticalo je i na znatno oživljavanje pomorskog transporta kroz mediteran, kroz koji prolaze neki od najvažnijih pomorskih puteva. Suecki kanal skratio je pomorski put za Daleki istok za oko 6 000 Nm.

Izgradnja Panamskog kanala 1914 godine omogućila je da se skрати put između evropskih i atlanskih luka Amerike za pacifičke luke Amerike za 7 - 8000 Nm i skrenula pomorski put koji je do tada išao kroz Magelanov prolaz, oko Rta Horn.

Kilski kanal ima mnogo manji značaj s obzirom da je skraćenje puta koji se ostvaruje prolazom kroz kanal mnogo manje, kao i promet koji se odvija iz Baltika i za Baltik.

Korintski kanal danas ima samo lokalni značaj.

Pomorski put Sv. Lorenca povezuje Velika jezera sa morem i ima ogroman značaj jer povezuje najznačajniji sistem unutrašnjih plovih putva na svijetu sa morem.

Posebnu vrstu pomorskih puteva čine moreuzi i morski kanali koji su obično veoma značajni pomorski prolazi, kao na primjer: Kanal (Lamanche), Sa Doverskim vratima, Skagerak, Kategat, Gibraltar, Bosfor, Dardaneli, Kerčka vrata, Otranska vrata, Floridski prolaz, Bab el Mandel i drugi. Plovidba u ovim suženim djelovima može biti zbog njihovih dimenzija ograničena, a takođe ako su oni od šireg međunarodnog značaja regulisana posebnim međudržavanim i međunarodnim ugovorima. 137

Luke predstavljaju početne i završne tačke u pomorskom prevozu, te njihov raspored i promet, povezan je sa pravcima i intenzitetom pomorskog transpota. Atlanske luke imaju najznačajniji mjesto u lučkom prometu (oko 45% lučkog prometa), a mediteranske luke takođe imaju značajan promet (oko 15% prometa) tako da mediteranske i atlanske luke ostvaruju ukupno oko 60% ukupnog svjetskog lučkog prometa. Promet pacifičkih luka čini oko 20%, a luka Indijskog okeana takođe oko 20% svjetskog lučkog prometa.

Pri tome, uvoz preovlađuje na Atlantiku i Pacifiku, a na Indijskom dominira izvoz. Izvoz je posebno karakterističan za luke Persijskog zaliva gdje se pretežno krca tečni teret.

U skladu sa regionalnim razmještajem velikih svjetskih luka usmjereni su glavni pravci u međunarodnom pomorskom robnom prometu.

Na pravce pomorskih prevoza veliki značaj imaju ekonomski i politički faktori. Poseban značaj za pravac ima privredni razvoj zemalja koje se javljaju kao subjekti međunarodne trgovine.

137. Stojan Novaković: *Ekonomika saobraćaja*, -(Savremena administracija) Beograd
Colliner Per: A.History of Marine navigation-St.Martins, Press inc New York, 1995,

Porast međunarodne trgovine nije se odvijao na različitim područjima jednako, a nije bio jednak ni u pojedinim godinama. Naročito nijesu bile jednake količine utovarenih i istovarnih roba u pojedinim područjima. Većina utovara bila je u lukama zemalja u razvoju, a većina istovara bila je u lukama razvijenih zemalja, što znači da je glavni smjer kretanja bio od zemalja u razvoju prema razvijenim zemljama po količini robe (sirovine, prirodno ulje) dok je suprotan smjer bio znatno manji.

Razmještaj prirodnih bogastava i proizvodnih snaga u svijetu, različiti stepen ekonomskog i tehnološkog razvoja pojedinih regija, te prirodne determinante u razmještaju mora i okeana kao izgrađena pomorska infrastruktura sve su to faktori koji su uticali na stvaranje nekih ustaljenih pomorskih puteva i pravaca.

Najznačajniji pomorski putevi prolaze preko Atlantika povezujući zapadnu Evropu i Mediteran sa lukama SAD i Kanade, odnosno sa lukama Južne Amerike. Ovi pomorski putevi povezuju se dalje kroz Suecki kanal odnosno Panamski kanal sa pomorskim putevima za Srednji i Daljei istok odnosno za Pacifičke luke.

Preko Indijskog okeana prolaze značajni pomorski putevi koji povezuju Japan sa Persijskim zalivom i evropskim lukama, odnosno luke Evrope i Srednjeg Istoka sa Australijom, te južnoafrički put koji ide od Persijskog zaliva ka Rtu Dobre nade. Glavni pomorski putovi preko pacifika spajaju evropske i azijske luke, Ameriku sa Australijom, odnosno Australiju sa Azijom. Pored ovih glavnih okeanskih puteva značajni su pomorski putevi u Sredozemnom i rubnim morima, kao i artički pomorski putevi posebno značajni za Rusku federaciju.

Interesantno je ukazati na pravce transporta najvažnijih tereta u pomorskom prevozu koji su više manje ustaljeni. Nafta je najznačajniji teret u pomorskom transportu. Najznačajniji izoznici nafte su zemlje Persijskog zaliva, zemlje Sjeverne i Zapadne Afrike i Karipskog područja. Zemlje u razvoju proizvode oko 3/5 svjetske proizvodnje nafte, zemlje OPEC-a sa oko 50% svjetske proizvodnje i 90% proizvodnje zemalja u razvoju.

Zemlje u razvoju daju, međutim, 95% svjetskog izvoza, a zemlje OPEC-a oko 90%. Glavni pravci pomorskog transporta nafte iz tih zemalja su za Zapadnu Evropu 42%, Sjevernu Ameriku 22%, Japan 18%. Karakteristično je stalno povećanje prosječnog puta nafte koje je 1964 godine iznosilo 4.460 Nm, a 1980 godine oko 7.000 Nm. Novi izvori nafte u Sjevernom moru, Aljasci, Sibiru, Meksiku, rast cijena nafte, restrikcija uvoza i štednja energije, uticali su na promjenu u prevozu nafte. ***Najveće promjene u svjetskoj trgovini nafte nakon I naftnog šoka, bile su smanjenje uvoza nafte zemalja zapadne evrope i Sjeverne Amerike (uz eksploataciju nalazišta u Sjevernom moru i Aljasci). Povećanje cijene nafte 1979/80 još je više pojačalo tendenciju smanjenja stope rasta svjetskog izvoza nafte.*** 138

138. J. Ivović- Pomorska trgovina rasutim teretima i tendencije u podjeli učešća u njihovom prevozu.

Najvažniji uvoznici nafte na svijetu su Zapadna Evropa, Japan i SAD. Zapadna Evropa je naftom snadbijevana pretežno iz Afrike i Srednjeg Istoka, Japan iz Srednjeg Istoka i Jugoistočne Azije, a SAD iz Karipskog područja, Afrike i Srednjeg Istoka.

Ugalj i dalje predstavlja značajan teret u robnom prometu morem. Prevoz uglja morem iznosi samo oko 6% svjetske proizvodnje pet najvećih izvoznika su SAD, Australija, Poljska, Kanada i Južna Afrika, koje daju zajedno oko 93% ukupnog svjetskog izvoza, a najznačajniji uvoznici su Japan, Francuska, Italija, Španija, Savezna Republika Njemačka i Danska, koje zajedno uvoze 70% uvoznih količina uglja. **139**

Rude imaju poseban značaj u prevozu morem, i naročito gvozdena ruda. Prosječni prevozni put gvozdene rude iznosi oko 4.900 Nm. Najveći izvoznici rude su Australija, Brazil, Kanada, Indija i Švedska, a uvoznici Japan, Savezna republika Njemačka, i SAD, Velika Britanija, Italija i Belgija.

Žitarice čine jedan od najvažnijih rasutih tereta i ako njihov transprot morskim putem oscilira iz godine u godinu. Izvoz žitarica skoncentrisan je u SAD Kanadi i Australiji i Argentini, koje su 1980 godine davale čak 95% Svjetskog izvoza. Japan i Rusija uvoze oko 30% žitarica.

Najznačajniji izvoznik žitarica na svijetu su SAD (sa 63% učešća). Iz SAD i ostalih zemalja izvoznika žitarice se transportuju ka zemljama Istočne Evrope, Zemljama Sredozemlja i Zapadne Evrope, Japanu i Zemljama Bliskog i Dalekog istoka, a posebno Kini i Indiji. Srednja udaljenost pomorskog prevoza iznosi 5.700 Nm.

Fosfati takođe čine jedan od najznačajnijih pomorskih prevoza. Pomorska trgovina čini svega oko 30% svjetske proizvodnje. Najznačajniji izvosnik sirovih fosfata je Markoko sa oko 36% učešća u svjetskom izvozu, i SAD sa oko 30%. Pored toga značajni izovznici su Pacifička ostrva, Togo, Rusija. Najveći uvoznici su Evropske zemlje sa oko 60% uvoza. (Francuska, Španija, Poljska SR Njemačka), Japan, Indija i Koreja.

Od ostalih rasutih tereta značajni su naročito šećer, drvo i cemenat. U izvozu šećera na prvom mjestu nalazi se Kuba (28%) i ostale zemlje Kariba, Centralne i Južne Amerike, Havaji i Filipini kao i Australija, a šećer se transportuje u pravcu luka SAD, Rusije, Velike Britanije, Zapadne Evrope, Japana i Kanade.

139. B.Žutnik - Uticaj kretanja u svjetskoj trgovini na međunarodni pomorski transport u 80-tim godinama. Transprot str. 22

Najveći izvoznik drveta je Kanada , zatim Rusija, Švecka Finska i Australija, a najveći uvoznici su SAD Velika Britanija, Japan Italija i Savezna Republika Njemačka, koji apsorbiraju oko 70% svetskog uvoza. Najvažniji izvoznici cementa su Japan, Južna Koreja, Španija i Grčka sa 70% razmjene morem, a glavni uvoznici zemlje Bliskog i Srednjeg istoka, Daleki istok i Afrika.

Generalni teret se najintenzivnije transportuje između SAD i Zapadne Evrope, SAD i Japana, kroz mediteran i iz luka razvijenih zemalja u zemljama u razvoju.

Prostorni aspekti pomorskog transporta i pomorskog tržišta izuzetno je značajno za analizu robnih tokova i kreiranje poslovne politike, i vođenje brodskih preduzeća. Svaki pomorski put, predstavlja tržište za sebe sa posebnim zakonitostima i specifičnostima i u tom smislu predstavlja osnov za segmentaciju pomorskog tržišta.

3.2. Struktura

Od posebnog značaja pri proučavanju pomorskog tržišta je proučavanje strukture tereta u pomorskom prevozu. Struktura robnog prometa morem određuje tražnju za brodskim prostorom, utiče na vozarine, uslove zaposlenja i stepen korišćenja kapaciteta pojedinih vrsta brodova, posebno kod onih vrsta brodova gdje je tehnološka specijalizacija brodova izražena i gdje je mogućnost supstitucije mala.

Struktura robnog prometa u pomorskom brodarstvu mijenja se tokom vremena i zavisi od strukture međunarodne robne razmjene, koja je uslovljena tehnološkim, političkim i ekonomskim faktorima.

Međutim zbog ponovnog rasta cijena 1980. godine došlo je do novog pada u prevozu morem za 8,4%. Prevoz nafte morem zavisi od velikog broja faktora političke, ekonomske i tehnološke prirode, tako da tankersko tržište postaje izrazito nestabilno. Sigurno je da će nafta i dalje zadržati ulogu u pomorskom transportu, ali je realno očekivati daljnji pad njenog učešća u ukupnom prevozu. Pored sirove nafte koja čini 83,3% u prevozu tečnih tereta morem, derivati učestvuju sa 15,3%, tečni naftni plin čini 0,7% i tečni prirodni plin 0,7%.

Suvi rasuti tereti čine oko 30% prekomorskog prevoza tereta, od čega 5 glavnih rasutih tereta čine 20% odnosno oko 760 miliona tona. Rude, odnosno željezna ruda, najznačajniji je suvi masovni teret. Prevoz željezne rude determinisan je razvojem industrije. Posebno poslije Drugog svjetskog rata došlo je do velikog porasta prekomorskog prometa ovog tereta. Razvoj metalurgije, s jedne strane, a s druge strane iscrpljivanje rudnih nalazišta uslovili su, da neke razvijene industrijske zemlje povećaju uvoz rude željeza.

Prekomorski promet željezne rude

Godina	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1990
Kol.u mil.tona	298	329	292	294	276	278	310

**Izvor: Maritime transport-OECD-1991*

Kriza u teškoj industriji, a posebno u industriji čelika u prošloj deceniji, dovela je do smanjenja proizvodnje u svijetu, a naročito kod najvažnijih proizvođača koji se javljaju kao najznačajniji uvoznici rude gvožđa, što se negativno odrazilo na obim transporta ovog tereta morem. Obim prevoza od 329 miliona tona ostvaren 1986. godine još nije dostignut.

Prekomorski transport željezne rude rastao je manje nego transport ostalih suvih tereta, tako je u periodu 1985-1995 god. taj rast iznosio svega 6% - (žitarice 35%, uglj 35%, boksit i glina 14% , siorvi fosfati 20%).

Žitarice sa 188 mil. tona čine 9% suvih tereta, odnosno 22% glavnih suvih rasutih tereta u pomorskom prevozu. U periodu 1980-1988 god. godišnji prosječni rast prevoza bio je 5,9%. U periodu 1985-1995 god. godišnja stopa rasta bila je 8,3%. U prevozu ovog tereta postoje velike godišnje oscilacije zavisno od rezultata žetve. Prekomorski prevoz čini oko 15% svjetske proizvodnje. Važnost žitarica u pomorskom transportu velika je i zbog velikih prosječnih razdaljina (1990 g. iznosi 5.780 nm), što je više nego kod drugih resutnih tereta).

Pšenica je najvažnija žitarica u međunarodnoj razmjeni. Njeno učešće u pomorskoj trgovini opada. 1985 godine pšenica je činila 95% prevoznih žitarica, a 1995 godine svega oko 60%. Kukuruz je 1985. godine činio svega 5%, a 1995. oko 47%. Ostale žitarice čine oko 20% prometa.

Porast stanovništva kao i stalne tendencije poboljšanja ishrane dovode do stalnog porasta tražnje za žitaricama. Međutim, faktori koji utiču na tražnju su uspjeh u žetvi, u pojedinim regijama svijeta, te državna politika koja utiče na proizvodnju i trgovinu žitaricama, visinu zaliha i cijena, kao i međunarodni politički odnosi, s obzirom da hrana ima sve veći politički i strateški i značaj.

Prevoz uglja morem porastao je sa 59 miliona tona 1975. godine na 182 mil. tona 1993. godine, dakle za oko tri puta po stopi od 7,8% godišnje. Ovo je najveća zabilježena stopa rasta od svih suvih rasutih tereta. Povećanje prevoza uglja do 1984. godine, rezultat je uglavnom povećanja uvoza u Japan i Zapadnu Evropu radi koksiranja. Poslije 1988. godine smanjuje se uvoz uglja radi koksiranja, a povećava se uvoz uglja kao energetskeg izvora.

Osali suvi rasuti tereti (minor bulk) sastoje se od 15 različitih vrsta tereta koji čine oko 20% suvih rasutih tereta u pomorskoj trgovini (cement, šećer, drvo, so, manganova ruda, minerali, gips, sirovo i staro željezo, koks, pirit, sumpor, čelik, osale rude i vješačka đubriva). Ukupan prevoz ovih tereta iznosio je 286 miliona tona u 1996 godini. Od toga su najznačajniji drvo sa oko 44 miliona tona, cement sa oko 50 mil. tona i manganova ruda sa 20 miliona tona i petrokoks sa 22 miliona tona 1995. godine.

3.3. *Vremenska*

Jedna od osnovnih karakteristika pomorskog tržišta u cjelini je njegova izrazita vremenska neravnomjerenost koja se izražava u velikim oscilacijama u vozarinama koje su posljedica neravnomjernosti odnosno neusklađenost ponude i potražnje na tržištu.

Te oscilacije su sezonskog karaktera, ali isto tako javljaju se i dugoročne oscilacije koje ukazuju na ciklični karakter ovog tržišta.

Sezonske oscilacije izazvane su prije svega prirodnim faktorima. Pri tome se misli na meteorološke i oceanografske uslove plovidbe na pojedinim pomorskim putevima koji često otežavaju ili čak onemogućavaju plovidbu u određeno doba godine. Međutim, mnogo su značajnije sezonske oscilacije na pomorskom tržištu izazvane prirodnim sezonskim ciklusima u proizvodnji nekih važnih roba (prije svega poljoprivrednih proizvoda, koji imaju veliki udio u pomorskom transportu.

No, sa aspekta pomorskih brodara, kao i ostalih subjekata pomorske privrede, mnogo su značajne oscilacije koje nemaju sezonski karakter, odnosno nijesu prouzrokovane isključivo prirodnim faktorima, pa se ne mogu sa sigurnošću ni predvidjeti. Te oscilacije koje imaju karakter cikličnih kretanja dužeg vremenskog trajanja često i od više godina mogu se podijeliti na dvije faze:

- fazu konjunktura koju karakteriše rast tražnje za brodskim prostorom i povećanje vozarina, i
- faza depresije koju karakteriše pad tražnje i vozarine.

Depresije odnosno konjunktura na pomorskom tržištu, imaju različito trajanje i različit intenzitet. Posebno izražena konjunktura naziva se boom i u tim periodima tražnja skokovito raste kao i vozarina, što izaziva konjunkturu i u drugim sektorima pomorske privrede, a posebno u brodogradnji gdje se povećavaju narudžbe, odnosno na tržištu brodova uopšte, uključujući i polovne brodove.

U periodima izrazitih kriza, kad vozarine padaju tako niesko da ne mogu često ni da pokriju troškove poslovanja, jedan dio tonaže stavlja se u rasporemu, smanjuje se tražnja na tržištu brodova, a stari brodovi se rashoduju i kasičaju. Uzroci cikličnih kretanja na pomorskom tržištu su višestruki. ***Treba, prije svega imati u vidu da je pomorstvo odnosno pomorsko tržište, podsistem svjetskog ekonomskog sistema, odnosno dio svjetskog tržišta u cjelini koje je i samo podložno cikličnim kretanjima.***

Kako na pomorskom tržištu vladaju zakoni tržišne-robne proizvodnje to su ciklična kretanja svojstvena posebno visoko-razvijenoj tržišnoj privredi, održavaju se i na pomorsku trgovinu. Ne ulazeći u analizu ovih faktora koji determinišu sva ova kretanja, kao ni u prikaz i ocjenu teorija koje ih objašnjavaju treba istaći da su uzroci prije svega ekonomske prirode, pri čemu je najvažniji faktor kretanja međunarodne trgovine koja direktno utiče na pomorsko tržište.

Međunardona robna razmjena pojavljuje se kao posljedica razvoja društvene podjele rada izvan područja pojedinih zemalja. Radi se o međuzavisnosti država pri uspostavljanju procesa reprodukcije na međudržavnom, odnosno međunarodnom nivou. U tom kontekstu za uspostavljanje tog procesa značajna uloga pripada transportnoj komponenti. Ustvari, transport omogućuje stvaranje, opstajanja i razvijanje međunarodnog i svjetskog tržišta na način što pospješuje integracijske procese između zemalja čiji se subjekti pojavljuju na tom tržištu. Prema tome, transportna komponenta je u osnovi preduslov postojanja i razvoja međunarodne trgovine.

Međunarodna trgovina zavisi od međunarodne podjele rada, obima proizvodnje, te strukture i dinamike inustrijske i poljoprivredne proizvodnje. Pri tome treba ukazati i na značaj koji za međunarodnu trgovinu imaju politički, kulturni i socijalni faktor. Vrlo je teško praviti distinkciju socijalnih političkih i ekonomskih uticaja na tržištu s obzirom da se ovi prepliću, uslovljavaju i dopunjuju. Što se tiče tehnoloških faktora odnosno uticaja naučno-tehnološkog procesa njegov uticaj na pomorsko tržište održava se posredno preko uticaja na ekonomiju, odnosno strukturu, obim i dinamiku svjetske proizvodnje i trgovine, te uticaja na obim i strukturu broskog prostora. Treba posebno ukazati na uticaj koji na pomorsko tržište ima ekonomska politika pojedinih zemalja odnosno velikih nadnacionalnih ekonomskih i političkih sistema.

Elementi interesa nacionalnih privreda pojedinih zemalja i elementi interesa svjetske privrede u cjelini, različiti su u različitim razdobljima razvoja morskog brodarstva, ali su uvijek u određenom odnosu s ekonomskim i političkim kriterijumima u pojedinim zemljama u svijetu uopšte. S gledišta efikasnosti morskog brodarstva kao privredne djelatnosti, veoma je važno da ti osnovni faktori poslovanja i razvoja, kako u granicama narodne privrede, tako i u međunarodnim, djeluju usklađeno, jer će se samo na ovaj način postignuti najbolji efekti na određenom stepenu razvoja.

U svakom slučaju neusklađenost između ponude i potražnje na pomorskom tržištu izaziva poremećaje u vidu naglog pada ili rasta vozarina. S obzirom na već istaknute ralike između linijskog tankerskog i tramperskog tržišta, to i oscilacije vozarina na ovim tržištima je najnestabilnije, odnosno oscilacije su veoma izražene. Trampersko tržište takođe je podložno promjenama visine vozarina, dok u tom pogledu linijsko tržište ima najveću stabilnost.

Jedan period oscilacija na pomorskom tržištu iznosi od 4-6 godina u prosjeku. Te oscilacije na slobodnom tržištu (tankerskom i tramperskom), kreću se oko jedne srednje vrijednosti koja zapravo, predstavlja vrijednost kompletne usluge izražene društveno-potrebnim radnim vremenom.

Po prirodnom zakonu, te oscilacije se moraju zbivati oko neke ose koja predstavlja srednju, odnosno pravu vrijednost vozarine oslobođenu uticaja špekulacije. Bez uticaja inflacije ta bi osa morala biti pravolinijska i horizontalna, jer bi i ta neka "prava vrijednost" koju ona predstavlja, bila uvijek ista odnosno konstantna u vremenu.

Inflacija, međutim, čini tu pravu vrijednost promenljivom tj. čini je po vlastitoj stopi rastućom. Tako osa, oko koje vozarine osciliraju postaje sada neka rastuća krivulja indentična krivulji inflacije. Shodno tome i maksimum i minimum, stvorit će vlastite krivulje srodne krivulji "prave vrijednosti", odnosno krivulji invflacije.

Ako posmatramo i analiziramo kretanja na pomorskom tržištu od 1945. g. do 1980. g. uočit ćemo nekoliko izrazitih konjunkturanih i depresivnih perioda.

Period od 1945. g. do 1948. g. predstavlja prvu konjunkturu poslije rata koja je izazvana ogromnim gubicima trgovačke flote u toku rata, dakle smanjenjem ponude te povećanjem ransportnih potreba koje su posljedica procesa obnove ratom oštećenih privreda, a posebno napora da se u okviru tzv. "Maršalovog plana" obnove i ojačaju privrede zapadnih zemalja. U periodu od 1948. god., dolazi do znatnog pada vozarina koji je nastupilo kao rezultat povećanja tonaže svjetske flote, odnosno rasta ponude kao i padu tražnje koji je donekle bio uslovljen i zaoštavanjem političkih odnosa i polarizacije Moskva-Vašington, što je negativno djelovalo na međunarodnu trgovinu.

Konjunktura koja nastupa 1950. godine izazvana je ratom između Južne i Sjeverne Koreje, a u koji su direktno ili indirektno bile uključene sve velike sile i koji je bio izraz postojeće vojno-političke konfrotacije Istoka i Zapada, a koji je doveo do još veće tenzije u tim odnosima. Ovaj rat i njegove posljedice na pomorskom tržištu (ogroman rast vozarina i tražnje brodskog prostora) tipičan su primjer kako je velik uticaj političkih događaja na pomorski transport. Mehanizam zbog uticaja je sljedeći:

-jedan dio tonaže koristi se za pomorski transport u vojne svrhe što dovodi do smanjenja raspoložive slobodne tonaže, a istovremeno velike sile, a i većina drugih zemalja povećavaju svoje strateške rezerve, te vojna industrija povećava proizvodnju, što bitno povećava tražnju za brodskim prostorom. Posljedica svega navedenog je skok vozarina i konjunktura, na svjetskom pomorskom tržištu.

Okončanje Korejskog rata i drugih faktora ekonomske prirode doveli su do pada tražnje, pa je 1952. godine prevezeno 350 mil. tona tereta što je za 10 mil. tona manje u odnosu na 1951. godinu, a svjetska flota je porasla za oko 3 miliona tona, što je bio uzrok depresije koja je trajala do 1954. godine. Vozarine ponovo rastu 1954. godine usled porasta tražnje izazvanog ekonomskim faktorima. Tako je prevoz suvog tereta porastao sa 360 mil. tona 1953. na 490 mil. tona, što je povećanje od 36% dok je trgovačka flota porasla za svega 13%.

Ova konjunktura je kulminirala u tzv. Svjetskom boom-u izazvanom ratom na Bliskom Istoku, čija je posljedica bila zatvaranje Sueckog kanala. A to je produžilo i poskupilo pomorski put iz Evrope i Mediterana za Srednji i Daleki Istok za 5000-7000 nm, što ima efekat smanjenja ponude.

Vozarine postižu vrhunac u zadnja dva mjeseca 1956. god. i dva prva mjeseca 1957. (za time Charter 196,8 u odnosu na 68,4-1953. g., za voyage charter 181,6 prema 87,8-1953 god.) strukturnih roba koje uslovljava vremenska determinanta (tarifa cijene i vozarine).

Pošto je more (izuzev uskog pojasa teritorijalnih voda) međunarodni put slobodan za plovību i druge pomorske aktivnosti u pomorskom saobraćaju, ne javljaju se neki pravo-administrativni i politički problemi korištenja transportnog puta kao u drugim saobraćajnim granama.

S obzirom da je morski put (izuzev nekoliko izgrađenih kanala) priordono dat, ne javljaju se troškovi izgradnje odnosno održavanja pomorskog puta.

Povećanje obima prevoza zahtijeva sve veće brodske kapacitete, odnosno brodove velike tonaže i velikog broja godišnjih obrta. Struktura tražnje utiče na strukturu svjetske flote i na razvoj pomorske tehnologije.

Sa ekonomske tačke gledišta najvažnija osobina pomorskog brodarstva je njegova ekonomičnost, odnosno niski troškovi transporta u odnosu na učinak. Robni promet koji se odvija preko morskih luka je ogroman. Kao što znamo, more je najjeftiniji prometni put. ***To je jedan od glavnih razloga zbog kojih se oko 4/5 svjetskog robnog prometa odvija morskim putem.***

Fizičke i prostorne osobine vode omogućavaju mnogo ekonomičniji transport od drugih saobraćajnih grana, s obzirom da dozvoljavaju gradnju transportnih kapaciteta ogromnih razmjera.

S obzirom, da marketing u pomorstvu povezuje i koordinira sve tri dimenzije pomorskog tržišta, sve funkcije i sektore preduzeća, omogućava, povezuje i sinhronizuje djelatnost pomorskog preduzeća sa djelatnostima svih spoljnih saradnika i partnera, odnosno organizacije i okruženja, ovaj rad trebao bi, da bar fragmentalno, obuhvati sve osnovne djelatnosti pomorskog brodarstva i pomorske privrede, te da ukaže na osnovne karakteristike izuzetno složenog pomorskog marketing okruženja. Ali imajući i vidu kriterijume za izradu ove vrste radova, posvetićemo ovaj rad teoriji koja će pratiti razvoj pomorske prakse isključivo nazivu teme, za koju smo se opredijelili.

Polovinom 1966. godine dolazi do stagnacije, a zatim do pada vozarina. Do osjetnog poboljšanja dolazi polovinom 1967. godine koje je prouzrokovano novim sukobom na Bliskom Istoku i ponovnim zatvaranjem Sueckog kanala. Ovaj konjunktorni period kulminira 1970. godine da bi se recesivne tendencije pojavile 1971. godine, a 1972. godine bila je obilježena vrlo niskim vozarinama. Polovinom 1972. godine opaža se rast vozarina da bi 1973. godine došlo do naglog skoka boom-a. Te godine opaža se intenzivan rast industrijske proizvodnje i svjetske trgovine od 15%. Porasla je proizvodnja čelika, transport boksita za 9% generalnog tereta za 3%, žitarica za čak 30%. Svjetska proizvodnja nafte raste, a njen transport za 15%.

1973. godina predstavlja prekretnicu ne samo u pomorskoj trgovini, nego i u razvoju svjetske privrede u cjelini. U jesen 1973. godine cijena nafte je više nego učetvorostručena, porasla je sa 2,29 USA dolara po barelu, na 11,65 dolara.

Kao agregatni pokazatelj može da posluži podatak da je od 1973. godine na ovamo, prosječna godišnja stopa rasta svjetskog društvenog proizvoda iznosila oko 3%, što je dvostruko manje u poređenju sa stanjem svjetske privrede u prethodnih 10 godina, kada je stopa rasta iznosila 6%.

Energetska kriza, otvaranjem Sueckog kanala, usporavanje privrednog rasta i međunarodne trgovine, kao i priliv nove tonaže, uslovlili su ovu krizu koja je posebno izražena na tankerskom tržištu.

U periodu 1980-1984. pomorska trgovina rasla je po stopi od oko 10% 1985 godine obim prekomorskog robnog prometa smanjen je čak za 7% u odnosu na prethodnu godinu, a obim prometa 1986 godine bio je na nivou 1984. godine.

Kriza je zahvatila i trampersko tržište posebno, OBO, carriere u bulk-flotu. 1986. godine dolazi do postepenog oživljavanja tržišta, ali je i dalje 46 mil. DWT nezaposleno, a brodari izbjegavaju zaključivanje time chartera zbog niskih vozarinskih stavova. ***U periodu 1987 -1989., rast pomorske trgovine je imao prosječnu godišnju stopu rasta od 4%. Vozarine u tom periodu nominalno stagniraju, ali ako se uzme u obzir inflacija, realno padaju.***

1989. godine osjećaju se znaci popuštanja recesije i oživljavanja tržišta, a naročito rastu vozarine u time charteru za suve terete, kao i tankerske vozarine za tankere opšte namjene.

U 1990 godini došlo je do daljeg rasta tramperskih vozarina, ali su vozarine na tankerskom tržištu drastično opale kao posljedica daljeg rasta cijena, nafte, i opadanja svjetske trgovine naftom. Zbog toga se kombinovani brodovi koriste pretežno sa oko 80% za prevoz suvih tereta. Konstantan rast vozarina na linijskom tržištu ipak nije bio dovoljan da neutraliliše dinamičan rast troškova u ovoj vrsti prevoza, naročito troškova goriva i lučkih troškova, tako da se zbog toga, kao i zbog bržeg rasta ponude od potražnje, ovo tržište takođe nalazi u krizi, a naročito konvencionalni linijski prevoz. Krizne tendencije nastavljaju se i u 1991. godini kada je došlo do daljeg opadanja tražnje i vozarina u svim kategorijama plovidbe.



VI ORGANIZACIONE FORME POMORSKOG TRŽIŠTA

1. POMORSKO TRŽIŠTE KAO BERZANSKO TRŽIŠTE

Berzansko pravo i njegova teorija obično ne definišu berzansko pomorsko tržište. Berzansko pravo se uglavnom ograničava na regulisanje njegovih osobina u odnosu na ugovore uopšte, a teorija obično samo iznosi tvrdnju da su oni, u suštini, kupoprodajni ugovori. ¹⁴⁰

Iz ovog uobičajenog stanja izdvojio se Zakon o pomorskom berzanskom tržištu kraljevine Engleske 1886. godine, koji je dao cjelovitu definiciju berzanskih pomorskih poslova. On je određivao da se kao berzanski poslovi na pomorskom tržištu smatraju svi oni koji se zaključuju u javnoj berzanskoj dvorani, (lokalu) u određeno vrijeme za rad berzi i u onim resursima koji se na dotičnoj berzi smiju prodavati i bilježiti (notirati). Iz ove norme su ondašnji britanski teoretičari izvodili zaključak: "kakav se pravni posao smatra za berzanski posao" ako se ispune dva uslova: ¹⁴¹

1. da je pravni posao zaključen na pomorskom berzanskom sastanku, tj. u javnoj berzanskoj dvorani i u vrijeme koje je određeno za rad berzi
2. da taj pravni posao ima za svoju osnovnu podlogu predmet koji se na dotičnoj berzi smije prodavati i bilježiti

Ova definicija bi mogla da se primijeni i danas. Ipak, budući da se tehnika berzanskog trgovanja znatno usavršila, berzanski sastanak više nije tako bitan za određivanje pojama **berzanski posao na pomorskom tržištu**. Danas se na pomorskom tržištu veliki broj poslova zaključuje preko berze, ali van sastanka, upotrebom savremenih sistema veza (telefona, telefaksa, kompjutera...)

Zakon o pomorskim berzama razvijenih pomorskih država naročito Engleske, ne definiše do kraja berzanske poslove. Ipak, on sadrži definiciju "berzanske trgovine", iz koje može da se izvede njegov pojam berzanskih poslova. To su svi kupoprodajeni ugovori koje, sa kontiranim "tržišnim materijalom", zaključuje između sebe berzanski članovi, uz posredovanje "brokera berze", za berzanskim punktom, u skladu sa berzanskim pravilima. ¹⁴²

¹⁴⁰ R. Spasoje, Osnovi trgovačkog prava, str.161 V. Jovanović, Privredno pravo, privredne organizacije str.217

¹⁴¹ Fisher Rudolf Pomorsko pravo 1977 str.216

¹⁴² Zakon, pravno gledano, pogrešno određuje da poslove na berzi zaključuju brokeri (brokeri članova, nezavisni, slobodni brokeri). Oni su samo službenici (zastupnici) članova i neučlanjenih berzanskih društava (posrednika) preko kojih oni zaključuju poslove na pomorskom berzanskom i van berzanskom tržištu.

Pored berzanske, pomorski zakoni Engleske regulišu i vanberzanske poslove, i time, vanberzansku trgovinu. Pri tome, oni razlikuju dvije vrste vanberzanske trgovine (tj. poslova): regulisanu i slobodnu. Regulisani vanberzanski poslovi bi trebalo da budu svi kupoprodajni ugovori koje zaključuju berzanski članovi, međusobno ili sa nezavisnim brokerima u skladu sa berzanskim pravilima, ali bez posredovanja brokera berze i vanberzanskog punkta. Ovi poslovi mogu da se odnose i na predmete koji se ne kotiraju na berzu u vezi pomorskog berzanskog poslovanja. Slobodni vanberzanski poslovi su svi ostali kupoprodajni ugovori koji se zaključuju bez obzira na berzanska pravila u pomorstvu . Njih mogu da zaključuju kako berzanski članovi, međusobno ili sa neučlanjenim berzanskim posrednicima, tako i sami neučlanjeni berzanski posrednici, preko svojih “nezavisnih “ i “slobodnih” brokera. Zakon o berzama u Engleskoj prepušta berzama da same detaljnije urede “ vrste poslova”, te uslove i nači njihovog obavljanja u svojim pravilima.

U velikim berzama u svijetu pa i u Engleskim berzama, često se razlikuju tri tržišta . Međutim, ova podjela uglavnom postoji samo u efektivnim berzama. U robnim i deviznim berzama je nema (ili je vrlo rijetka, jer za njom nema ni potrebe). Zakon nekih evropskih pomorskih država, naprotiv, tu podjelu zavodi u svim berzama (robnim i finansijskim) kriterijum za razlikovanje tih tržišta u velikim efektnim berzama u svijetu je kvalitet kotiranih hartija od vrijednosti (tj. bonitet njihovih izdavaoca), a ne vrsta učesnika i način zaključivanja berzanskih poslova, kao što je to slučaj u engleskom Zakonu. Najzad, to je pitanje unutrašnje organizacije poslovanja berze, čije je regulisanje berzansko pravo obično prepušta samim berzama (tj. njihovim pravilima, unutrašnjim berzanskim aktima). U njemačkim berzama prije svega u Franksfurskoj se razlikuju tri tržišta. Pri tome, jedno je zvanično (prvo ili najkvalitetnije tržište), a preostala dva su nezvanična (regulisano i slobodno).

Iz svega navedenog prizilazi da su berzanski poslovi, u suštini, ugovori o prodaji. Međutim, da bi se ugovori o prodaji smatrali berzanskim poslovima, mora da ispunjavaju dvije grupe uslova: prva grupa su opšti uslovi gdje pravo zahtijeva da se ugovori zaključe i punovažnost takvih ugovora. To su uslovi koji se uglavnom tiču sposobnosti ugovaranja, saglasnosti volja ugovornika, predmeta, osnova i forme ugovora.

Uslovi koji se tiču svojstva ugovornika sastoje se u tome što berzanske poslove mogu da zaključuju samo berzanskim pravom posebno ovlašćeni subjekti.

To su lica koja, po pravilu, imaju pravo učešća u radu berze. To su članovi samostalni (anglosaksonskih) i polusamostalnih (germanskih) berzi, te posrednici u nesamostalnim (romanskim berzama). Ostala lica nemaju pravo da zaključuju berzanske poslove neposredno na berzanskom pomorskom tržištu, već samo preko svojih ovlašćenih subjekata, brokera za pojedine oblasti kao svojih zastupnika ili komisionara. **Zakon o pomorskim berzama predviđa da berzanske poslove mogu da zaključe samo članovi berze tj. njihovi brokeri kao kupci ili prodavci, uz posredovanje brokera berze.**

Pravila koja utiču na zaključivanje berzanskih poslova na pomorskom tržištu, odnose se na mjesto, vrijeme i način njihovog zaključivanja. Ove uslove berzanski poslovi moraju da ispunjavaju kako bi se razlikovali od ostalih ugovora sa istim predmetom i kauzom. To znači da bi se neki ugovor smatrao berzanskim poslom, nepohodno je da bude zaključen posredstvom berze. Zato mora da bude zaključen na tržištu berze, tokom njenog radnog vremena uz upotrebu njenih službenika i sa berzanskim pravom posebno regulisan način **aukcije**.

Samo na takve ugovore primjenjuju se posebne norme berzanskog prava o njihovom dejstvu, izvršenju i rješavanju sporova. Na osnovu iznijetog može da se odredi pravno-teorijska definicija pomorsko - berzanskih poslova. Berzanski poslovi (eng. Stock exchange transactions (bargins), franc. Operations de bourse, rus., Biršovie sdleki, nem. Borsengeschaft) jesu ugovori o prodaji kotiranih predmeta koje posredstvom berze zaoključuju posebno ovlašćeni subjekti (berzijanci) pod posebnim pravnim režimom.

Iz definicije proizilazi da su berzanski poslovi ugovori o prodaji. Zbog svojih posebnosti, oni su, po svojoj bližoj pravnoj prirodi, trgovačko pravni, a ne građansko pravni ugovori o trgovini. Otuda se na njih i primjenjuju pravila pomorsko-trgovinskog prava, a građansko pravo se primjenjuje samo ako trgovinsko pravo ne predviđa nešto posebno.

Međutim za berzanske poslove, mogla bi da se zauzmu dva shvatanja o njihovoj bližoj pravnoj prirodi. Po jednom shvatanju ti poslovi su bankarski poslovi, a po drugom to su pomorsko trgovački ugovori o prodaji posebne vrste robe. Sem toga, predmet obaveze prodavca u ovim poslovima su efekti, koji simbolišu uloženi kapital. Kako je kapital, po svojoj ekonomskoj prirodi novac, a novac, njegov promet i usluge u vezi sa njim, jesu predmet berzanskih poslova, opet se da zaključiti da su ti poslovi na tržištu neka vrsta bankarskih poslova. U takvoj situaciji trebalo bi da se primjenjuje bankarsko pravo na sva pitanja berzanskih poslova koja nijesu posebno regulisana berzanskim pravom.

I sama sadržina svih ovih poslova je karakteristična za bankarske poslove. To su ili ugovori o novačanom kreditu ili menjački poslovi. Kupujući hartije od vrijednosti na berzi, ulagač kroz berzanski posao daje novac na kredit (zajam), bilo trgovačkom društvu, bilo državi kao korisniku kredita.

Nesumnjivo da u ovom shvatanju ima dosta novine. A isto tako nesumnjivo je i to, da u državama u kojima po zakonu, članovi berze mogu da budu samo banke i druge finansijske organizacije, kao što je engleska, berzanski poslovi, zaista jesu neka vrsta bankarskih poslova. To je još očiglednije kada berza organizuje emisiju hartija od vrijednosti, jer tada zaista izgleda da banke u ulozi berzanskih posrednika, putem berzanskih poslova, za račun emitenta, kupuje slobodan kapital od njegovih imalaca.

Prvo, u većini pravnih sistema banke nijesu uvijek obavezan subjekat berzanskih poslova. To važi i za engleski berzanski pravni sistem, u kome, pored banaka, članovi berze mogu da budu berzanska posrednička društva, dilerska ili brokerska. 143

Drugo, berzanski poslovi **efektima** nijesu bankarski poslovi ni po svom predmetu. Predmet prodavačeve obaveze u berzanskim poslovima su efekti, kao posebna vrsta robe, a ne naovac, koji oni u krajnjoj liniji simbolišu. Zbog toga se na pomorsko-berzanske poslove uvijek primjenjuju opšta pravila pomorske trgovine i prava o kupoprodaji robe, a ne pravila bankarskog prava. Naravno, berzansko pravo može da neko pitanje berzanskih poslova drugačije reguliše od trgovinskog prava. Najzad, ni sadržina berzanskih poslova ne upućuje na zaključak da su oni bankarski poslovi. Kroz berzanske poslove kreditiraju se izdavaoci efekata samo pri njihovoj emisiji i samo u ekonomskom smislu. Ni sadržina berzanskih poslova devizama ne upućuje na zaključak da su oni bankarski poslovi.

Naravno, pravno gledano, berzanski poslovi su čisti ugovori, po razmjeni (trampu različitih vrsta robe). Opšte je u svijetu prihvaćeno da je ugovor o razmjeni trgovačko-pravni ugovor, a ne bankarski posao.

Berzanski poslovi na pomorskom tržištu su sredstva pravna kategorija, jer služe kao osnov prenosa prava na kotiranim predmetima sa prodavca na kupce. Njihovim vršenjem (zaključicanjem i izvršavanjem) obavlja se i berzanska trgovina. Za pravo je značajan samo pravni promet kotiranih stvari. Njega organizuje berza preko svojih službi te se zato naziva "berzanski", bez obzira što on izaziva posledice u imovini učesnika pomorskog tržišta i izvan berze. Berzanski pravni promet stvari na moru ne mora uvijek da se poklopi sa ekonomskim prometom.

143. Kotler, P. Baltic Mercantile and shipping exchange, the, Prencite-Hall in London 1986

Moguće da dođe do ekonomskog prenosa kapitala sa jednog na drugoga učesika berzanskog tržišta, a da stvari kojima se trgovalo ostanu u svojini istih lica. Krajnji uzrok tome su promjene kurseva. Do toga je moguće da dođe u tri slučaja:

1. kod diferencijskih poslova
2. kod premijskih (opcijskih) poslova
3. u postpku centralnog obračuna ročnih poslova.

Diferencijski poslovi su takvi ročni poslovi u kojima se ugovornici unaprijed saglašavaju da o dospelosti ne izvrše svoje ugovorne obaveze predaje ugovorenih predmeta i isplate cijene, već samo da je ona strana na čiju je štetu kurs promijenjen, od časa zaključenja do časa dospelosti poslova, isplati drugoj strani razliku u cijeni predmeta između ugovorenog krusa i kursa na dan dospeloti. Ako kurs predmeta poslije zaključivanja poslova do dospelosti padne, razliku plaća kupac jer prodavac tada može da ga kupi od trećeg lica jeftino i da mu ga preda, čime zarađuje na razlici u cijeni. U obrnutom slučaju, razliku plaća prodavac, jer bi u slučaju insistiranja kupca na izvršenju posla, on tada morao da od trećeg lica predmet kupi skuplje nego što ga je prodao, te da mu ga preda uz gubitak razlike u cijeni.

Umjesto izvršenja, gubitnik plaća dobitniku samo razliku u cijeni u visini kursne razlike predmeta. Time predmet ostaje u svojini prodavca, ali se kapital u vidu razlike u cijeni prenio iz imovinske mase gubitnika u imovinsku masu dobitnika.

U premijskim berzanskim poslovima na pomorskom tržištu jedna strana zadržava za sebe pravo da odustane od posla do njegove dospelosti, uz obavezu da plati drugoj strani posebnu naknadu koja se zove premija. Ako pravo odustanka za sebe ugovori kupac, on prodavcu plaća cijenu predmeta više za iznos premije u odnosu na kurs koji važi u trenutku zaključenja posla. Ako ga ugovori za sebe prodavac, on kupcu naplaćuje cijenu predmeta koja je niža za iznos premije u odnosu na kurs u trenutku zaključenja posla. Ukoliko se premijeski posao izvrši, ekonomski i pravni promet se poklapaju. U centralnom obračunu uzajamnih potraživanja i ročnih poslova između svih članova jedne berze na tržištu, gase se sva potraživanja onih članova čiji je saldo predmeta i novca jednak nuli. Tu se ne odvija nikakav pravni ni ekonomski promet kotiranih predmeta. Oni članovi koji su više prodali nego što su kupili određene predmete dužni su da razliku u količini tog predmeta daju obračunskom mjestu i da prime novac za njih. Ostatak njihovih potraživanja i dugovanja se gasi.

Tu se samo djelimično odvija i pravni i ekonomski promet. Isto važi i za one članove koji su više kupili nego što su prodali određene predmete.

Na Londonskoj pomorskoj berzi odavno su osmislili originalan način ispunjavanja robnih poslova kojima se trgovalo tokom berzanskog obračunskog perioda. On se sastoji u tome što se ispunjenje sprovodi između prvobitnog prodavca (onog koji je posao prvi zaključio) i poslednjeg kupca (onog koji je poslednji kupio položaj kupca u poslu prije njegove dospelosti), umjesto između poslednjeg prodavca i poslednjeg kupca, (kako to nalažu zakoni pravne logike).

Takav način ispunjenja je vrlo praktičan jer je obično prvi prodavac onaj koji računa sa stvarnim ispunjenjem posla i koji ima najviše vremena da spremi robu za predaju, ako je zaista ima u državini. Obrnuto, poslednji kupac obično ima spreman novac za isplatu cijene, jer inače ne bi neposredno prije dospelosti posla kupio prava i obaveze kupca u njemu. Svi ostali posrednici od prvog kupca do poslednjeg prodavca ispadaju iz lanca kupoprodaje tog robnog posla i oslobađaju se svojih obaveza. Na taj način se ispunjenje posla bitno pojednostavljuje.

Uprkos jednostavnosti opisanog sistema sporovi su mogući, naročito ako u međuvremenu bankrotira društvo na čije akcije se odnosi robni posao koji je bio predmet berzanske pomorske trgovine. To se desilo u parnici *Bouringa protiv Šeparda* (eng. *Bowring v. Shepherd*) 1871 godine u Engleskoj. Tuženi Šeperd, je u londonskoj berzi preko svojih brokera kupio 100 djelimično otplaćenih akcija od jednog džobera sa rokom dospelosti na dan 15 maja 1866 godine propisanog dana obračunskog perioda Berze, njegovi brokeri su dali džoberu tiket u kome su upisali tuženikovo ime i time označili kupca. Tokom lanca prenosa bilo ih je petnaest, tiket je konačno stigao do tužiočevih, *Bouringovih*, brokera .

Oni su za tužiočev račun prvobitno prodali te akcije drugom džoberu sa rokom isporuke isto na dan 15. maja 1866 godine. Tužilac je bio registrovan kod kompanije kao imalac predmetnih akcija . Po prijemu tiketa sa imenom poslednjeg kupca, tužilac je pribavio ispravu o prenosu akcija i potvrdu o njihovom posjedovanju radi zvršenja svoje obaveze u berzanskom poslu.

Njegovi brokeri su te isprave predali tuženikovim brokerima, koji su ih primili u tuženikovo ime i isplatili im cijenu. Tuženikovi brokeri su u predaji tiketa tužiočevim brokerima radili na osnovu izričitog tuženikovog ovlašćenja. Međutim, takvo ovlašćenje oni nijesu imali za prijem akcija i isplatu cijene, jer ih je na to ovlašćivao prastari običaj (ukorijenjeni) običaj (eng. *custom*) londonske pomorske berze.

Sve bi bilo u redu da kompanija, čije su akcije bile prdmet posla, nije pala pod stečaj prije roka za ispunjenje. Ona je obustavila plaćanje 10. maja, a već sledećeg dana podnijela je zahtjev za likvidaciju. To je značilo da će neotplaćeni dio nominalne vrijednosti akcija biti dužna da uplate lica koja su njenim registrima upisani kao imaooci. Kada su čuli za stečaj, 18 maja tuženik je odbio da primi akcije od svojih brokera i da im nadoknadi (regresira) cijene. Kasnije je tužilac, kao još uvijek registrovani imalac, bio prinuđen da otplati nominalnu vrijednost prodatih akcija radi sakupljanja stečajne mase. Naknadu isplaćene svote u stečaju tužilac je potom tražio tužbom od tuženika.

Sud tadašnje finansijsko-pomorske komore u Engleskoj (eng. Court of Exchequer Chamber)¹⁴⁵ je presudio u korist tužioca. On je smatrao da tuženka obavezuje akt prijema efekata i isplate cijene koju su izvršili njegovi brokери, jer su oni u njegovom interesu djelovali kao tuženikovi zastupnici. Zbog toga i pomorsko-berzanski posao neposredno obavezuje tužioca i tuženika, kao ugovornike, što tužiocu daje pravo na naknadu štete od tuženika. ¹⁴⁶

Berzijanci na pomorskom tržištu često preduzimaju ročne poslove radi špekulisanja, jer pokušavaju da zarade na razlici u cijenama efekata do kojih dolazi usled promjene kursa. Ako predviđaju porast kursa određenog efekta, oni će ga odmah ročno kupiti da bi ga kasnije, o dospelosti ročnog posla promptno prodali po višem kursu. Takvi berzijanci se nazivaju “**hosisti**” (od fr. riječi “hausser”-povisti) ili bikovi (od eng. “bul”). Obrnuto ako predviđaju pad kursa oni će taj efekat ročno da prodaju, kako bi ga kasnije, kada o dospelosti kurs padne, jeftinije kupili od trećeg lica, radi prodaje ročnom kupcu. Međutim, ako im špekulacija ne uspije jer o dospelosti ročnog posla nije došlo do željene promjene kursa, berzijanci često preduzimaju odložne poslove (eng. contango, franc. report).

U tim poslovima “**hosisti**” ročno kupljene hartije o dopsjelosti odmah prodaju dnevnom poslom, istovremeno ročno kupujući istu vrstu i istu količinu hartija, za neki budući momenat, do kada se nadaju da će krus porasti. Novu ročnu kupovinu mogu da zaključe sa istim licem sa kojim su zaključili dnevnu prodaju ili sa različitim licem. Besisti rade obrnuto. Iste hartije se mogu više puta reportovati dok ne dođe do željene promjene kursa, kada se posao izvršava. Ali, kada ne dođe do željene promjene kursa, često dolazi do sporova.

Služba pomorske berze za nadzor rada pomorskog tržišta kontinuirano primjenjuje program praćenja akcija koji je usmjeren na ispitivanje uobičajenih tržišnih aktivnosti, na svjetskom pomorskom tržištu, kao što su promjene cijena i obima transakcija koje odudaraju od uobičajenog načina trgovanja.

^{145.} To je sud koji je u prošlosti bio za jedan stepen viši od viših sudova nadležnih za sporove iz oblasti pomorskog prava, a za jedan stepen niži od doma lordova, kao vrhovnog suda. Ukinut je Zakonom o sudstvu 1873. godine Vid Low Dictionary Hardy Ivamy, London 1988 str. 116

^{146.} Cooper Geoffrey & Cridlan Richard, The Law and Procedure of Stock Exchange, London, 1971, str. 184

Kad se pojavi neuobičajena trgovinska aktivnost, služba pokušava da utvrdi konkretan razlog takve aktivnosti. Ako, se uzrok ne može odmah utvrditi, služba će ostvariti kontakt sa urpavom odnosno pomorske kompanije. Ukoliko iz takvog kontakta proizađe ocjena da je potrebno objavljivanje određene vijesti, služba će od kompanije zatražiti da omah izda saopštenje. Ukoliko kompanija ne zna za neki događaj koji nije objavljen, služba će nastaviti da prati trgovinu i ako se nastvi takva situacija, može zatražiti od te kompanije da objavi saopštenje o tome da ne zna da postoji neobjavljeni događaj koji bi mogao da objasni neuobičajenu šemu trgovine.

Služa berze za nadzor pomorskog tržišta ima odgovornost da primi sve blagovremeno objavljene vijesti od kompanija na listingu sa detaljnim materijalnim informacijama koje se odnose na njihovo poslovanje. Prevladavajuće je pravo da se značajna obavještenja moraju odmah objaviti. Neka obavještenja mogu biti odložena do kraja radnog dana ako to odbori služba za nadzor pomorskog tržišta. Predstavnici kompanije treba da traže pomoć službe pomorske berze za nadzor tržišta u pogledu određivanja kada obavještenje treba objaviti, i da li zbog toga saopštenja treba zaustaviti trgovinu akcijama kompanije.

Neuobičajene tržišne aktivnosti su često prouzrokovane glasinama. Berze na svjetskom pomorskom tržištu uvažavaju da se ne može očekivati da menadžment kompanije bude u toku sa svim glasinama oko kupovine i prodaje brodova, ili da komentariše svaku glasinu, ali kada aktivnosti na tržištu pokžu da je trgovina očigledno pod uticajem glasina, berza će zahtijevati da kompanija izda saopštenje koje će razjasniti situaciju.

Pravila pomorskog berzanskog poslovnja zahtijevaju da se materijalne informacije objave odmah, osim u izuzetnim okolnostima. Mada berza može dozvoliti da objavljivanje vijesti uslijedi poslije radnog vremena, obično se javlja potreba da se obavještenje emituje u toku radnog vremena, naročito ako je došlo do značajnog poslovnog događaja. Ako je takav primjer, obaveza je pomorske kompanije da obavijesti službu berze za nadzor tržišta prije izdavanja obavještenja.

Služba za nadzor pomorskog tržišta će onda biti u mogućnosti da utvrdi da li trgovinu bilo kojom vrijednošću odnosno kompanije treba privremeno zaustaviti. Isto tako, ako berza ne bude obaviještena o objavljivanju vijesti unaprijed, bilo koje kasnije neuobičajene trgovinske aktivnosti će postaviti pitanje i možda privremeno zaustaviti trgovinu. Nezavisno od toga kada je izdato obavještenje koje sadrži materijalnu informaciju, služba za nadzor tržišta mora dobiti njegov sadržaj i kopiju prije njegovog objavljivanja. Služba za nadzor pomorskog tržišta takođe mora biti obaviještena o načinu distribucije svih informacija na svjetskom pomorskom tržištu.

Svaka pomorska kompanija na berzanskom tržištu treba da ima čvrsta pravila koja zabranjuju onima koji imaju pristup o inforacijama da učestvuje u trgovini vezano za pomorske transakcije (brodogradnja, pomorsko osiguranje, kupoprodaja polovnih i novih brodova i sl.), čak i za kompanije, prije nego što se infomacija u potpunosti objavi, i to poslije razumnog perioda potrebnog da se takva informacija distribuira.

Insajderska trgovina se strogo reguliše pravilima svake pomorske berze. Definicija insajdera se razlikuje od pravila do pravila, ali u svakom slučaju obuhvata direktore i više rukovodioce pomorskih kompaija i velikih akcionarskih društava. Prema nekim zakonima, isajderi koji imaju akcije određenog emitenta obavezni su da prijave svoje svojstvo isajdera komisiji za tržište u roku od 10 dana po isteku mjeseca u kome su obavili tu trgovinu.¹⁴⁷

Pored izloženog koncepta javnosti kao odgovora na brojne poslovne rizike u pomorstvu, koji je dobio značajnu podršku u regulativi, opravdano je i u interesu svih učesnika na pomorskom tržištu da postoji i sistem opštep poslovne tajne.

Prema engleskoj pravnoj teoriji, poslovna tajna predstavlja pravom zaštićeno saznanje o činjenici u vezi sa poslovnim subjektom, koje smije da posjeduje samo određeno ili određena lica. To saznanje ne smije da se učini dostupnim neovlašćenom licu, a neovašćeno lice ne smije da pribavi to saznanje. Neovlašćeno pribavljanje i izdavanje poslovne tajne u pomorskom berzanskom poslovanju prestavlja, pod određenim uslovima, krivično djelo.

Poslovna tajna uopšte, pa i u pomomorskoj berzanskoj trgovini, je onaj podatak koji je kao poslovna tajna već unaprijed definisan Zakonom, podzakonskim aktima, aktom državnog organa ili pravnog lica, kao i drugi podatak koji je poslovna tajna po svojoj prirodi i značaju.¹⁴⁸

Akconarsko društvo treba da svojim aktima utvrdi koje su informacije materijalne u kontekstu svoje djelatnosti i svog poslovanja, imajući u vidu sve svoje specifičnosti, i u neposrednoj vezi sa tim odredi podatke koji predstavljaju poslovnu tajnu na berzanskom tržištu.

Pomorska berza ima svoj jasno izraženi interes da kroz javnost održava i širi povjerenje na tržište i ona mora zahtijevati ostvarenje tog interesa. Moguće je da u praksi dođe do konfliktinih situacija -da na insistiranje berze, kompanija prihvati objavljivanje materijalne situacije, a zatim kasnije tužbom kod suda traži obeštećenje zbog štete izazvane objavljivanjem informacije koja je po njenom opštem aktu poslovna tajna.

147. Međunarodna pravila: Direktiva savjeta Evropske zajednice od 3.nov.1989.god.br.592

148. Pomorsko-Pravna enciklopedija str.1180

Kao što smo već ranije istakli berza predstavlja organizovani prostor na kome se obavlja kupovina i prodaja određene vrste robe (poslovni prostor robe-brodova i objekata u okviru berze). "Berza kao nerazdvojni dio tržišta predstavlja jedan izuzetno značajan segment od čijeg poslovanja i uspjehnosti zavisi i uspjehnost ukupnog svjetskog tržišta, tj. tržišne privrede. U zavisnosti od toga šta je predmet berzanskog poslovanja na pomorskom tržištu razlikujemo robne (produktne berze i berze usluga), zatim novčane, devizne i berze hartija od vrijednosti. 149

A, što se tiče **berze efekata** u insitucionalnom i organizacionom smislu riječi je organizovan prostor, stroga pravila poslovanja, precizna pravila ponašanja učesnika-specijalizovano tržište kapitala na kome se vrši kupovina i prodaja hartija od vrijednosti, dugoročnog i kapitalnog karaktera koje se nazivaju **efektima**. Na ovim berzama se svakog dana sastaju u ulozi investitora i korsini-ka kapitala, bankari, poslovni ljudi i špekulanti koji raspolažu poslovnim informacijama o kretanju kapitala, kreditnoj sposobnosti pojedinih subjekata i drugim bitnim informacijama. Na njima se traži kapital određene namjene, koji se ulaže u kupovinu akcija, obveznica, hipotekarnih založnica i drugih efekata. **Berze efekata imaju, prije svega stabilizacionu ulogu u svakoj tržišnoj privredi.** Njihova osnovna funkcija i cilj sadržani su u smanjivanju tržišnih oscilacija na svjetskom pomorskom tržištu i utvrđivanju realne vrijednosti efekata na tom tržištu.

U svjetskim shvatanjima, pomorska berza je finansijska institucija bez koje se funkcionisanje pomorske tržišne privrede ne bi moglo zamisliti. Ona je ogledalo stvarnog stanja privrede svake države, kao i kotiranja pojedinih privrednih učesnika i njihove uspjehnosti. U SAD-a berza je institucija, odobrena i regulisana od strane Komisije za osiguranje i razmjenu (SEC). Ova zemlja, koja se inače smatra zemljom sa najrazvijenijim finansijskim tržištem, ima dvije glavne nacionalne berze, a to su New York Stock Exchange (NYSE) koja se populano zove Velika Paluba i American Stock Exchange (ASE i AMEH).

NYSE je najveća berza po obimu pomorskog prometa. U Junu 1994. godine oko 2800 kompanija se kotiralo sa ukupnom tržišnom vrijednošću od oko 3,2 trilion dolara, pored ove dvije nacionalne berze tu su i pet regionalnih berzi: MIDVEST, PACIFIC, FILADELFIJA, BOSTON i SINSINATI. U Evropi su poznate berze efekata u Londonu sa 1250 članova, čuvena pomorska berza **Baltic Mercantile and shipping Exchange, the**, zatim berze u Frankfurtu, Pariska berza, Amsterdamska berza, berze u Milanu, Hong Kongu i Singapuru.

Zemlja koja pretenduje (kao što je naša država da ima tržišnu privredu, u kojoj će berza imati odgovarajuću ulogu prije svega, mora da stvori uslove za to. Tu se prije svega misli na adekvatno regulisanje svojinskih odnosa (nepodrazumijeva se apsolutna privatizacija), zatim treba izvršiti transformaciju i sanaciju banaka (u suštinskom smislu). Takođe država treba da poveća svoje učešće na finansijskom tržištu, a politička i pravna sigurnost u svakoj državi je uslov bez čijeg se ispunjenja funkcionisanje finansijskog, pa i pomorskog tržišta teško može zamisliti.

2. ORGANIZACIJA VAŽNIJIH POMORSKIH TRŽIŠTA - *Baltic Mercantile and shipping Exchange*

Saglasno promjenama u svjetskoj pomorskoj privredi, naglom tehničko-tehnološkom napretku u svim oblastima u ulozi novog svjetskog ekonomskog poretka, sve češće se danas u svijetu pominju pomorske berze i njihovo berzansko poslovanje. Ta riječ je od strane različitih svjetskih autora, različito interpretirana. Po jednim ona potiče od francuske riječi "Bourse", koja je označavala mjesto gdje su se sastajali trgovci još početkom 15 vijeka. Po drugima riječ berza - bourse potiče od riječi "Van der bruse", što znači ime jedne patricijske porodice iz Briža, ispred čije kuće se u srednjem vijeku nalazila jedna od prvih berzi. Prve berze su nastale sredinom 16. vijeka i to u Londonu "Royal Exchange" osnovana još 1566. godine današnja "Stoch Exchange" i u Parizu "Bourse de valeurs" osnovana 1563. godine.

Polažeći od činjenice da se na slobodnom pomorskom tržištu odnosi formiraju na bazi slobodnog djelovanja zakona ponude i tražnje uslovlja je pojavu i razvoj posebno organizovanih berzi-tzv pomorske berze za čarterovanje brodskeg prostora. Najpoznatije pomorske berze u svijetu su danas: Baltic exsange (Velika Britanija), New York produce echange (SAD), a svoja organizovana tržišta slobodnog brockog prostora imaju danas i Hong Kong, Kina-Shangaj, SR Njemačka, Francuska i druge.

Baltic Mercantile and shipping Exchange - Baltička trgovačka i pomorska berza je naziv londonske berze, u kojoj se uz običajene poslove međunarodne kupoporodaje roba i vrednosnih papira obavlja i sklapanje ugovora o pomorskim prijevozima, zakupu i kupoprodaji brodova. Pristup ovoj berzi imaju samo članovi koji, uz plaćanje određene pristupnine i redovne članarine, trebaju biti vlasnici određenog broja dionica berze. To su uglavnom posrednici-Ship's Broker, i brodari dobrog poslovnog ugleda. Sama berza ne sklapa poslove, nego to omogućava svojim članovima. Stanje ponude i potražnje brodskeg prostora zabilježeno u njoj, veoma mnogo utiče na ostala svjetska pomorska tržišta.¹⁵⁰

150. Dubow, M. 1992 Third UN Conference on the Law of the Sea, 4:172 Northwestern Journal of Internacional Law and Business

Za razliku od robnih, novčano deviznih i efektnih berzi, pomorske berze spadaju u berze usluga, ali za njih je karakteristično da se trgovina obavlja na osnovu propisanih berzanskih pravila i uzansi i uz posredstvo specijalizovanih brokera. U isto vrijeme, svjetske pomorske berze su značajni informativni centri, na pomorskom tržištu, na kojima se stiču sve važnije informacije o zbivanjima na tržištu slobodnog broskog prostora, pa i na pomorskom tržištu u cjelini.

Pored pomorskih berzi, istaknutu ulogu u oblasti čarterovanja na tržištu imaju pojedine nacionalne i međunarodne organizacije koje se bave poslovima od interesa za pomorsko brodarstvo i unapređenje pomorske trgovine. Njihova aktivnost je posebno značajna na planu standarizacije ugovorenih formulara u pomorskom brodarstvu tzv. charter-party-a, čime doprinose lakšem i efikasnijem zaključivanju brodarskih ugovora. Najpoznatije međunarodno udruženje, koje je utvrdilo najpoznatije i najšire prihvaćene standardne forme charter-party-a, je Baltic and International Maritime Conference, BIMCO, a poznate nacionalne organizacije su Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom (Velika Britanija), New York Produce Exchange (SAD) i dr.

Baltic Mercantile and Shipping Exchange, vodi porijeklo iz 17 vijeka, kada prve začetke pomorsko-berzanskog poslovanja nalazimo u susretima vlasnika tereta i vlasnika brodova koji su se održavali u ondašnjim Londonskim kafanama.

Najpoznatije među kafanama takve vrste bile su Jerusalem Cofee House i Virginia and Maryland Cofee House. Ova druga je od 1744 godine bila poznatija kao Virginia and Baltic. Naziv Virginia se, međutim, ubrzo izgubio, ali je Baltic ostao. Pored kafane, nalizila se sala za aukcije, u kojoj se nadmetanje sprovodilo "by the candle", što označava da je trajalo dok 1 inč svijeće ne sagori. Od 1810 kafana se seli u veće prostorije, a od 1823. dobija naziv Baltic Club i donosi prva pravila svog poslovanja. Svi zainteresovani za ovakav način trgovine morali su postati članovi kluba, na čijem se čelu nalazio Upravni odbor koji je rukovodio poslovima. Od 1891. uporedo sa Baltic Clubom djelovao je London Shipping Exchange za linijsku plovību, da bi se 1903. ove dvije institucije spojile u Baltic Exchange i preselile u sadašnju zgradu. Važno je znati da se na ovoj berzi vrši i kupoprodaja robe, a zatim se ugovara brodski prostor za prevoz te robe.

Danas u okviru Baltic Exchange-a djeluju sledeća specijalizovana tržišta:

Shipping Market, koji se dijeli na Freight market na kome se vrši čarterovanje brodskog prostora i Sale and Purchase Market, na kome se obavlja kupoprodaja brodova;

Grain Market, čiji jedan dio nosi naziv United Kingdom Grain Trade i predstavlja britansko tržište za trgovinu žitaricama, dok drugi dio London Grain Futures Market ima obilježje produktne berze špekulativnog karaktera, na kojoj se vrši terminska prodaja žitarica,

Oil and Oilseeds Market, tržište specijalizovano za trgovinu uljem i uljaricama (posebno sojom);

Air Chartering Market (od 1928) tržište namijenjeno za avio-niski prevoz putnika i robe visoke vrijednosti.

Svi oni koji se bave važnijim segmentom pomorskog poslovanja- pomorskim Charteringom, odnosno zaključivanjem brodskog prostora, moraju budno pratiti kretanje pomorskog tržišta kako bi mogli blagovremeno reagovati. Za službu Charteringa i brodskog poslovanja, u okviru pomorskog tržišta, brza izmjena informacija je glavna okosnica za dobijanjem prave slike stanja ponude i potražnje na svjetskom pomorskom tržištu. Veoma važnu ulogu u praćenju pomorskog tržišta i posredovanja kod zaključivanja brodskog prostora imaju brokeri.

Brokeri i brokerske organizacije smještene su sve u većim lukama i pomorskim centrima širom svijeta. Oni su posrednici, odnosno glavne spona, između korisnika brodarskih usluga i brodara, povezane su sa ostalim brokerskim i berzanskim kućama, pa neprekidni tok informacija omogućava dobijanje prave slike o stanju na pomorskom tržištu i trendovima pomorskih vozarinskih rata.

Složeni odnosi i česte iznenadne promjene na tržištu brodskog prostora, posebno na njegovom slobodnom dijelu, zahtijevaju od brodarskih preduzeća permanentno dobru informisanost i veliku fleksibilnost u poslovima čarterovanja brodova.

Pored dnevnih fluktuacija vozarina i drugih tržišnih uslova koji zavise od odnosa ponude i tražnje za brodarska preduzeća je od posebnog interesa praćenje kontinualnog tehnološkog razvoja u ovlasti brodogradnje, brocke propulzije, rukovanje s teretom i lučkim operacijama.

Zbog stalnih promjena u uslovima koji vladaju na međunarodnom tržištu, oblici prekomorske trgovine se mijenjaju i novi tereti i ukrajno-iskrajne zone se razvijaju, što ponekad može u mnogome umanjiti značaj nekada vrlo aktivnih luka i teretnih tokova. Takve promjene se dešavaju svakih nekoliko godina, a nekada i po nekoliko puta tokom životnog vijeka brodova od 15 do 20 godina. Nezavisno od cikličnosti na tržištu brodskog prostora, ovdje postoje i sezonske promjene u obimu tereta za prevoz, a takođe i varijacije u količini izvjesnijih važnijih tereta namijenjenih kupoprodaji. O svemu tome brodarska preduzeća moraju voditi strogo računa ako žele da opstanu u poslu kojim se bave.

Iz naprijed iznijetog može se uočiti koja je važnost pomorskog-berzanskog tržišta, i njegovog uticaja na ulogu brokera i agenata, što će biti posebno obrađeno u narednom poglavlju.

3. ULOGA POMORSKOG BROKERA I AGENTA NA POMORSKOM TRŽIŠTU

3.1. ULOGA POMORSKOG AGENTA

Definicija koja se najčešće upotrebljava opisuje pomorskog agenta kao fizičku ili pravnu osobu koja zastupa ili posredauje u pomorskom poslovanju. Mnogi su mišljenja da ova definicija ne opisuje adekvatno i u dovoljnoj mjeri rad agenta, pa je zato potrebno odrediti poslove pomorskog agenta da bi došli do njegove definicije.

Ti poslovi su u prvom redu prihvati i otprema brodova, zatim zastupanje nalogodavca, (u pomorskoj terminologiji principala) pred državnim i ostalim javnim organima, pred fizičkim i pravnim licima prilikom nabavke zaliha, goriva i traženja raznih usluga. Tu se još ubrajaju i posredovanja prilikom zaključivanja ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova, pri kupoprodaji, gradnji i remontu brodova, pri pribavljanju posade za brodara, pri osiguranju u plovidbenom poduhvatu, prodaji putnih karata i asistenciji putnika, obavljanju brojačke službe, pomaganje nalogodavcu uopšte i drugi sporedni poslovi.

Dosta je teško razgraničiti agentove poslove zastupanja od posredovanja.

Pomorski agent - posrednik, broker, mešetar, senzual; ship's agent, je osoba koji se bavi posredovanjem i sklapanjem ugovora o pomorskom prevozu.

Posao mu je da praćanjem kretanja robe u pomorskom prevozu i raspoloživosti broskog prostora, ili na drugi pogodan način, utvrdi potrebe naručitelja prevoza ili zakupa-chartera kao i da pronađe odgovarajuće raspoložive brodske kapacitete, dovede u vezu naručitelja i brodara - ovnëra da učestvuje u njihovim pregovorima usklađujući njihove potrebe i želje stručnim savjetima i sugestijama sve radi zaključivanja pomorskog prevoznog ugovora.

Njegovo djelovanje je usklađeno s prirodom i opsegom primljenih naloga i ovlašćenja, pa se njegovo nastupanje smatra nastupanjem u tuđe ime i za tuđi račun na temelju posebnog ovlašćenja. Za uspješno posredovanje pripada mu je ugovorena i uobičajena nagrada.

Poslove posredovanja možemo podijeliti na;

- posredovanje u sklapanju ugovora o iskorišćavanju pomorskih brodova,
- posredovanje pri kupoprodaji, gradnji i remontu brodova,
- posredovanje pri osiguranju u plovidbenom poduhvatu i
- posredovanju u prikupljanju posade za brodove.

Treba istaći da pomorski agent uvijek radi u ime i za račun nalogodavca (principala), i za svoj rad mora imati nalog, odnosno punomoć svog principala koja sadrži njegova ovlašćenja.

Vrste pomorskog agenta: Prema osnovnim djelatnostima pomorske agente možemo podijeliti u četiri osnovne grupe:

- **lučke agente,**
- **agente posrednike,**
- **agente tereta i**
- **agente osiguratelja.**

Lučki agent (port agent) djeluje u luci kao brodarev punomoćnik, i za njega obavlja sve administrativne i komercijalne poslove u redovnom iskorišćavanju broda.

Agent posrednik (ship - broker) bavi se isključivo poslovima posredovanja.

Agent tereta je punomoćnik primaoca tereta koji nastupa u njegovo ime i za njegov račun i obavlja potrebne administrativne poslove oko tereta, vrši skladištenje i otpremu tereta.

Agenti osiguratelja su stručna lica koja u ime i za račun osiguratelja zaključuju ugovore o osiguranju.

Pomorski agenti mogu se dijeliti još prema subjektu koji zastupaju, načinu imenovanja i širini ovlašćenja.

3.1.1. LINIJSKI AGENTI

Linijski agenti igraju glavnu ulogu u posredovanju kod zaključivanja ugovora o prevozu na linijskom tržištu. Za razliku od brokera i lučkih agenata koji rijetko sklapaju pismene ugovore sa svojim nalogodavcima, linijski agenti to čine veoma često, stupajući u trajan ugovorni odnos sa svojim nalogodavcima - linijskim brodarima. **Linijski agenti su, dakle, stalni agenti svojih principala, koje, osim toga, karakterišu još dva bitna obilježja:**

ekskluzivno pokrivaju određene geografske zone i na tim zonama djeluju kao generalni agenti (tj. na temelju opšte punomoći, koja im daje pravo da obavljaju sve poslove iz svog domena na svome području, kao i ekskluzivno pravo na proviziju-nalogodavac duguje agentu poroviziju i za poslove sklopljene mimo njegove pomoći).

Linijski agenti, inače, vode vrlo širok krug poslova za svoje brodare. Oni održavaju stalne kontakte sa krcateljima i špediterima na svom području, daju obavještenja o dolasku i odlasku brodova i vrše sve one poslove za linijski brod koje inače, vrše lučki agenti u slobodnoj plovidbi.

Naravno, osnova uloga linijskih agenata, kao što je na početku rečeno, jeste posredovanje u zaključivanju pomorsko-vozarinskih ugovora. Linijski agent stupa u vezu sa krcateljem koji želi da rezerviše ili, kako se to stručno kaže, bukira prostor na brodu za prevoz svog tereta. Bukiranje se normalno vrši bez posebnih pregovora, po uslovima navedenim u važećim tarifama za datu liniju, i čim bude potvrđeno od strane linijskog agenta (obično putem ispostavljanja zaključnice), pomorsko-vozaški ugovor smatra se zaključenim.

Linijski agent takođe umjesto brodara odnosno, zapovjednika broda vrlo često ispostavlja i potpisuje teretnicu u ime brodara, a izdaje je krcatelju po pravilu nakon završenog ukrcaja tereta na brod. Prije svakog pojedinog ukrcaja, agent uobičajeno zahtijeva i dobija od brodara kapacitetni plan broda, kako bi mogao vršiti bukiranje bez daljih uputstava od strane brodara. U tome on uživa potpunu slobodu, ali ima i obavezu da ne prihvata opasne terete, ako njihov prevoz nije predviđen, teške terete bez odgovarajućih sredstava za manipulaciju itd. Za ukrcaj i takvih tereta, agent mora tražiti odobrenje brodara u svakom pojedinom slučaju.

3.1.2. LUČKI AGENT

Posao lučkog agenta je da u luci zastupa brodara i da za njegov račun pomaže brodaru kako bi ovaj uz što kraće zadržavanje obavio sve poslove u luci. Isto tako, lučki agent pomaže zapovjedniku broda u njegovim kontaktima sa lučkom upravom i drugim lokalnim vlastima, stara se o snadbijevanju broda gorivom i zalihama, prenosi naloge i poruke brodara zapovjedniku i obratno, itd. Ovakve usluge lučki agent pruža brodaru u slobodnoj plovidbi (u linijskoj plovidbi to radi linijski agent), pri čemu može biti imenovan samo za jedan slučaj, ali i za niz slučajeva kad brodovi nekog brodara često pristaju u dotičnoj luci. Neekspeditivno obavljanje navedenih poslova može značiti nepotrebno produžavanje boravka broda u luci zbog čega je za brodara veoma važno da angažuje sposobnog i energičnog lučkog agenta.

U slobodnoj plovidbi, kao što smo ranije vidjeli, ukrcaj i iskrcaj tereta često idu na račun naručioca. Za naručioca je stoga poželjno da on ugovorom bude ovlašćen za imenovanje lučkog agenta, koji će tada štiti prvenstveno njegove interese. Iz tog razloga pitanje imenovanja agenta može biti važan element u pregovorima oko zaključivanja charter ugovora, jer stranke treba da u charter-party-u tačno utvrde da li će on biti imenovan kao agent brodara ili kao agent naručioca.

Ako je naručilac ugovorom ovlašćen da imenuje agenta, on se može naći u situaciji da, usljed nedostatka kontakta u određenoj luci, ne bude u mogućnosti da ga angažuje direktno, ali mu zato stoji na raspolaganju mogućnost da to uradi posredstvom brodara. Da ne bi bilo spora oko toga čiji je to agent, u ugovor se obično unosi klauzula otprilike sljedeće sadržine: **“charter’s agent to be nominated, but if actually appointed by the owner, the latter will do so only by authority of and for the account of the charter”**.

Kada naručilac imenuje agenta, brodar sa svoje strane može u cilju zaštite sopstvenih interesa postaviti tzv. hus bandry agenta, koji će pomagati zapovjedniku broda i voditi računa da djelovanje naručiočevog agenta ne ide na štetu interesa brodara.

3.2. ULOGA POMORSKOG BROKERA

Uloga brokera je da predstavlja jednu od stranki u pregovorima kod zaključenja brodova da radi za račun njegovog principala i štiti njegove interese i to:

1. Broker mora neprekidno obavještavati brodara i unajmitelja o situaciji na pomorskom tržištu i razvoju tog tržišta o tetretima koji se pojavljuju na tržištu i mogućnostima njegovih prevoza i treba na najbolji način "pokriti" tržište sa datim pozicijama (ponudama brodova, i nalazima tereta, zavisno koju stranu zastupaju).
2. Broker mora djelovati striktno u skladu sa datim upustvima kod pregovaranja o zaključenju brodova. Ponekad se brokeru daju šira ovlačenja da u ime principala vrši sam pregovaranje ali sve do jedne granice koju principal postavi i koja se ne smije preći.
3. Broker mora u svakom pogledu raditi lojalno za svog principala i obavljati posredovanje, pregovaranje i ostale poslove s tim u vezi pošteno, vješto, i na najbolji mogući način.
4. Broker ne smije sakriti (zadržati) ni jednu informaciju od svog principala, niti mu pružiti pogrešnu informaciju. Takođe ne smije odavati poslovne tajne svog principala.¹⁵¹

Profesionalni broker neće nikad proslijediti svom principalu nalog za uposljenje broda, ako posao nije ozbiljan ili ukoliko postoji sumnja u poštenje ili solventnost onoga koji nudi posao. Broker štiti principalove interese tako što mu pogrešno ispunjene ili nekompletne naloge ne prosleđuje sve dok se ne izvrši ispravka ili se ne kompletiraju. Dužnost brokera je i zaštita brodareve reputacije.

Nadalje, uloga i dužnost brokera na pomorskom tržištu je da aktivno učestvuje u pregovorima (negotiations), dajući svoje mišljenje i preporuke u vezi sa određenim ponudama. On takođe treba da sazna što je više moguće o aktivnostima konkurenata kako bi osigurao što više prednosti za svog principala.

151. L.Ssturmey, S.G. Shipping Economics, Maritime Studies and Management, No 3. 1985. London

Ličnost brokera i njegov temperament igraju značajnu ulogu. Rad i aktivnost ozbiljnih i dobro organizovanih brokera veoma su kompleksni. U prvom redu to znači neprekidno praćenje glavnih masovnih tereta, a samim tim i praćenje zaključivanja međunarodnih ugovora o isporuci većih količina sirovina, opreme ili gotovih proizvoda, praćenje izgradnje velikih rudarskih ili industrijskih kompleksa, praćenje potreba uvoza sirovina za zemlje poznate kao tradicionalni uvoznici, praćenje rezultata žetve i uopšte poljoprivredne proizvodnje u određenim zemljama, od čega u mnogome zavisi uvoz žitarica i drugih poljoprivrednih artikala.

Angažovanost brokera mora biti prisutna i kod praćenja razvoja svjetske flote, vrste, količine i tipova naručenih novogradnji, osnivanje novih broda-rskih preduzeća, otvaranje novih, odnosno razvoj i osavremenjavanje postojećih luka, praćenje koncentracije određene vrste tonaže u pojedinim zonama i podr-učjima, kao i kod prikupljanja niza drugih informacija koje mogu principalu biti od koristi kod zaključenja brodova i planiranja poslovanja.

Pored već pometnih aktivnosti oko zapošljavanja brodova, broker je dužan učestvovati u operativnom izvršavanju putovanja, u rješavanju tekuće problematike i sporova sve do konačnog završetka putovanja i u fizičkom i u administrativnom (obračunskom) smislu. Ovi poslovi brokera su poznati pod imenom **“post fixture and or follow up”**, što znači poslovi nakon zaključenja ugovora, a podrazumijevaju prenošenje obavijesti unajmitelju pravljenje i usaglašavanje vremenskih tablica i obračuna vozarine po nalogu i upustvima brodarar, brigu o naplati vozarina i slično.

Pomorski broker treba biti stalno u toku svih relevantnih događaja na svjetskom pomorskom tržištu, težiti u uspostavljanju što širih poslovnih veza na strani robe i na strani tereta i naravno takve veze održavati i njegovati ukoliko nastojati da pridobije što veći broj komitenata i što bolje i kvalitetnije transporte.

Da bi mogla obavljati sve navedene aktivnosti i udovoljiti svom principalu i njegovim zahtjevima, brokerske kuće moraju biti veoma dobro i savremeno opremljene, a organizaciono i kadrovski tako osposobljene da u konkurenciji drugih brokera (conpetative broker-s) pruži najbolje i najvkalitetnije usluge.

U praksi je uobičajeno da broker svakodnevno održava telefonski kontakt sa svojim principalima, bez obzira da li ima nekog konkretnog posla ili ne.

Takođe je od posebne važnosti posjećivanje komitenata u određenim vremenskim razdobljima (najmanje dva puta godišnje) na raznim nivoima (direktora, šefova ili refenerata) zavisno od prirode posla. Takođe je jedan od važnih aktivnosti brokera je svakodnevno dostavljanje brodaru liste s podacima o zaključenim brodovima i teretima prethodnog dana na svim relacijama za one vrste i veličine brodova koje zanimaju brodara.

Ovi izvještaji o tržištu (market raport) prave se za sve osnovne masovne terete: rudače, ugalj, fosfate, žitarice, boksit, kao i za šećere i to za zaključke napravljene na putovanje ili one napravljene na bazi davanja brodova u vremenski najam. Ovi podaci su od velikog značaja za brodara, jer pomoću njih svakodnevno ima pravu sliku kretanja tržišta odnosno visine vozarina na određenim relacijama za pojedine terete, zatim koncentraciju brodova za određene poslove u pojedinim područjima i sl. Na osnovu ovih podataka vidljiv je interes unamitlja za zaključivanje brodova na vremenski period što pored ostalog iz ranije navednih podataka pomaže brodaru da donosi odluke i odabira strategije poslovanja.

U pomorskom poslovanju kod zaključivanja brodova često se događa da jedna od ugovorenih stranaka ne želi da objavi uslove zaključenog posla, pa se takav zaključak tretira kao privatan i povjerljiv (private and confidential) međutim vrlo brzo se u krugovima brokera sazna za ugovorene poslove.¹⁵²

Kod raportiranja zaključaka dešava se i to da pojedini unajmitelji i brodari objavljuju zaključene poslove sa većom ili manjom vozarinom od stvarno ugovorene da bi napravili lažnu sliku tržišta što bi im u tom momentu išlo u prilog, međutim i ovakve nekorektnosti se brzo otkriju tako da ne uspiju napraviti poremećaj na tržištu.

Uticaja na formiranje vozarinskih rata imaju i određene protekcionističke mjere pojedinih zemalja za prevoz određenih roba i zaštitu nacionalne flote i interesa. Dešavalo se da kod prevoza žitarica zaključenjem trogvačkog kuporodajnog ugovora bude određeno da se 50% ukupnog tereta ima prevesti brodovima zemlje izvoznika 30% brodovima zemlje uvoznika, a samo 20% količine tereta ostaje za slobodno tržište.

152. Tturmey, S.G (1982) Pricing of Tramp Freight, Institute for Shipping Research, Bergen

Ima slučajeva kada brodar dobije istovremeno od dvojice brokera isti nalog sa istom visinom komisije, kada se opredjeljuje za onog brokera od kojeg, na osnovu ranije prakse, očekuje kvalitetniju i bolju uslugu.

3.4. PONUDA RASPOLOŽIVIH TERETA nalozi i pozicije brodova

Nalog (order) je uobičajeni naziv za bilo koji zahtjev za prevoz određenog tereta iz jedne luke u drugu. Nalog može također predstavljati zahtjev od strane brodara, krcatelja ili vlasnika tereta za angažovanje broda u vremenski najam (Time charter) na kraći ili duži period. Između unajmitelja i njihovih brokera i između brodara i njihovih brokera i između brokerskih kuća. Takvi nalozi cirkulišu pojedinačno ili putem zajedničke liste na kojoj se nalazi veći broj naloga. Za stranku koja zahtijeva prevozne usluge kaže se da "plasira nalog na tržište" (place and order on the market), a zatim čeka na reakcije zainteresovanih za nalog.

Pozicije brodova su informacije kojima cirkulišu brodari i operatori, a označavaju gdje i kada će pojedini brodovi biti slobodni (otvoreni za nova uposlenja). Pozicione liste sa popisom otvorenih brodova daje brodar brokerima obično svakog ponedjeljka i u njima je za svaki brod pojedinačno naznačena pozicija broda i približan datum kada će biti slobodan (u praksi je za slobodan brod odomaćen izraz "otvoren-open") u narednom periodu od oko mjesec dana. Ispravke u pozicijama i datumima otvorenih brodova, ukoliko ih ima, vrše se ponovo svakog ponedjeljka, međutim mogu i svakodnevno u redovnim kontaktima sa brokerima. Do ovih izmjena vrlo se lako dolazi, obzirom da ima puno faktora koji na to utiču, a koji se ne mogu kontrolisati.¹⁵⁴

154. Churchill, R and Nordquist M 1973 New Direction in the Law of the sea, Dobbs, Ferry New York and Oceana Publication, This set, in many volumes gives the original text texts of conventions and amendmets.) Cohen, D and Schneerson, D (1976) The Domestic Resource Costs of Establishing or Expanding a National Fleet, Maritime Studies and Management, No.4.

Vremenski termin kada se očekuje da će brod biti slobodan određuje se na osnovu ugovorene iskrcajne forme tekućeg putovanja, što uvijek može odstupati od očekivanog (proračunatog) termina iz više razloga eventualno čekanje brodova na sidrištu, kvara na lučkim instalacijama i mehanizaciji, (dizalice, fork-liftovi, traktori itd.), kvara na brodskim dizalicama ili samaricama ukoliko se iskrcaj tereta sa njima obavlja, zatim nedostatak vagona ili kamona, odnosno skladišnog prostora, zavisno da li se teret odvozi izvan luke ili skladišti u lučkim skladištima, kao i kašnjenje usled vremenskih prilika (padavine, jak vjetar) koje ometaju iskrcaj tereta.

Imajući u vidu ovako veliki broj nepredvidljivih faktora veoma je teško tačno odrediti vrijeme završetak iskrcajnih operacija, ali brodar na osnovu dugogodišnjeg iskustva, poznavanjem običaja i situacije u iskrcajnim lukama, kao i vremenskih prilika koje vladaju u tim predjelima za određeni period godine, približno određuje datum završetka iskrcajnih operacija i tome dodaje 10-15 dana, u kom rasponu se objavljuje da je brod otvoren (open) za sledeće zaposlenje.

Uz objavu vremenskog raspona kada će brod biti slobodan potrebno je dati i geografsku poziciju toga broda. Ukoliko je prilikom zaključenja ugovora precizirana luka ili luke iskrcaja, onda se za poziciju otvorenog broda uzima zadnja iskrcajna luka, međutim imamo i niz drugih situacija gdje se zadnja iskrcajna luka, ili uopšte iskrcajna luka ne zna na početku putovanja, već tokom putovanja ili neposredno prije dolaska u određenu zonu gdje je smještena i luka iskrcaja . U praksi se to ugovara na sljedeći način: **1sp** Boston-Galveston range (jedna siguran luka u području između luka Boston i Galveston); **1sp** WAFR excl Nigeria (jedna siguran luka zapadne Afrike isključujući Nigeriju); ili npr **1sp** Med or Cont port in CHOPT (jedna siguran luka Mediterana ili Kontineta u unajmiteljovoj opciji).

Vrijeme za objavu iskrcajne luke ugovara se na nekoliko načina, npr. iskrcajna luka biće objavljena dvije sedmice nakon isplovljenja (disport to be nominated 2 weeks upon seailing), ili prolazom pored neke značajne luke ili rta (prolazom Dakar), ili prolazom rta Dobre Nade ploveći sjeverno- passeing Dakar; passeing Cape GH northbound).

Takođe je čest slučaj ugovaranja jedne iskrcajne luke uz unajmiteljovu opciju iskrcaja dijela tereta u još jednu luku koja će biti deklarirana najkasnije dolaskom u prvu iskrcajnu luku (**1sp** Chopt **2nd** disport to be declared latest arriving first disport).

U praksi se srijeću novi načini ugovara i deklarisanja iskrcajnih luka, ali trebalo bi puno više prostora da se oni opišu.

Kao što je već ranije napomenuto, pozicije otvorenih brodova definirane vremenski, i prostorno (geografski) na neki od opisanih načina, šalju se brokerima jednom sedmično uz svakodnevno praćenje i eventualne izmjene.

Svi brokeri sa kojima brodar stalno radi i sarađuje imaju u svojim kompjuterima opise svih njegovih brodova, pa je nepotrebno davati bilo kakve karakteristike tih njegovih brodova. Radi bolje ilustracije u narednom periodu biće navedena lista otvorenih brodova (tonaže) Prekookeanske plovidbe iz Bara za mjesec septembar 1992 godine.

Prekookeanska vessels open in September

1. m/v "Bijelo Polje"-open Cont 5-15 sep
2. m/v "Rumija"-opšet Cdstza -end Sep
3. m/v "Piva"- open PMO -abat mid Sep
4. m/v "Ulcinj"-open Adriatic 20-30 Sep
5. m/v "Ivangrad"-open Montevideo 23-30 Sep

Uz ovakvo dostavljenu listu otvorenih brodova brokerima, brodar naglašava i određena ograničenja ukoliko ih ima, a u konkretnom primjeru to znači da brodovi "Bijelo Polje", "Piva", i "Ivangrad" mogu ploviti širom svijeta i za njih nema posebnih ograničenja osim onih uobičajenih pokrivenih klauzulama o izuzetim zemljama (trade exclusion) i plovidbi po područjima leda (ice clause) odnosno mogu se kotirati svi raspoloživi nalozi dok brodove "Rumija" i "Ulcinj" obzirom na njihovu starost i kondiciju brodar želi zadržati samo za područje Atlantika, što znači da ga inetresuju nalozi koji se odnose samo na to područje.

Brodar takođe obavještava brokera o politici zapošljavanja brodva, odnosno da li želi brodove zaposliti na putovanje ili pak na vrijeme i za koji period, kako bi broker mogao na tržištu tražiti odgovarajuće poslove. U našem primjeru brodovi "Bijelo Polje" i "Piva" mogu biti zaključeni i na putovanje i na vrijeme s tim da period ne bude duži od 12 mjeseci, ali brodar bi preferirao na putovanje, brodova "Rumija" i "Ulcinj" obzirom na određene nedostatke i starost mogu biti zaključeni isključivo na putovanje (voyage) ili tct), dok brod "Ivangrad" obzirom na svoje karakteristike i podesnost za prevoz kontejnera i linijskih tereta, može biti isplativo angažovan smao za prevoz tih vrsta tereta od strane linijskih

kompanija koje održavaju linijski servis u određenim područjima i za te svrhe, u nedostatku vlastitih brodova angažuju drugu tonažu na određeni vremenski period.

Dobijanjem ove liste brokeri je upotrebljavaju sa ponudama raspoloživih tereta na tržištu, koje su dobili od unajmitelja ili drugih brokera, pa i ukoliko odgovaraju otvorenim brodovima imajući u vidu navedne kriterijume i ograničenja (vrijeme i poziciju brodova, količinu tereta, odnosno veličinu broda, željnu destinaciju takve ponude prosleđuju brodaru). U početku, to su više informacije i nemogućnosti, a ne ponude, međutim broker je dužan sve to prenijeti brodaru, eventualno uz određeni komentar (šta je čvrsto radivo, a šta tek mogući pasao u ispitivanju), a brodar nakon toga vrši selekciju i ispituje interesantne ponude.

3.5. *ISPITIVANJE I SELEKCIJA RASPOLOŽIVIH TERETA*

Brodar svakodnevno dobija veliki broj naloga, odnosno obavještenja o raspoloživim teretima, pa služba charteringa u komercijalnom sektoru, svake brodarske organizacije ima pune ruke posla da razvrsta, odvoji, ispita i obradi prispjele naloge, tim prije što brokeri često šalju i naloge koji ne odgovaraju potpuno zahtjevima broдача, odnosno otvorenim brodovima, ali to rade u cilju stvaranja što povoljnije slike o raspoloživim teretima na tržištu, a i zbog nemogućnost promjene originalnog naloga (ukoliko naručilac ne nađe brod odgovarajuće veličine i karakteristika) koji nakon izmjene može odgovarati brodarevim potrebama.

U prvoj gruboj selekciji naloga, eliminišu se oni nalozi koji po nekim parametrima ne odgovaraju brodaru na koji se nalog odnosi.

- količinu tereta koja je prevelika ili premala za odgovarajući brod,
- neproduktivnost u vremenu raspoloživog tereta sa očekivanim vremenom raspoloživosti broda,

- ograničen gaz u luci ukrcaja ili iskrcaja,
- ograničenje dohvata lučkih instalacija,
- nedovoljan kapacitet bročkih dizalica i samarica,
- mali otvori grotala skladišta
- nemogućnost krcanja tereta zbog ograničenog opterećenja u skladištima po m²
- nemogućnost krcanja tereta usled nepovoljnog trima, poprečne i ili uzdužne stabilnosti i opterećenja
- raniju zaposlenost broda ili brodova iste kompanije, na prevozu tereta za ili iz Izraela radi bojkota od strane arapskih zemalja (tzv. Arag black list.)
- neposjedovanje sistema CO₂ za gašenje požara u skladištima, a što se izričito u nalogu traži ili to priroda tereta zahtijeva,
- neposjedovanje opreme za prevoz određenog broja kontejnera,
- neposjedovanje opreme za prevoz kanalom svetog Lorenca,
- plovidbu u području gdje ima leda,
- najavljene duže štrajkove lučkih radnika,

Nakon ovako napravljene grube selekcije još uvijek staje veliki broj naloga koji mogu biti interesantni za brodra na pomorskom tržištu i koje on po određenim kriterijumima razvrstava i obrađuje, odnosno zadužuje brokera da ispita određeni nalog i o tome ga obavijesti.

Za svoj rad brokeri i agenti imaju pravo na naknadu troškova i na posebnu nagradu za izvršene usluge u korist svojih nalogodavaca. Koje će troškove biti dužan da mu podmiri nalogodavac zavisi, od toga da li je broker odnosno agent samostalni privrednik, što najčešće jest. U tom slučaju on ima pravo samo na naknadu posebnih troškova, koje obračunava disbursements account kod davanja

dužnih obavještenja o zaključenim poslovima. Nagrada za usluge posredovanja kod zaključenja ugovora isplaćuje se brokeru odnosno agentu u vidu provizije, koja se redovno obračunava u određenom procentu od iznosa bruto vozarine.

Pravo na proviziju i nakandu troškova (redovni troškovi poslovanja uvijek se uračunavaju u iznos provizije) posrednik stiče na osnovu činjenice da je ugovor zaključen bez obzira na njegovo izvršenje. Visina provizije zavisi od kretanja vozarinskih stavova na tržištu brodskog prostora i od razmjera sklopljenog ugovora.

Te razmjere mogu se izražavati količinom tereta, dužinom ugovornog roka ili cijenom broda, zavisno od tipa ugovora na putovanje. Uobičajene visine provizije obračunatih na bruto vozarinu su:

na slobodnom tržištu 1,25 %

na linijskom tržištu 3-5 %

na tržištu brodova 1 %

Nagrada za lučko agencijske usluge isplaćuje se u vidu fiksne agencijske takse (agency fee) koja se značajno razlikuje od jedne do druge luke, a zavisi od tonaže broda čiji se prihvat ili otprema vrši.

Ukoliko se suprotno ne ugovori što je u praksi vrlo rijedak slučaj proviziju za brokerske odnosno agencijske usluge koja se sagasno engleskoj terminologiji naziva komisija - *commisio*n plaća brodar, a ukupni procentualni iznos komisije za pojedini ugovor specifikira se na svakom pojedinom nalogu koji se prezentira brodaru.

Komisija koja se plaća brokeru zove se brokeraža - *brokerage* (uobičajen izraz za proviziju brokera kod vojage charter-a. To je nagrada brokeru za njegov rad i troškove u vezi s njegovim aktivnostima. Iznos brokeraže treba da pokrije njegove troškove i da mu omogući neto zaradu. Kao što je rečeno, komisija, pa time i brokeraža, uvijek se računa u procentu od bruto vozarine, s time što ponekad, zavisno od toga što je ugovoreno, tzv. *balas bonus* i preko stojnice mogu biti dodatni osnov za obračun provizije. Na pomorskom tržištu suvih tereta brokeraža uobičajeno iznosi 1,25 %, ali s obzirom da se često angažuje više brokera 2-3 relevantna, kalkulacija baziraće se na iznosu 2,5% ili 3,75%, zavisno od broja angažovanih brokera.

Nije, međutim neuobičajeno da ukupna provizija bude veća, ako je uračunata i tzv. "*address commission*" - dio provizije koja se vraća naručiocu "*returning to the house*" čime se praktično umanjuje stvarni iznos vozarine koju on plaća brodaru. Takva Address commission može iznositi 5% i više (*heavy address*) i uobičajena je u mnogim vidovima trgovine i u *time - charter* ugovorima.

Razlog zbog čega naručioci polažu pravo na ovaj dio provizije je uglavnom u tome da se pokriju troškovi poslovanja njihovih charternig odjeljenja. Takođe je u praksi uobičajeno da i broker naručioca, koji radi na ekskluzivnoj osnovi za svog nalogo-davca, bude ovlašćen na brokeražu od 2,5%.

Kao što je već rečeno brodar je taj koji plaća cjelokupni iznos provizije predviđene ugovorom, pa stoga on nastoji da takve troškove pokrije odgovarajućim povećanjem vozarine. Dodajmo, na kraju da je u mnogim zemljama uobičajeno da brodari daju proviziju i špediterima, i to u određenom procentu od vozarine za terete koje su oni predali na prevoz brodaru. Špeditorske provizije obično iznose 2 - 2,5 % od bruto vozarine.

VII **INFORMATIVNI SISTEM POMORSKOG TRŽIŠTA**

Važnost postojanja mogućnosti dobrog komuniciranja među ljudima poznata je još od vremena kada se čovjek počeo uključivati u procese razvoja i poboljšanja prenosa informacija od jednog do drugog mjesta. Mada nije potrebno imati mnogo znanja da se zaključiti da već danas komunikacioni postupci, nova tehnička dostignuća u oblasti informacionog sistema značajno utiču na ekonomiku pomorskog transporta, slično onom uticaju koje je imala upotreba kontejnera kao značajne standardizovane jedinice tereta prije nekih dvadesetak godina.

Ipak, cjelokupni proces koji je napravljen u dijelu informacionih tehnologija tokom posljednje dvije decenije bio je tako fenomenalan da se najmanje slični, ako ne i znatno veći napredci mogu očekivati i u bliskoj budućnosti. Pojavom mikro-procesora informacione mogućnosti su postale tako velike da vjerovatno niko nije u mogućnosti da sa sigurnošću predskaje koje će procedure tj. metode i tehnike komuniciranja biti raspoložive čak i u veoma bliskoj budućnosti.

Početak informacione ere u pomorskom transportu ukazuje na sve veću ulogu i neodloživu potrebu posjedovanja dobrih i pravovremenih informacija pri donošenju odluka u bilo kojoj, pa i brodarskoj organizaciji.

Polazeći od pojma sistema kao skupa komponenata koje djeluju skupa tako da postignu određeni cilj i informacija kao odabranih podataka značajnih za korisnike, informacioni sistemi se mogu smatrati kao uslužni sistemi, čiji je cilj generisanje informacija potrebnih korisnicima. Kako korisnici informacija pripadaju sistemu nazvanom **brodarska organizacija**, čiji je sam informacioni sistem jedan od komponenata tog preduzeća, koja prikuplja, prenosi obrađuje i čuva podatke i dobija i distribuira informacije različitih korisnika u brodarskoj organizaciji. Generišući informacije koje podržavaju operacije i upravljačke funkcije preduzeća informacioni sistemi su od posebne važnosti za obavljanje informacija i cjelokupnog upravljanja u svakoj savremenoj brodarskoj organizaciji.

Oni su sredstvo organizovanja kvalitetne informacione podloge za upravljanje i odlučivanje u složenim sistemima kakva su transportna brodarska preduzeća. Komponente savremenih informacionih sistema su **hardver** (tehnički elementi), ljudi (osoblje), **softver** (računarski programi), podaci, postupci (procedure).

Upravljanje se može definisati na razne načine. To može biti skup trenutnih akcija ili akcija tokom vremena da se postigne željeni cilj. Isto tako, ono se može definisati kao proces donošenja i realizacije donesene odluke. Ove odluke se donose na osnovu rješavanja određenih problema za čija su rješenja zainteresovani samo donosioci odluka. Sam proces donošenja i realizacije donesenih odluka prolazi kroz šest faza i to:

- 1. definisanje problema odlučivanja,**
- 2. traženje podataka i informacija bitnih za rješavanje problema,**
- 3. generisanje mogućih rješenja,**
- 4. analiziranje mogućih akcija,**
- 5. izbor najbolje akcije i**
- 6. praktična primjena odluke i procjena rezultata.**

Za obavljanje procesa donošenja odluka i njihove realizacije potrebne su odgovarajuće informacije koje se mogu podijeliti na:

- 1. Informacije za analizu problema: Sve potrebne informacije za prvu i drugu fazu procesa donošenja odluka**
- 2. Informacije za rješavanje problema: Sve potrebne informacije za treću, četvrtu i petu fazu procesa donošenja odluke.**
- 3. Informacije za praktičnu provjeru rješenja problema: Sve potrebne informacije za šestu fazu procesa donošenja odluka (ili za njenu realizaciju).**

Proces donošenja i realizacije donošeneih odluka u transportnom preduzeću može biti razmatran preko najmanje tri jasno odvojena dijela (ovog procesa) koja obavljaju odgovarajuće upravljačke funkcije u ovom preduzeću i to:

- 1. proces planiranja odluka,**
- 2. proces organizovanja odluka i**
- 3. proces sprovođenja odluka.**

Za svrhe realizacije ovih upravljačkih funkcija u transportnom preduzeću trebalo bi da postoje najmanje tri odvojena (posebna) dijela, obično nazvana sektorima i to:

1) sektor planiranja: Da bi izvršio svoju upravljačku funkciju ovaj sektor treba da pribavlja potrebne informacije iz transportnih preduzeća, obračunskog (računovodstvenog) sektora transportnog preduzeća i sektora operacija transportnih sredstava.

2) Komercijalni sektor. Za izbor i rezervaciju tereta, kao i određivanje najpovoljnijeg puta, ovaj sektor mora imati na raspolaganju i informacije posljednjih za posljavanje transportnih sredstava, s posebnim naglaskom na izvještaje o rukovanju (manipulisanju) teretom, datih od sektora operacija transportnih sredstava. Da bi se moglo uspješno planirati vremena kretanja transportnog sredstva za njegovo sljedeće zaposlenje, ovom sektoru su potrebni još i položaji (mjesto) transportnih sredstava, kao i izvještaji njihovih kretanja koje sačinjava sektor operacija transportnih sredstava.

3. Sektor operacija transportnih sredstava: Za dobro funkcionisanje sektora operacija transportnih sredstava potrebno je raspolagati tekućim podacima terminala i njihovih sredstava, mogućnostima uzimanja i troškovima pogonske energije, vremenskim uslovima, položajima transportnih sredstava i stanjima rezervnih dijelova na svakom transportnom sredstvu. Sektor operacija transportnih sredstava je glavno mjesto prikupljanja najsvježijih podataka i informacija o izvještajima svakog transportnog sredstva određenog transportnog preduzeća na osnovu čega je moguće izvršiti planiranje sledećih zaposlenja, rezervisati teret i sačiniti red vožnje transportnog sredstva. 155

155. Vernouil, A., žSeaboard Steel Industry and Shipping–, Journal de la Marine Marchande et la Navigation Aerienne, 1989 volume.

Mada su tehnološka sredstva i tehnike za gradnju informacionih sistema nuđene odmah poslije drugog svjetskog rata, stvarna primjena i odgovarajuća adaptacija ovih tehnologija počinje tek sredinom pedesetih godina ovog vijeka i to zahvaljujući nagloj naglašenosti potreba posjedovanja većeg broja podataka složenosti njihovog prikupljanja, zahtjevima njihove obrade i specifičnostima njihovog korištenja.

Od tog vremena tehnologije informacionih sistema naglo se razvijaju i sve više primjenjuju. Iako je cjelokupna pomorska privreda trebala slijediti ove promjene, njena tradicinalnost i konzervativnost nije joj dozvoljavala brže prilagođavanja novonastaloj situaciji tako da ova privreda danas daleko zaostaje za mnogim tehnološkim poboljšanjima, ne samo u primjenama tehnologija informacionih sistema, već i za primjenama tehnologije cjelokupnog poslovanja u odnosu na većinu drugih privreda.

Tradicionalno držanje pomorske privrede, kao i sama priroda nezavisnosti mnogih brodara (brodarskih organizacija) koji su na svojim ličnim vezama, svojom pronicljivosti i intuitivnim procjenama pomorskog tržišta zasnivali svoje budućnosti, svakako pripada prošlost.

Na ovo posebno ukazuje stanje svjetske ekonomije poslije neugodnog šoka koji je doživjela sredinom 1970-te godine. U oslabljenim ekonomskim uslovima, pogođeni porastom troškova pogonskog goriva i naglim padom vozarskih rata, brodari su dovedeni u položaj da su morali obavljati operacije svojim brodovima s znatno smanjenim operativnim troškovima, a da pri tom povećavaju iskorištenost i efikasnost svojih brodova.

Pri ovakvim ekonomskim uslovima poslovanja, tradicinalno upravljanje brodarskim organizacijama, moralo je biti zamjenjeno savremenim metodama, tehnikama i tehnologijama, upravljanja koje su u stanju da dovoljno dobro i efikasno rješavaju novonastale probleme u brodarstvu.

Savremeno upravljanje brodarskim organizacijama zahtijeva i pravovremeno rasplaganje većom količinom odgovarajućih opštih i posebnih informacija. ***Da bi brodraska organizacija, koja želi uspješno poslovati na konkurentnom svjetskom pomorskom tržištu punom rizika svih vrsta, mogla obezbijediti ovakve informacije, ona mora raspolagati i sopstvenim savremenim informacionim sistemom.***

U današnje vrijeme pomorski transport obavljaaju (morski)brodovi obrazujući posebne cjeline nazvane sistemi pomorskog transporta. Da bi jedan ili više sitema mogli uspješno poslovati na svjetskom pomorskom tržištu oni ulaze u sastav posbne vrste organzacije nazvane **brodarskim preduzećem**.

Kako su dobre i pravovremene informacije jedan od važnih potreba za dobro donošenje svake odluke u brodarskom preduzeću, to se u savremenim brodarskim preduzećima danas uglavnom uvode takozvani upravljački informacioni sistemi koji se mogu definisati kao informacioni sistemi koji snadbijevaju rukovodice brodarskih preduzeća i njihovih pojedinih dijelova (sektora) informacijama o aktivnostima i odgovorajućim vezama tekućih stanja proizvodno operativnog sistema (brodarsko preduzeće) kojim oni upravljaju. Na osnovu date definicije, osnovni cilj upravljačkog inforamciong sistema je da snadbije rukovodioce brodarskog preduzeća na svim nivoima potpunim tačnim i pravovremenim informacijama koje se odnose na cjelokupna istvršenja koja se dešavaju u brodarskom preduzeću.

Na pomorskom tržištu, brodarskim preduzećima upravljački informacioni sistemi grade se jedinstvenom koncepcijom i treba da pokrivaju sve aspekte njegovog poslovanja. Njegovi elementi su važni podsistemi kao sektori preduzeća, brodovi i poslovnice, ili pojedine poslovne funkcije brodarskog preduzeća. Ukoliko informacioni sistem ima ove karakteristike, tada se radi o integralnom - upravljačkom informacionom sistemu.

Danas kada većinu pomorsko-opertivnih podataka pomorske kompanije moraju dobiti od samih brodova, kada postoje komercijalni satelicki komunikacioni sistemi i kada se s uspjehom rješavaju problemi direktnog komuniciranja s informacionim sistemom, smatra se ekonomski opravdanim posjedovanje računarskih informacionih sistema u brodarskim preduzećima bez obzira koliko su veliki realni troškovi njihovog uvođenja i održavanja. ***Ovo tim prije, što brodovi opremljeni termilalima za satelitske komunikacije mogu slati svoje podatke direktno u svoje matične informacione sisteme, koje ovi sistemi, takoreći neprekidno prerađuju u potrebne informacije, a zatim dostavljaju svim korisnicima, u obliku informacija kako u brodarskom preduzeću tako i na brodovima, za njihove analize i potrebe preuzimanja korektivnih upravljačkih odluka, kao i akcija.*** Uz sve ove nove tehnologije prenosa podataka koje koriste telefonske satelitske sisteme, pružaju mogućnost prenosa podataka između inostranih agencija i kompjuterizovanih informacionih sistema koji dalje mogu biti korišćeni za potrebe upravljanja brodarskim preduzećem.

Metode i postupi koji se koriste za projektovanje informacionih sistema prvenstveno se moraju bazirati na detaljnom ispitivanju operativnih sistema brodarskog preduzeća, kako bi ovim sistemima generisane informacije mogle pomoći i poboljšati cjelokupni proces upravljanja brodarskim kompanijama. Kako posjedovanjem kompjuterizovanog informacionog sistema brodarsko preduzeće može dobiti jasnu sliku pod kojim uslovima i u koje vrijeme treba donositi i sprovoditi svoje odluke, te ovi sistemi mogu imati široku primjenu u praksi. Mada su njihove mogućnosti korišćenja vrlo velike, u brodaskom preduzeću se ovi sistemi koriste u oblastima:

1. **Informacija o kretanju sopstvenih brodova:** činjenica da je brod osnovno sredstvo kojim brodarsko preduzeće obavlja Transporte tereta tj. kojima on obavlja svoju djelatnost, predstavlja osnovni razlog da svako brodarsko preduzeće mora raspolagati potpunim informacijama o kretanju sopstvenih brodova. Sve informacije o pozicijama brodova, lukama njihovih svraćanja, operacijama brodova, troškovima brodova i dohocima ili gubicima na pojedinačnim putovanjima brodova.
2. **Informacija o robnim tokovima:** robni tokovi glavnih (suvih) rasutih tereta mogu se odrediti s obzirom na njihove ukrcajne i iskrcajne luke, države ili regione, i to u vrlo kratkim vremenskim periodima dvije do tri sedmice. Primjena informacionih sistema u te svrhe može biti veoma korisna jer njezini rezultati mogu dati nagovještaje i za promjene na svjetskom pomorskom tržištu;
3. **Informacija o trenutnom vozarinskom tržištu:** operator broda, koji tačno zna ponude brodarskog prostora tj. ponude brodarskih usluga koje se nude u području ukrcajne luke ponuđenog tereta unutar sljedeće dvije sedmice, može čvrsto pregovarati i tražiti odgovarajuće vozarinske rate za transport ponuđenog tereta. Razlike u vozarinskim primanjima koje mogu nastati posjedovanjem takvih informacija, mogu biti prilično velike, posebno kada je vlasnik broda siguran da nema jačih konkurenata unutar određenog područja.

- 4. Odluka o nabavci novih brodova:** naručivanje novih brodova u bilo kojem brodogradilištu, njegovu veličinu, vrstu i posebne specifičnosti, mogu se izvršavati na osnovu informacija koje nude ti sistemi;
- 5. Informacije lučkih operacija:** prosječne dane i troškove boravka brodova u lukama moguće je izračunati ili sa sigurnošću predvidjeti za svaku luku, državu ili područje čak i za određene vremenske periode unaprijed i za svaku vrstu brodova. Tehnika i tehnologija savremenih informacionih sistema kakvi su potrebni brodarskim preduzećima danas postoje. Za uvođenje ovakvih ili osavremenjavanje zatarjelih informacionih sistema potrebna je spremnost i sposobnost brodarskog preduzeća da ovaj posao i uspješno izvrši.

Kako će u svojoj budućnosti brodarska preduzeća morati posjedovati najmanje pet podsistema - podsistem navigacije, podsistem kontrole tereta, podsistem kontrole brodskog pomorskog kompleksa, podsistem administracije i podsistem komunikacija, koji će morati i međusobno biti povezani lokalnom mrežom, to će sveukupne brodarske operacije zahtijevati "transformaciju informacionih postupaka", čemu će se morati prilagoditi i budući sveukupni upravljački informacioni sistemi brodarstva.

1

SISTEM INFORMACIJA U ČARTEROVANJU BRODOVA

Da bi došlo do uspješnog zaključivanja ugovora o iskorišćavanju brodova, posebno u svrhe prevoza, moraju brodari i naručioci imati uhodani sistem informacija o aktuelnoj situaciji na tržištu brockog prostora. Sistem informacija kao organizovani kompleks ljudi, tehničkih sredstava i metodoloških postupaka za prikupljanje, čuvanje, prenos i obradu informacija sve više se smatra bitnim elementom uspješnosti poslovanja. Dobro odabrane, blagovremene i iscrpne informacije omogućavaju donošenje i vrednuju sve informacije neophodne za procenu tekućih i budućih kretanja na svjetskom pomorskom tržištu broskog prostora posebno one koje se odnose na dinamiku ponude i tražnje za uslugama pomorskog prevoza.

U tu svrhu one razvijaju sopstvene informacione sisteme na osnovama savremenih naučno-tehničkih dostignuća u oblasti informatike, kibernetike i opšte teorije sistema i naročito na sve izrazitiji primjeni računarske tehnike. Primjena takvih sistema višestruko povećava obim prikupljenih informacija, izvanredno ublažava i racionalizuje njihovu obradu i distribuciju i tu maksimalno doprinosi donošenju optimalnih poslovnih odluka.

Interni informacioni sistemi brodarskih preduzeća i drugih subjekata angažovanih u poslovima čarterovanja danas sve manje djeluju kao paricijalni, izolovani sistemi, a sve više u sklopu kompleksne informacione mreže koja postoji na svakom pojedinom tržištu broskog prostora u manje ili više razvijenom obliku. Danas se interesantnim nude široke mogućnosti uključivanja u postojeće informacione sisteme koje vrše funkciju servisa za snadbijevanje korisnika informacijama iz određene oblasti kao što su Reuter-ovi monitor sistemi za praćenje vozarina rasute terete, koji obezbjeđuju tekuće informacije o ponudi, tražnji o vozarinama na tržištu brockog prostora te omogućavaju cirkulaciju relevantnih informacija između brokera, brodra i naručilaca.

Među informacionim sistemima pojedinih brodarskih preduzeća postoje značajne konceptijske razlike. Dok se kod jednih teško može govoriti o postojanju jasno uobličenog sistema informacija druga, razvijaju, kompleksne informacione sisteme za marketing istraživanja čime se djelokrug aktivnosti proteže na cjelokupno eksterno i interno poslovanje preduzeća. Kakav će tip informacionog sistema preduzeće razvijati, ne zavisi samo od veličine finansijeke

snage i poslovne orijentacije preduzeća, nego u velikoj mjeri i od kreativnosti njegove poslovne politike i opšte angažovanosti na stalnom osavremenjavanju poslovanja.

Svaki informacioni sistem mora raspolagati određenim fondom informacija iz oblasti na koju je usmjereno njegovo djelovanje. Za stvaranje takvog fonda neophodno je imati odgovarajuće izvore informacija. U čartering poslovanju takvi izvori su, u prvom redu:

- *nalozi*
- *pozicije,*
- *tržišni izvještaji,*
- *pregovori oko vozarina i*
- *razne opšte informacije.*

Nalog (orden) zajednički naziv za svaki zahtjev za prevoz određenog tereta iz jedne luke u drugu. Ovaj se pojam takođe upotrebljava i za zahtjev broдача ili krcatelja za angažovanje broда u time-charter na kraći ili duži period vremena. Između naručioca, broдача i njihovih brokera, kao i između samih brokerskih firmi, takvi nalozi cirkulišu bilo pojedinačno ili u vidu lista sa većim brojem naloga. Naloge na tržište broдskog prostora plasiraju naručioci kako bi prikupili ponude zainteresovanih broдача.

Nalozi se, kao u ostalom svi drugi dokumenti u međunarodnom pomorskom transportu pišu na engleskom jeziku, koji je internacionalni jezik pomoraca. Pri tome se, radi tačnosti teksta, redovno upotrebljavaju skraćeni oblici uobičajnih izraza čarterovanje broда, geografskih naziva poručja plovидbe. Pomorska praksa je unificirala ove skraćenice, čije je poznavanje neophodno da bi se moglo "dešifrovati sadržaj naloga".

Slično kao što naručioci putem naloga informišu zainteresovane broдare o svojim potrebama za broдskim prostorom, broдari, sa svoje strane, za svoje broдове daju poziciju (position) kao informaciju o tome gdje i kada će određeni broд (ovi) biti na raspolaganju za zapošljavanje (open for employment). Ove pozicije razlikuju se od običnih lista kretanja broдova jer se odnose samo na broдове koji će u određenom periodu biti spremni da preuzmu novi posao.

Značajna izvor informacija za sve subjekte angažovane u poslovima čarterovanja jesu tržišni izvještaji (market reports). Preko ovih izvještaja, koje izdaju velike brokerske kompanije, broдari, naručioci, drugi brokeri i agenti dobijaju sažetu sliku aktuelne situacije na tržištu u toku proteklog dana ili sedmice.

Poređenjem ocjena i zaključka izvedenih u različitim izveštajima sa soptevenom procjenom situacije na tržištu moguće je steći konkretan uvid u stvarno stanje na pojedinim djelovima tržišta od interesa. Detaljni tržišni izveštaji sadrže prvenstveno komentare o stanju na najvećim tržištima broorskog prostaa, kao što su tržište tereta i tankerko tržište, ali takođe i o drugim tržištima npr. o tržištu polovnih brodova i novogradnji. Razvoj tržišta obično se prati po određenim geografskim područjima (Atlantik, Pacifik) ili po pojedinim vrstama tereta (ugalj, žitarice ruda itd.) Uz to se izveštaji mogu odnositi i na različite kategorije brodova . Izveštaji se distribuiraju teleksom uz komentare redovno sadrže i ilustrativne primjere reprezentativnih ugovornih zaključaka postignutih u vremenskom periodu na koji se izveštaj odnosi.

2. PREGOVORI OKO VOZARINA

Najvažnije informacije razmjenjuju se za vrijeme pregovora stranaka zainteresovanih za sklapanje ugovora. Ove su informacije, naime, u najneposrednoj funkciji zaključivanja, ugovora, čime se stranke iz pasivnih potrošača tržišnih zbivanja pretvaraju u aktivne učesnike u tim zbivanjima. U tim pregovorima koji se vode direktno među stranakama ili uz asistenciju brokera najvažniju stavku čine pregovori o vozarinama. Vozarinski stavovi utvrđeni i prihvaćeni tokom ovih ugovora, predstavljaju kao takvi jedan od najznačajnijih pokazatelja i putokaza za pravilno snalaženje na freight market-u. Šta više informacije o vozarinskim stavovima razmatranih tokom pregovora nijesu od manje važnosti ni kada izostane uspješan završetak pregovora-fiksiranje ugovora, jer predstavljaju i te kako važan orijentacioni podatak za buduće pregovre.

Za uspješno poslovanje *chartering* službe brodarskog preduzeća neophodan je čitav niz drugih informacija, koje se tiču troškova eksploatacije broda kao što su npr. troškovi rukovanja određenim teretima u različitim lukama, lučki troškovi, za prolaz kroz kanale, troškovi bunkerovanja broda itd; zakrčenja pojedinih luka, opasnosti od leda, režima na pojedinim važnijim pomorskim putevima, karakteristika *maritimne sigurnosti* i tehničke opremljenosti određenih luka, cijena radne snage u pojedinim lukama i sl.

Iznenadni povremeni poremećaji opšta ekonomska situacija od odlučujućeg su uticaja na razvoj međunarodnog tržišta brodskog prostora, a dobra informisanost o tim činionicima pretpostavka je uspješnog prilagođavanja zahtjevima koje taj razvoj nameće.

Iz potrebe da se sve važnije informacije u pomorskom poslovanju prime na jednom mjestu razvili su se u svijetu značajni informacioni centri. U najširem smislu sve pomorske luke svijeta i sva važnija sredstva pomorske trgovine ujedno su i stjecišta informacija o stanju i kretanjima na svjetskom pomorskom tržištu i pojedinim njegovim segmentima.

Kao što smo ranije istakli, najvažniji informacioni centar u pomorskom brodarstvu je London, u kome djeluje najstarija i najpoznatija pomorska berza i ujedno najvažnija svjetska berza informacija iz oblasti brodarskog poslovanja-Baltic Exchange. Brokeri i zastupnici naručilaca (charters agents, cargo agents) ovdje se redovno sastaju u kasnim priepodnevnim i ranim popodnevnim časovima radi međusobne razmjene informacija. Redovna prisutnost je veoma važna na takvim berzama, jer se pored javne razmjene informacija na bazi lista naloga vrši povjerljiva razmjena informacija, koje mogu biti samo autorizovana lica ovlaštena za rad na Baltic Exchange-u.

Naravno sve pomorske zemlje imaju svoje informacione centre. Brodari koji zapošljavaju svoje brodove u međunarodnom prevozu održavaju svakodnevni kontakt sa brodarskim informacionim centrima iz mnogih zemalja.

Važnu ulogu u informisanju o svim pitanjima, a od interesa za pomorsku trgovinu i transport, kao što smo ranije istakli, ima i BIMCO, njihovi članovi na njihov zahtjev, snadbijevaju informacijama o npr. zakrčenju u pojedinim lukama, lučkim taksama i drugim lučkim troškovima, pravnom režimu i trgovačkim običajima pojedinih luka itd. Posebno značajna aktivnost ove organizacije na planu informisanja skopčana je sa njenom agazovanjem na sprečavanju nefer i protivpravne prakse u pomorskoj trgovini. Sve slučajeve kršenja ustanovljenih svjetskih standarda u pomorskoj trgovini BIMCO registruje i saopštava u svojim posebnim mjesečnim i godišnjim biltenima stavljajući ih tako na uvid najširem krugu interesenata.

156. United Nations Conference on Trade and Adequacy of Shipping Services, 1989. Establishment or Expansion of Merchant in Developing Countries. Westinform, Shipping Reports, nos.133, 188, 223, 280.

3. MREŽA ZA PRIKUPLJANJE INFORMACIJA

Od naročite je važnosti za sve subjekte u charterovanju-brodare, naručioce, brokere i agente da ustanove mrežu kontakata koja će im omogućiti da prate i utiču na zbivanja u svim djelovima tržišta od interesa i preko koje će moći da brzo prenose i razmjenjuju odgovarajuće informacije. Pojedini brokeri specijalizuju se za rad na različitim tržištima i sektorima tržišta. Komunicirajući sa takvim brokerima koji su specijalisti za charterovanje brodskog prostora za npr. prevoz žitarica i koji imaju jake i direktne veze sa velikim berzama žitarica u Londonu, Parizu, Hamburgu i New Yorku respektivno, brodar je u prilici da permanentno prati kretanje potrebe za prevoz žitarica u svjetskim razmjerama.

Na sličan način, brodar preko mreže svojih brokera može dobijati tekuće informacije o nivoima vozarine koji mogu u svako doba biti primamljivi za potencijalne naručioce, a takođe što je jednako važno dobijati informacije o vozarinama koje nude konkurentske brodarske firme.

Putem takve informacione mreže brodari neprekidno prate sve tržišne sektore od interesa. U suštini, i naručioci prikupljaju za njih interesantene informacije na analogan način. Za njih je posebno važno da stupe u komunikaciju sa brokerima koji imaju poslovne kontakte sa svim brodarima koji raspolažu odgovarajućim brodovima koji su zainteresovani za teret ili trgovinu u pitanju.

Sve što je gore rečeno odnosi se prvenstveno na informacionu mrežu brodarskih preduzeća u slobodnoj plovidbi.

Mreža za prikupljanje informacija za potrebe brodarka linijske plovidbe je u nekoliko drugačije postavljena. Brodar pojedinac, pul ili linijska konferencija, koja održava prevoz na određenoj liniji ima veliki broj linijskih agenata u svojoj službi. Ovi agenti međusobno dijele područje na kome se posao linije obavlja i u svojoj zoni svaki agent održava kontakte sa vlasnicima tereta koji se prevozi na toj liniji. Pri čemu ti kontakti mogu biti direktno ili preko podagenata i kroz ili špeditera.

Agenti i brodari u linijskoj plovidbi ulaze po pravilu, ugovorni odnos, sklapajući ugovor o pomorskoj agenciji kojim se agentima garantuju određena prava i benificije, a oni se za uzvrat obavezuju da neće bukirti teret niti obavljati bilo kakve druge poslove, za račun konkuretskih linija ili autsajdera.

Slični ugovori zaključuju se između linijskih agenata i špeditera. U načelu, linijski brodri su dužni da svoje poslove oko zaključivanja ugovora obavljaju preko svojih agenata, koji ekskluzivno pokrivaju određena područja, a agentima pripada pravo na proviziju i kada se brodar na njihovom području ne koristi njihovim uslugama - istina, u nešto smanjenom iznosu u odnosu na ugovorenu proviziju, koju linijski agent dobija kao naknadu za svoju redovnu djelatnost.

Sa tačke gledišta brodarar izgledalo bi na prvi pogled pogodnije da se umjesto korišćenja posrednika, stupa u direktno kontakte sa naručiocima. Takav postupak je moguć i ima opravdanja samo na uskim zatvorenim tržištima, kako je, npr. tankerskom s obzirom na relativno mali broj korisnika usluga. Međutim na velikim tržištima, kao što je tržište suvih tereta, gdje uspješno zaključivanje poslova prestavlja pribavljanje i doradu velikog fonda informacija, zaobilazanje usluga posrednika bilo bi krajnje neracionalno i praktično nezamislivo. Informacija je naime, toliko mnogo da i specijalizovani brokeri imaju problema da ih uredno prate, a kamo li jedno pojedinačno brodersko preduzeće.

Kod stvaranja informacione mreže pred brodarima se postavlja problem koliko brokera uključiti u mrežu. U želji da poslove čarterovanja obavlja sa što manjim osobljem, pa samim tim i uz što manje troškove, brodersko preduzeće može se odlučiti da sveukupnu aktivnost prikupljanja informacija povjeri jednom najviše dvojici brokera. Ti brokeri tada djeluju kao više ili manje ekskluzivni agenti svog brodarar i snose svu odgovornost za prikupljanje, obradu i vrednovanje informativnog materijala koji prosljeđuju brodaru. Negativna strana takvog načina rada je što brodar dobija već prerađene informacije, a što ima za poseljedicu da je odluka koju na temelju takvih informacija bude donio neće biti rezultat njegove sopstvene procjene nego procjene brokera koji je izvršio selekciju i obradu ovih informacija.

4. SREDSTVA ZA ČUVANJE I OBRADU INFORMACIJA

U svim savremenim informacionim sistemima za čuvanje i obradu informacija upotrebljava se univerzalno sredstvo-*računar*.

Primjena računara u pomorstvu danas je u upotrebi gotovo svuda u pomorskom svijetu. Osim uobičajene primjene, računari takođe opslužuju marketing i komercijalnu službu.

U poslovima pomorskog brodarstva računar se koristi naročito za čuvanje informacija i njihovo tekuće ažuriranje s obzirom na poziciju broda, ukrcajni teret gorivo itd.

Tehnička sužba brodara - u tijesnoj je vezi sa komercijalnom službom - koristi računare za određivanje optimalne brzine pri promjenljivim uslovima plovidbe i za konstrukciju tabela i grafikona, npr. za brzinu i potrošnju goriva. Neki brodari koji raspolažu velikom flotom brodova upotrebljavaju računare za određivanje optimuma upotrebe cjelokupne flote na bazi ulaznih podataka u vidu tekuće ažuriranih informacija o poziciji broda i zahtjevima za ugovaranjem tereta.

U marketnig službi razni računarski sistemi se koriste za kalkulacije u vezi sa poslom čarterovanja. Mali stoni računari, opremljeni memorijama i zamjenljivim programskim jedinicama, snadbjeveni su tekućim podacima, pojedinostima o brodovima, raznim troškovima, vozarinama itd. pri čemu su ti podaci smješteni na magneckim trakama ili diskovima mogu obrađivati zajedno sa standardnim programom plovidbe, a za manje od jednog minuta vrši se štampanje ili prikazivanje na ekranu monitora obračunatih rezultata plovidbe.

Pojedinačnim brokerima i brodskim menadžerima je za obračune koje se zasnivaju na ograničnom broju brodova zaposlenih u standardnim tipovima trgovine kapacitet stonih računara je prevelik, ali za obimnije čuvanje i obradu podataka brodari i brokeri danas investiraju u računarske terminale sa visokim kapacitetom memorije i programskih mogućnosti.

Velike brodarske kompanije danas imaju specijalna računarska odjeljenja, o kojima sa centralnom jedinicom računarskog sistema kompanije rade profesionalni programeri. U marketing, dispečerskoj operativnoj i komercijalnoj službi postoje monitori i tastature preko kojih svaka služba dobija potrebne podatke, a nove informacije se mogu smjestiti u centralnu memoriju računara. Stručnjaci za programiranje mogu pomagati u pravljenju aplikativnih programa za razne vrste poslovnih kalkulacija, za optimizaciju reda plovidbe flote, za optimizaciju ekonomije goriva za pojedinačne brodove i putovanja, za računanje preuzetog tereta (vodeći računa o restrikcijama u lukama i svojini na teretu) sa stanovišta postizanja maksimalne efikasnosti i ekonomičnosti. Kada se putovanje završi, stvarni rezultati mogu se uporediti sa predračunima putovanja kako bi se odredila odstupanja, koja će se zatim smjestiti u memoriju da bi se mogla koristiti u budućim proračunima kod sličnih poslova.

U upotrebi su takođe i svjetski rasprostranjeni informacioni sistemi za dobijanje korisnih informacija, kao što su informacije o međunarodnim uslovima, pokriće osiguranjem različitih tipova važnijih tereta o pozicijama svih brodova registrovanih npr. u lojdovom registru brodova (Lloyd's Registrar of Shipping), tako da korisnik sistema može lako pročitati na svom monitoru aktuelno stanje stvari za koje je hitno zainteresovan. On sam može da snadbije sistem novim ulaznim podacima koristeći tastaturu, tako da se te nove ili inovirane informacije mogu smjestiti u cijelom svijetu.

Korišćenje računskih sistema gore opisanih naglo raste i poboljšava efikasnost rada u mnogim oblastima. Programiran i snabdjeven potrebnim podacima, računar obrađuje i distribuire informacije veoma brzo. Naravno, prisutne su i određene teškoće u stalnom i pravovremenom snabdijevanju sistema važnim informacijama. Brodari i brokeri izbjegavaju suviše naporno i skupo programiranje koristeći računare uglavnom za osnovne standarde plovidbene kalkulacije, dok se kompjuterski sistemi velikih kapaciteta za čuvanje podataka i distribuciju informacija koriste za šire potrebe.

Vrijeme je vrlo važan faktor kod prijema i obrade informacija u poslovima čarterovanja broskog prostora. U čarterovanju obično nema strogog radnog vremena, jer informacije stižu stalno i iz djelova svijeta koji pripadaju različitim vremeniskim zonama. Isto tako u uslovima konkurencije brodari i naručioci redovno vrše izbor između većeg broja alternativnih poslovnih partnera. Pojedini partneri, opet mogu da se nalaze u najrazličitijim krajevima svijeta pa se radna vremena ne mogu poklapati.

VIII. POMORSKO TRŽIŠTE I ODNOS PONUDE I TRAŽNJE

1. Tražnja na tržištu

Tražnja na pomorskom tržištu predstavlja dio ukupne tražnje za pomorskim saobraćajnim uslugama. Tražnja saobraćajnih usluga u pomorstvu u stvari predstavlja dio ukupne potrebe za prevozom, koje su tržišni subjekti spremni da koriste i plate po određenoj cijeni. ¹⁵⁷

Pri tome razlikujemo tražnju za brodskim prostorom od tražnje za brodovima.

Tražnju brodskog prostora možemo posmatrati kao ukupnu tražnju za svim pomorskim prevozima te tražnju na pojedinim segmentima pomorskog tržišta. Naravno treba ukazati da su sva ova tržišta međusobno povezana. Tržište trampera ima jakog uticaja i na ostale vrste transporta, na tankere, na prevoz mineralnih ulja, na linijske transporte, pa čak i na prevoz putnika, a i na lokalne transporte kao i na mediteranske. Pokazalo se je npr. da tržište vozarina za kabotažu u Italiji i ako se odnosi na uski nacionalni sektor, te na njega djeluje konkurencija željeznice i autotransporta, ipak vrlo brzo i oštro reaguje na kretanje međunarodnog tržišta vozarina.

Obzirom da bi analiza tražnje o pojedinim vrstama pomorskih prevoza, odnosno po pojedinim relacijama zahtijevala iscrpnu analizu koja prelazi okvire ovoga rada, ukazat ćemo, u ovom poglavlju samo na osnovne karakteristike tražnje na pomorskom tržištu i faktori koji je determinišu.

Treba naglasiti činjenicu da je tražnja na pomorskom tržištu podložna promjenama kako u dugom tako i kratkom roku, kako po svom obimu tako i po strukturi.

Na slobodnom tržištu se naime stalno dešavaju promjene u tražnji ponude i cijena, kako potrošačkih dobara, tako obično, kao rezultat toga i faktora proizvodnje.

157. V.D.Flore - Ekonomika pomorskog transporta 1990 str. 51.

Promjenama su podložne ljudske želje i potrebe, tehnički metodi proizvodnje, i obim raspoloživih faktora proizvodnje.

Razvoj svjetskog pomorskog tržišta uticao je na nagli porast međunarodnog robnog prometa. Međunarodna podjela rada bazira se na korištenju apsolutinih i komparativnih prednosti zemalja za proizvodnju pojedinih roba, i zahtijeva jeftin transport velikih kapaciteta za prevoz na vrlo dugim relacijama, odnosno pomorski transport. Danas u svijetu ne postoje potpuno samostalne - dovoljne privredne cjeline. Sve zemlje su upućene na međunarodnu razmjenu rada. Bez obzira na nacionalnu veličinu tržišta i privrednu snagu, svaka zemlja je upućena na međunarodno tržište, bilo da uvozi sirovine ili industrijske proizvode, bilo da izvozi produkte nacionalne privrede.

Savremene tendencije u razvoju velikih ekonomskih sistema idu u pravcu sve veće ekonomske integracije na međunarodnom planu. U tom smislu povećava se međuzavisnost sistema i obim međunarodne robne razmjene.

U svjetlu ove konstatacije treba posmatrati fenomen stvaranja multinacionalnih kompanija odnosno velikih korporacija koje lociraju svoje proizvodne kapacitete van granica zemlje, tamo gdje za to postoje optimalni ekonomski uslovi.

Proces povezivanja proizvodnih jedinica lociranih u različitim zemljama bio je jedan od faktora ogromnog toka robe unutar transracionalnih korporacija, tako da danas veliki dio svjetske trgovine čini unutar kompanijska razmjena. 158

U tom smislu se mijenja i prestava o tržišnim privredama gdje je industrijska proizvodnja koncentrisana u visoko razvijenim zemljama -metropolama. Međutim, razvoj velikih industrijskih kompleksa sa ogromnim obimom proizvodnje zahtijeva i veliko tržište, tako da apsorciona moć nacionalnih tržišta, postaje preuska pa se i realizacija robe nužno vrši i na međunarodnom tržištu, često veoma daleko od mjesta proizvodnje.

Prema predviđanjima brojnih autora domaćih i stranih u bliskoj budućnosti prisustvovat ćemo spektakularnoj koncentraciji ekonomske moći i širenja sfera aktivnosti transnacionalnih korporacija.

Svjetski privredni razvoj i zahtjevi za povećanjem produktivnosti proizvodnje zahtijevaju sve veću specijalizaciju u okviru pojedinih nacionalnih ekonomija i tako sve veću upućenost na međunarodno pomorsko tržište.

Važna karakteristika tražnje na pomorskom tržištu za brodskim prostorom je njena cjenovna neelastičnost. Ona se ne odnosi na tržište brodova koje ima mnogo izraženiju cjenovnu elastičnost.

Faktori koji utiču na tražnju na pomorskom tržištu su veoma složeni. Svi ovi faktori mogu se podijeliti na ekonomske, tehnološke i prirodne. Međutim, treba naglasiti da je dejstvo ovih faktora povezano i da su oni međuzavisni, a ova podjela je teoretske prirode. Jer djelovanje pojedinih faktora ima svoj ekonomski tehnološki i politički aspekt. No bez obzira na to u cilju analize determinati tražnje na pomorskom tržištu poslužiti ćemo se ovom podjelom.

Prije svega treba imati u vidu da je tražnja za pomorskim transportnim uslugama izvedena tražnja iz veličine obima međunarodne prekomorske razmjene, a da je razvoj uslovljen i izveden iz stanja i razvojnih tendencija svjetske privrede. Otuda i svi ovi brojni faktori ekonomske i vanekonomske prirode koji određuju razvoj svjetske privrede i međunarodne razmjene imaju posledičan odraz i na stanje međunarodnog-pomorskog tržišta - brodskog prostora. 159

Ekonomski faktori imaju najveći uticaj na formiranje tražnje na brodskom prostoru. Obim tražnje na ovom tržištu determinisan je prije svega međunarodnom robnom razmjenom.

Tehnološki razvoj pojedinih zemalja i regiona svijeta mijenja i strukturu njihovog uvoza i izvoza.

Nedovoljno razvijene zemlje moraju u relativno kratkom vremenskom periodu asimilirati nagomilanu savremenu tehnologiju razvijenih zemalja koje uz to rapidno stalno idu naprijed. Jednom osvojeni tehnološki proces sjutra je već prevaziđen, a zemlje trećeg svijeta nemaju toliko kapitala da mogu lako i bez ozbiljnih ekonomskih posljedica žrtvovati jednom uloženi kapital. 160

Razvoj pojedinih privrednih grana, na primjer metaloprerađivačke i mašinske industrije zahtijeva prevoz ogromnih količina sirovina. Tako se pojedine zemlje koje su ranije bile izvoznici rude, pretvaraju u uvoznike onog artikla pod uticajem tehnološkog razvoja, odnosno razvoja svoje industrije.

-
159. -M. Božić - karakteristike i tendencije kretanja svjetskog pomorskog tržišta i brodskog prostora
-Reese H.C. (ed. 1993. Merchant Marine Policy. Proceedings of the Symposium of the Fifteenth Ocean Shipping Management Institut
160. -S.Markušić- Novi međunarodni Ekonomski poredak, str.23
-Shipping World, 1992 - 4

Socijalno politički faktori imaju veliki, često presudan značaj za obim i strukturu tražnje na pomorskom tržištu. Politički odnosi pojedinih zemalja često presudno utiču na njihovu ekonomsku razmjenu bilo da je stimulišu ili ograničavaju.

Veliki je broj primjera kada je zaoštavanje političkih odnosa usporio ili čak potpuno blokiralo robnu razmjenu morskim putem između pojedinih zemalja.

Poznat je primjer ekonomske i pomorske blokade Francuske u vrijeme Napoleonovih ratova od strane Engleske. Šezdesetih godina bio je poznat primjer ekonomske i pomorske blokade Kube od strane USA.

U novije vrijeme poznat je i slučaj ekonomske i pomorske blokade naše zemlje na Jadranu.

Pozitivne promjene između Kine i USA, te sa Zapadnom Evropom stimulativno su djelovale i na pomorsku trgovinu između ovih zemalja.

U međunarodnonim ekonomskim odnosima sve više se produbljuje jaz između razvijenih i nerazvijenih zemalja. U tom pogledu stepen razvoja utiče na strukturu njihovog izvoza i uvoza, odnosno na njihovo učešće u prekomorskoj trgovini.

Težnja nerazvijenih zemalja da izmjene svoju privrednu strukturu i da se uključe u proces industrijskog razvoja koji bi im omogućio da preskoče prag nerazvijenosti teško se realizuje.

Međunarodna podjela rada se ne može uzeti samo kao nešto faktičko, kao nešto dato prirodnim resursima, odnosno raspoloživim proizvodnim faktorima. Ona je u isto vrijeme i nešto normativno nešto tehnološko, nešto što treba da predstavlja prednost akcije cijene svjetske zajednice u svrhu pravičnije podjele rada, među ekonomskim neravnim, kako atribut nerazvijenosti ne bi bio dvostruk, jednom u vidu skuplje domaće proizvodnje industrijske robe, a drugi put u vidu relativno sve jeftinijeg izvoza primarnog proizvoda. 161

Jedan od značajnih ekonomskih faktora koji ima velikog uticaja na tražnju za brodskim prostorom je i ekonomska politika pojedinih država, a posebno razvijenih zemalja čiji uvoz i izvoz ima često značajan uticaj na pomorsko tržište.

Rastući protekcionizam u politici, većina zemalja, ima negativne efekte na međunarodnu robnu razmjenu, a posebno na pomorski robni promet.

Tehnološki faktori usko su povezani sa ekonomskim. Sve tehnološke promjene imaju ekonomske uzroke i posljedice. Industrijska revolucija koja je omogućila razvoj kapitalističkih zemalja zahtijevala je prevoze ogromnih količina goriva i sirovina prema industrijskim centrima, kao i transport gotovih proizvoda do tržišta. Zato je proces industrijalizacije praćen i revolucionarnim promjenama u saobraćajnom sistemu, a posebno u brodarstvu. Prevoz uglja postaje najznačajniji teret u prekomorskoj trgovini.

Pod dejstvom daljih tehnoloških promjena dizel i benzinskog pogona u industriji i saobraćaju, mijenja se i struktura tražnje na saobraćajnom tržištu. Tako postepeno dolazi do napuštanja parnog stroja i smanjenja učešća uglja u prevozu i do povećanja učešća tečnih goriva.

U ovom kontekstu treba istaći i značaj strateških faktora na tražnju u pomorskom tržištu. Stvaranje rezervi goriva i drugih roba od strateške važnosti od strane velikih sila može imati veliki uticaj na pomorske prevoze tih roba.

Prirodni faktori imaju takođe veliki uticaj na međunarodnu razmjenu morskim putem.

Prirodni faktori prije svega utiču na proizvodnju i prevoz nekih veoma važnih proizvoda, kao što su energetske sirovine i hrana.

Prirodna bogatstva u svijetu su neravnomjerno raspoređena i zbog toga se javlja neužnost njihovog transporta. Ovo se naročito odnosi na naftu, ugljen i rude koji imaju navjeći značaj za pomorsku trgovinu. Osim toga uticaj prirodnih faktora je veoma velik na proizvodnju poljoprivrednih proizvoda. Pored toga što se određeni proizvodi kao što su kafa, šećer neke vrste voća i drugo, mogu proizvoditi samo u određenim regionima svijeta koji za to imaju odgovarajuće klimatske i druge prirodne uslove, proizvodnja žitarica isto tako bitno zavisi od prirodnih faktora.

Tako smanjenje u proizvodnji žitarica u zemljama velikim potrošačima izaziva potrebu velikog uvoza. Primjer za ovo je uvoz žitarica u Rusiji koji varira iz godine u godinu, zavisno od uspjeha žetve (koja pored ostalog najviše zavisi od prirodnih faktora).

Tendencije stalnog povećanja svjetske industrijske i poljoprivredne proizvodnje, povećanje broja stanovništva, proširenje tržišta pojedinih roba i ekspanzija svjetske trgovine uticali su na rast ukupnog obima prekomorskog robnog prometa.

Važan faktor koji određuje povećanje postojeće tonaže, odnosno obim ponude je dužina prosječnog puta. Smanjenje dužine relacija ima efekte na povećanje ponude, a produženje relacija na smanjenje ponude postojeće tonaže.

Pojedini brodovi i brodari imaju različite visine troškova i vozarine. Pri tom iznosu, visinu vozarina, brodari koji imaju visoke ukupne troškove, mogu pokriti samo varijabilne troškove. Različiti troškovi raznih brodara, su jedan od osnovnih uzroka što je grafikon ponude aktivne tonaže rasta kao funkcija vozarina. Pri svakom povećanju vozarina raste progresivno broj brodova s većim troškovima koji mogu pokriti varijabilne troškove i tako staviti brod u službu. **162**

Na razvoj svjetske trgovačke flote i ponudu brodskog prostora utiču i tehnološki politički i vojni faktori.

Tehnološki razvoj utiče na veličinu i brzinu brodova, njihovu opremu, pogon i sigurnost brzine.

Pomorska politika pomorskih zemalja motivisana ekonomskim i vojno-političkim ciljevima utiče na obim i strukturu nacionalne trgovačke flote.

Struktura svjetske flote prema tipovima i vrsti brodova, pogonu, veličini, te vlasništvu, odnosno nacionalnoj pripadnosti, odraz su ekonomskih tehnoloških i političkih redova u pomorskom brodarstvu, odnosno uslovljeni su strukturom potreba za prekomorskim prevozom.

Ponuda transportnih kapaciteta na međunarodnom tržištu brodskog prostora izrazito je koncentrisana na prevoznike visokorazvijenih zemalja (posebno kapitalističkih), tako da se može reći daje pomorski transport djelatnost koja se nalazi u rukama krupnog kapitala. Razvijene kapitalističke zemlje raspolažu sa oko 75% od ukupnih kapaciteta trgovačke mornarice, a zemlje u razvoju sa svega 6-7%. **163**

62. Z. Jelenić: *Ekonomika pomorstva* str. 212

63. M. Božić: *Karakteristike i tendencija razvoja tržišta brodskog prostora.*

2. Ponuda na tržištu

Ponudu na pomorskom tržištu sačinjavaju kapaciteti brodova koje brodovlasnici namjenjuju proizvodnji transportne usluge pri datim vozarinama.

Kvalitet ponude trebalo bi da odgovara veličini potrebne tražnje prevoznih usluga. Nepoznavanje fonda tražnje može dovesti do disproporcije između ponude i tražnja, a samim tim do formiranja transportnih kapaciteta, pa čak i relacija koje nemaju opravdanja ili su pak nedovoljni da zadovolje stvarne potrebe. 164

Ponuda broskog prostora uslovljena je tražnjom. Već sama narudžba broda odnosno gradnja predstavlja ponudu iako tražnja ne mora postojati. Analiza ponude vrši se na osnovu podataka o postojećim naručenim dwt odnosno brt. Značajan pokazatelj je i odnos naručenog kapaciteta brodova (dwt) prema bruto registarskim tonama (brt).

Povećanje odnosa dwt-brt rezultat je povećanja veličine brodova.

Pored kapaciteta, ponudu određuju broj brodova, njihova vrsta kao i vrijeme zadržavanja u lukama (odnosno broj godišnjih obrta).

Važan element koji određuje ponudu je brzina. Kod tankera i bulkariera povećanje brzine je manje nego kod kontejnerskih linijskih i specijalnih brodova. Zamjena brodova gradjenih prije i za vrijeme Drugog svjetskog rata male brzine, pojavom modernih brodova veće brzine, bila je vrlo važna za povećanje efikasnosti brodarstva. Time se omogućava povećanje broja obrta postojeće tonaže odnosno povećanje njenog učinka. Brzina obrta međutim zavisi od efikasnosti luka odnosno od faktora tonaže. Porast prometa, porast broja brodova i ukupne tonaže zahtijevali su povećanje efikasnosti rada u cilju smanjenja vremena zadržavanja brodova u lukama. Imajući u vidu potrebne adaptacije luka zahtjevima povećanog prometa, došlo je do gradnje posebnih terminala za pojedine vrste tereta, rasutih, tečnih, kontenerizovanih i drugih odnosa do specijalizacije luka gdje se utovar i istovar broda vrši vrlo brzo i efikasno, čime se smanjuje vrijeme zadržavanja brodova u lukama i omogućava povećanje broja obrta brodova, odnosno ponudu raspoložive tonaže.

Šezdesetih godina javljaju se novi tipovi brodova za prevoz rasutih tereta, kombinovani brodovi za prevoz tečnih i rasutih tereta te kontejnerski i Ro/Ro brodovi.

Konjunktura izazvana svjetskom krizom 1967. g. i produženje prosječnog prevoznog puta zbog zatvaranja Suetskog kanala izazvali su novi priliv tonaže tako da trgovačka mornarica 1969 godine dostiže kapacitet od 211.660.893 brt, a 1970 g broji 52.444 broda i 227.489.864 brt, od čega tankeri čine 88 miliona brt ili 39% svjetske flote, a brodovi za rasute terete 46,6 mil. brt ili 20,5%.

Poslije drugog svjetskog rata kapaciteti svjetske trgovinačke mornarice 1946 g. iznosili su 90 miliona tona nosivosti. I pored velikih gubitaka u toku rata zahvaljujući prije svega ogromnoj produkciji brodogradilišta USA i Kanade i drugih zemalja ukupni kapaciteti u odnosu na prethodni novi su povećani čak za 23%. USA predstavlja najveću pomorsku silu na svijetu sa 50.389.000 dwt 1947. godine, kapaciteti su povećani za 15% tako da je 1948. godine flota dostigla nivo od 80.291.593 brt. U kriznom periodu 1947-1950 dolazi do naglog razvoja flote što je posledica Korejskog boom-a.

1952 g. tonaža je povećana čak za 2,9 mil.tona, ali broj brodova raste sporije od tonaže što ukazuje na povećanje veličine broda. Naročito se povećava tankerska flota koja iznosi 32.373.775 brt što je dvostruko više nego 1939 g. Istovremeno opada interes za gradnju putničkih brodova. 1953 g. trgovačka mornarica ima 93.351.800 brt od čega tankeri imaju 21.963.937 brt odnosno 23,5%.

Konjunktura je izazvala velike narudžbe i veliki priliv novogradnji 1953 god. koji opada 1954 g. zbog krize na tržištu. Kapaciteti svjetske flote 1954 g. sa 93.5000 brt. bili su iznad potrebnih tako da su vozarine bile niske. U ovom periodu dolazi do povlačenja iz prometa velikog dijela starih brodova.

Prvi Suecki boom 1956 uticao je na veliko povećanje trgovačke mornarice čak za 4.631.000 brt što je bilo rekordno povećanje. Ovaj trend se nastavlja u 1957 godini kada je došlo do porasta flote za novih 5,05 mil. brt.

Primjetno je stalno povećanje udjela brodova na motorni pogon koji imaju tonažu od 40,95 mil. brt prema 69,29 mil. brt parnih brodova. Narednih godina nastavlja se ekspanzija svjetske trgovačke mornarice i stalno povećanje učešća tankerske tonaže. Novi brodovi se javljaju na tržištu brže nego što se stari povlače iz upotrebe.

Poseban uticaj na rast tankerske tonaže početkom sedamdestih godina imalo je zatvaranje Sueckog kanala i produženje prevoznog puta ovog tereta. Ponovo otvaranje Sueskog kanala, rast cijena nafte i restrikcije izvoza zemalja OPEC-a negativno su uticale na tankersko tržište i usporile rast tankerske tonaže.

Interesantno je analizirati i promjene u strukturi tonaže po veličini brodova. U protekloj deceniji, trend gradnje sve većih brodova, a naročito tankera i brodova za rasute tereta došao je do izražaja. Međutim, taj trend bio je naročito izražen u periodima visoke tražnje i vozarina početkom osamdesetih godina, a kasnije je naročito kod tankera, smanjenje tražnje i teškoće oko uposlenja brodova naročito mamutskih veličina, smanjilo narudžbe vrlo velikih brodova.

Ipak u periodu 1980-1991 gošlo je do porasta tonaže brodova iznad 5 000 brt. Ovi brodovi su 1980 učestvovali sa 13,41% a 1991 čak sa 36,5% u svjetskoj trgovačkoj mornarici.

Upoređujući stanje 1980-1990 godine posebno je uočljivo povećanje flote Grčke, koja je skoro za 4 puta povećala svoju tonažu kao i Panama, čija je tonaža povećala za oko 5 puta. Istovremeno primjetna je i staganacija flota USA i V. Britanije. Iako je Liberija sa flotom od 75 mil. tona, na prvom mjestu, defakto Grčka je pomorska zemlja sa najvećom tonažom trgovačke flote na svijetu, jer veliki broj njenih brodova plovi pod zastavom Liberije, Paname i drugih tzv. "jeftinih zastava".

Ovom prilikom treba posebno reći o fenomenu razvoja flote "jeftinih zastava".

Razvojem društvenih odnosa za mnoge brodovlasnike pravni poredak njihove države postao je finansijski nepogodan u pogledu poreskog sistema, tehničkih zabtjeva i uslova iz radnih odnosa posada. Zbog toga mnogi brodovlasnici nastojali su svoje brodove registrovati u nekoj stranoj državi koja bi im pružila neke povoljnije ekonomske uslove. Tu je situaciju iskoristilo nekoliko malih država koje ne propisuju skoro nikakve preduslove za registraciju strane flote pod njihovom zastavom. Dovoljan je formalni upis brodova u njihov registar. Zbog ovako jednostavne formalnosti i jeftinog upisa te zemlje su uspjele da do danas privuku oko 1/3 svjetske flote uglavnom iz razvijenih zemalja tržištne privrede. 165

2.1.

Prilagođavanje ponude tražnji

Elastičnost ponude možemo posmatrati na različitim nivoima; na nivou cjelokupne ponde brodskog prostora na svjetskom tržištu, na nivou tankerskog, tramperskog ili linijskog tržišta, na nivou pojedinih segmenata svakog od ovih tržišta, na nivou nacionalne trgovačke flote, na nivou pojedinačnog brodskog preduzeća.

Bez obzira na kom nivou posmatrali elastičnost ponude treba imati u vidu njenu vremensku dimenziju odnosno rok za prilagođavanje ponude, zahtijevima tražnje. Pri tome razlikujemo:

- a) Trenutni rok,
 - b) Dugi rok,
 - c) Kratki rok, ¹⁶⁶
-
- a) Pod trenutnim rokom podrazumijevamo tako kratak vremenski period u kome nije moguće nikakvo prilagođavanje tako da je krivulja troškova vertikalno prava, a kriva ponuda sasvim ne elastična.
 - b) U dugom roku predstavlja dovoljno dug period da se izvrše promjene u proizvodnji i fiksnom kapitalu, kriva ponude postaje najelastičnija kriva od svih odgovarajućih krivi.
 - c) Kratki rok predstavlja vremenski period između ova dva ekstrema u kome ne dolazi do promjena u kapitalnoj opremi već se mijenja stepen korištenja kapaciteta.

Teško je precizirati koliko je dugi rok u brodarstvu obzirom da on zavisi od više faktora kao što je produktivnost rada u brodogradnji, stanje na tržištu brodova, vrsta i veličina preduzeća itd. Međutim on je svakako duži od 2 godine, obzirom da je to približno najkraće vrijeme potrebno za razvoj novih kapaciteta.

Pomorski transprot predstavlja jedan od kapitalno najintenzivnijih djelatnosti sa relativno dugim vijekom trajanja kapaciteta što bitno

onemogućava prilagođavanje kolebanjima tražnje u kraćim vremenskim periodima.

Pored toga s obzirom na duži rok izgradnje kapaciteta trgovačke flote, njihovo povećanje planira se unaprijed u skladu sa predviđenjima tražnje, a svako bitnije neispunjenje ovih predviđanja pojačava neusklađenost tražnje sa ponudom. 167

Ako posmatramo razvoj ponude na nivou cjelokupne svjetske trgovačke mornarice kroz dugi vremenski period možemo konstatovati da je taj razvoj pratio razvoj tražnje, odnosno povećanje obima razmjene morem, a da se i struktura svjetske flote po vrstama, tipovima i kapacitetima brodova prilagođava strukturi tražnje. Međutim uočava se takođe da je kapacitet rastao skokovito, odnosno da je priliv tonaže u pojedinim periodima bio izrazito veliki, a u drugim znatno manji, odnosno da je povlačenje brodova iz flotnog sastava radi kasiranja bilo u nekim periodima veće, a u drugim manja. Ta dinamika uslovljena je cikličnim kretanjima na tržištu. U konjunktornim periodima povećavaju se narudžbe novogradnje, a povećava se i tražnja za polovnim brodovima, pa se čak i dotrajali brodovi zadržavaju u eksploataciji. U periodu depresije, pak smanjuje se tražnja za brodovima i narudžba novih brodova.

Međutim povećanje narudžbi novogradnji u periodu konjunktore zbog relativnog dugog roka gradnje te zakrčenosti svjetskih brodogradilišta u tim periodima često dovode do toga da novo-izgrađeni brodovi uđu u eksploataciju u vrijeme kada je konjunktorni dio ciklusa prošao i kada je tržište u depresivnoj fazi odnosno kada su smanjene tražnja i vozarine. U takvim uslovima priliv nove tonaže još više obara vozarine i povećava disproporciju ponude i tražnje. Da bi se doprinijelo ponovnom uspostavljanju ravnoteže odnosno smanjenju viška ponuđene tonaže, pored ubrzanog kasiranja polovnih i dotrajalih brodova jedan dio kapaciteta se stavlja u rasrpemu, odnosno privremeno povlači iz eksploatacije.

Sposobnost prilagođavanja oscilacijama tražnje i cijena različito je u periodu rasta i opadanja tražnje. U fazi konjunktore pomorski brodar može da eventualno poveća obrt broda, a zatim kad varijabilni troškovi pređu u progresiju ide se na proširenje kapaciteta odnosno sa intezitetskog na kvantitativno prilagođavanje.

U Periodu opadanja tražnje i cijena preduzeće može smanjiti intezitet korišćenja brodova, a kada stepen korištenja kapaciteta postane nizak tako da se ne mogu pokriti ni varijabilni troškovi, ostaje mogućnost da se kapaciteti privremeno izključe iz upotrebe ili da se trajno smanje prodajom brodova.

Kad vozarine padaju ponuda je mnogo elastičnija, bar dotle dok visina vozarine dozvoljava, bar neke dobiti i zapošljavanje čitave flote. Kad vozarine padnu ispod ovog limita nastaje konkurencija sa ekonomičnijim brodovima. Stariji brodovi mogu ploviti samo tako dugo dok tekući gubici na njima ne prelaze troškove raspreme. Kad vozarine padnu tako nisko da tekući gubici prelaze troškove raspreme, onda ne preostaje ništa drugo nego rasprema.

Ako ovakva situacija niskih nerentabilnih vozarina potraje duže 2,3,4 godine onda dolazi do prodaje broda kao staro željezo. 168

Koliko mehanizam, stavljanja brodova u raspremu s jedne strane doprinosi uspostavljanju poremećene ravnoteže na pomorskom tržištu, on s druge strane ne odgovara brodarским preduzećima, jer brod u raspremi opterećuje brodar visokim fiksnim troškovima. Međutim, brodari pribjegavaju ovoj mjeri zato što očekuju da će se situacija na tržištu popraviti i da će ponovo moći uposliti rasprenjene brodove, kao i zato što u periodima kriza opada tražnja i cijena pomorskih brodova.

U periodima konjunktore visoki profiti privlače kapital u pomorskom brodarstvu, a u periodima krize niske vozarine destimulišu ulaganja. Međutim, na pojedinim segmentima tržišta, postoje prepreke prenošenja kapitala. Jake monopolske strukture koje kontrolišu linijsko tržište, kao i složenost organizacije linijskog poslovanja, destimulišu ulazak novih brodova na ovo tržište.

U tankerskom brodarstvu karakteristično je takođe prisustvo monopolnih struktura obzirom da se najveći dio flote nalazi u vlasništvu petrolejskih kompanija. Na ovome se tržište vozarinskim stavovima tj. politici cijena, pristupa prvenstveno s gledišta interesa korisnika usluga. To proizilazi iz uske povezanosti tankerskog brodarstva s korisnicima prevoznih usluga i pokazuje se da to brodarstvo čini samo podsistem većeg sistema tj. sistema proizvodnje, prerade i potrošnje nafte. 169

Samo manji dio tereta namijenjen je tzv. slobodnom tankerskom tržištu. Osim toga trend povećanja kod tankera zahtijeva veliki kapital za ulazak na ovo tržište koje je inače, vrlo nestabilno i stoga manje atraktivno za plasman kapitala.

Na slobodnom tržištu gdje postoji izražen automatizam ponude, gdje i pored tendencije gradnje velikih bulkcarriera veliki udio u prevozu imaju i manji tramperi, plasman novih kapitala i ulazak novih brodova je mnogo jednostavniji.

168. D.V. Flore: -Ekonomika pomorskog transporta

169. Kolarić-Nemarnik- Marketing u pomorskom saobraćaju

Međutim specijalizacija brodova za pojedine terete dovodi do podjele i ovog tržišta. Veliki dio tonaže takođe je vezan za velike svjetske proizvođače. Tako je oko 2 miliona dwt u vlasništvu čelične industrije.

Pojava i ekspanzija tzv. kombinovanih brodova povećava elastičnost ponude. U periodima smanjenja tražnje na tankerskom tržištu ovi brodovi prelaze na trampersko, gdje su vozarine veće, čime doprinose uspostavljanju ravnoteže na tankerskom tržištu zbog smanjenja ponude. Veliki priliv ove tonaže na trampersko tržište izaziva smanjenje vozarina i doprinosi ujednačavanju profitne stope na tržištu u cjelini. Jedan od načina prilagođavanja ponude u brodskim oscilacijama tražnje u kratkom roku je i povećanje i smanjenje brodova koje ima efektno povećan ili smanjen broj obrta i učinak brodova. Međutim povećanjem brzine, limitirano je varijabilnim troškovima (posebno troškovima goriva) koji poslije određene granice prelaze u progresiju, kao i vremenom zadržavanja brodova u lukama.

Za vrijeme dobre konjunktore može se ubrzati plovidba, može se pospješiti ukrcaj i iskercaj u određenim granicama mogu se izbjeći neka usputna pristajanja itd. ali sve to skupa može prema nekim proračunima povećati korištenje broda za najviše 15-20%. To je element koji ograničava ponudu broskog prostora u momentu kada vozarine skaču. ¹⁷⁰

Pored toga periode krize brodari koriste da izvrše potrebna dokovanja i remonte brodova (koji u periodima konjunktore predstavljaju vrlo skupi gubitak vremena) čime smanjuju svoju ponudu za izvjesno vrijeme.

Prilagođavanje tipa broda i njegove promjene veličine i brzine zahtijevima sadašnje i buduće tražnje, predstavlja imperativ za broderska preduzeća.

U periodima kriza najteže je uposliti zastarele brodove koji ne odgovaraju potrebama krcatelja i ne pružaju kvalitetnu transportnu uslugu. Međutim potrebe i zahtjeve tržišta, treba predvidjeti za čitav vijek trajanja broda koji iznosi oko 15 godina te je prilikom nabavke novog (ili polovnog) broda neophodno imati u vidu ne samo sadašnje, već i buduće zahtjeve tražnje kako bi ponuda brodera bila adekvatna i kako bi stepen korištenja kapaciteta tokom čitavog vijeka trajanja broda bio zadovoljavajući, a investicija rentabilna.

Usklađivanju ponude sa zahtjevima tražnje u interesu je brodarstva kao cjeline i stabilnosti tržišta i vozarina kao i u interesu pojedinačnog brodera.

U tom smislu poznavanje sadašnjih i budućih potreba odnosno tražnje na pomorskom tržištu predstavlja osnov za kreiranje poslova i razvojne politike broderskih preduzeća. Zato su marketing istraživanja, a posebno istraživanja pomorskog tržišta, uslov, za kreiranje efikasne poslovne politike brodskih preduzeća.

170. - Gilman, S. 1996. "Optimal shipping technologies for Routes Developing Countries", Journal of Transportation Economics and Policy (January)

3. Ciklusi na tržištu

Jedna od osnovnih karakteristika pomorskog tržišta je njegova izrazita vremenska neravnomjernost koja se izražava u velikim oscilacijama vozarine.

Te oscilacije mogu biti sezonskog karaktera, dakle kratkoročne te dugoročne oscilacije koje traju više godina i tada govorimo o cikličnim oscilacijama pomorskog tržišta.

Sezonske oscilacije, izazvane su sezonskim ciklusima u proizvodnji i prometu pojedinih roba koje imaju značajno učešće u pomorskom transportu. To se na primjer odnosi na proizvodnju i promet poljoprivrednih proizvoda. Ciklične oscilacije koje nemaju sezonski karakter, već imaju dugoročni karakter, imanente su ne samo na pomorskom tržištu i pomorskoj privredi, već i na svjetskoj privredi kao cjelini. Iako se često ističe da su ciklična kretanja svojstvena zapadno-tržišnoj privredi, treba konstatovati da ona postoji i u zemljama tranzicije.

Razvijenoj robno-novčanoj privredi uopšte, odnosno tržišnoj privredi svojstvena su tipična kretanja, odnosno pojava da poslije perioda privrednog razvoja slijede periodi kriza, što se manifestuje u fluktaciji ukupne zaposlenosti, proizvodnje i nacionalnog dohotka. Obzirom, da je ekonomska teorija posmatrala socijalizam (zemlje bivšeg istočnog bloka) kao centralističko - planski i ekonomski sistem u kome je spotano djelovanje tržišnog mehanizma bilo supstituirano planom u skladu s privrednom praksom.

Međutim sa evolucijom ekonomske teorije, afirmacijom tržišne privrede u pojedinim zemljama, te sa sve većim uključivanjem zemalja u razvoju u međunarodnu robnu razmjenu i teorija i praksa ukazuju da i u privredi tih zemalja postoje određena ciklična kretanja.

Obzirom da veliki praktični značaj, izučavanja privrednih ciklusa za sve privredne subjekte i društveno ekonomske sisteme, te na vrlo značajne ekonomske, socijalne i političke posledice privrednih ciklusa, oni su postali predmet izučavanja velikog broja teoretičara iz oblasti ekonomije i drugih nauka.

Ovo interesovanje naročito se povećalo u vrijeme velike ekonomske krize tridesetih godina ovog vijeka.

Poznati američki ekonomista Michel koji se kao direktor Nacionalnog biroa za ekonomska istraživanja u SAD bavio problematikom cikličnih kretanja u privredi podijelio je privredne cikluse na više faza. Prva faza je privredna ekspanzija koja dolazi do najviše tačke kada počinje faza kontra-akcije koja dolazi do najniže tačke privrednog ciklusa, da bi ponovo došlo do oživljavanja privrede, odnosno do faze ekspanzije. Grafički prikazani privredni ciklusi imali bi na taj način oblik sinusoidne. Uobičajena podjela privrednih ciklusa je na fazu konjunktura i fazu depresije. U konjunktornom dijelu privrednog ciklusa dolazi do rasta proizvodnje, zaposlenosti i dohotka a u fazi depresije (krize, recezije) do pada proizvodnje, zaposlenosti i dohotka. Postoji veliki broj teorija koje objašnjavaju uzroke privrednih ciklusa. Takozvane eksterne teorije objašnjavaju pojavu privrednih ciklusa faktorima izvan ekonomskih sistema kao što su političke promjene socijalne promjene, tehnološke inovacije, migracija stanovništava, klimatski faktori, pojava sunčanih pjega itd. Interne teorije objašnjavaju pojavu prirodni ciklusa kretanjima unutar privrednog sistema, kao što su teorija nedovoljne potrošnje, teorija koja objašnjava cikluse supstitucijom kapitalnih dobara, kreditnom politikom banaka itd.

Obzirom da je privredna aktivnost vrlo složena i da zavisi od velikog broja internih i eksternih faktora u analizi privrednih ciklusa potrebno je uzeti u obzir više faktora, koji su međusobno povezani i koji zajedno djeluju na privredna kretanja. Svaki privredni ciklus ima svoje specifične uzroke i objašnjavati ih simplificirano jednim uzrokom bilo bi nenaučno. Ciklusi na pomorskom tržištu takođe se sastoje iz dvije osnovne faze-konjunktura i krize (depresije). U fazi konjunktura povećava se tražnja za brodskim prostorom, Povećava se prkomorski robni promet, stepen korišćenja kapaciteta i rastu vozarine.

U fazi krize dolazi do smanjenja tražnje za brodskim prostorom, do smanjenja stope rasta prekomorskog robnog prometa ili čak do apsolutnog smanjenja prometa do smanjenja stepena korišćenja kapaciteta i pada vozarina. Obzirom na povezanost tržišta broskog prostora tržište brodova i luka oscilacije na tržištu broskog prostora uzrokuje oscilacije na tržištu brodova i u lučkom prometu.

Uzroci ciklusa na pomorskom tržištu su s jedne strane oscilacije u međunarodnoj trgovini kao posledica privrednih ciklusa u svjetskoj privredi, odnosno u pojedinim velikim privrednim sistemima (obzirom da je prekomorski promet usko povezan sa proizvodnjom i razmjenom dobra), što uzrokuje promjene u tražnji za brodskim prostorom (a samim tim i za brodovima i lučkim uslugama) a s druge strane organska sposobnost ponude da se prilagođava promjenama u tražnji (naročito u kratkom i srednjem roku).

Ukoliko bi se ponuda na pomorskom tržištu brzo i efikasno prilagođavala promjenama tražnje vozarine bi bile stabilne. Treba takođe ukazati na činjenicu da na pomorsko tržište veliki uticaj imaju politički faktori. Oni s'jedne strane utiču na međunarodnu robnu razmjenu, dakle na tražnju za brodskim prostorom, a s druge strane, kako što je već istaknuto politički i vojnostrateški faktori u znatnoj mjeri motivišu politiku razvoja trgovačke flote i pomorske privrede uopšte, utičući tako na ponudu na pomorskom tržištu isključivo političkim promjenama u svijetu. Ali ove faktore svakako treba imati u vidu prilikom analize ciklusa.

Posebno izražena konjunktura na pomorskom tržištu naziva se boom i u tim periodima tražnja skokovito raste, što utiče i na nagli izraziti porast vozarine. Obzirom na razlike koje postoje između pojedinih segmenata pomorskog tržišta dinamika njihovih oscilacija može biti različita. Međutim obzirom na njegovu međuzavisnost i povezanost, te mogućnost prelaska viška tonaže sa jednog tržišta na drugo kretanja na jednom dijelu tržišta vrlo brzo utiče na ciklična kretanja na cjelokupnom pomorskom tržištu. U ovom vijeku javlja se više kriza i konjunktura na pomorskom tržištu.

Posle prvog svjetskog rata nastupilo je naglo povećanje industrijske proizvodnje u razvijenim zemljama koje međutim, nije bilo praćeno adekvatnim povećanjem potrošnje, što je dovelo do smanjenja tražnje i hiperprodukcije.

Prva kriza javlja se 1920-21 godine koja je zahvatila SAD, Japan, i Veliku Britaniju i imala za posledicu smanjenje tražnje za brodskim prostorom i pad vozarine.

Od 1923-1929 godine dolazi do oživljavanja tržišta da bi narednih godina došlo do izrazitog pada tražnje i vozarina kao posledica velike ekonomske krize. To je bila do tada najdublja i najraširenija ekonomska kriza s naglim i velikim padom proizvodnje i velikim porastom nezaposlenosti. Zahvatila je sve privredne djelatnosti, uključujući brodarstvo i brodogradnju. Samo u SAD bilo je u tim godinama 12 do 15 miliona nezaposlenih. Nezaposlenost trgovačke flote je sve veća. U 1929 godini bilo je u raspremi 3,2 miliona tona u 1930 već 5,5 miliona tona, a kulminacija je zabilježena 31 decembru 1930 godine, kada je vezana flota dostigla čak 8,4 miliona tona. Bilo je to 12,8% dotasne ukupne svjetske trgovačke flote. **171**

Ovakvo stanje na tržištu dovelo je do smanjenja svjetske trgovačke flote u periodu 1931- do 1935 godine da bi zatim oživljavanje tržišta usled ranih priprema i izlaska iz krize privrede SAD i drugih zemalja dovelo do rasta tonaže koja je 1939. godine dostigla kapacitete iz 1931. godine.

Period od 1945 do 1948 predstavlja prvu posleratnu konjukturu, u ovom periodu došlo je do obnove ratom oštećene zemlje oživljavanje privrednog života i značajne pomoći SAD-u u okviru Maršalovog plana Evropi što je uticalo na povećanje tražnje za brodskim prosorom i na rast vozarine. Međutim, već 1948 godine javljaju se krizne tendencije i vozarine znatno padaju. Taj negativan trend zadržao se do 1950 god. odnosno do izbijanja korejskog rata.

Ovaj rat, u koji su direktno ili indirektno bile uključene sve velike sile, imao je velike posledice za pomorsko tržište, odnosno došlo je do izrazitog rasta vozarine tako da se ova konjunktura naziva korejski boom. Ova konjunktura trajala je do polovine 1952. godine kada vozarine pokazuju tendenciju pada. Početkom 1955. godine dolazi do oživljavanja tržišta i rasta vozarine. Nacionalizacija Sueckog kanala 1956. godine izazvala je oružanu intervenciju. Izraela, Francuske i Velike Britanije, što je prouzrokovalo zatvaranje Sueckog kanala i dovelo do kulminacije u rastu vozarina, odnosno do tzv. Sueckog booma.

Nagli rast ponude i otvaranje sueckog kanala uticale su na pad vozarina 1957. godine. Ova kriza se produžuje i narednih godina tako da je 1959. godine u raspremi bilo čak 7,5% svjetske tonaže. Od 1963. g. za koju se smatra da je bila godina uspostavljanja ravnoteže u pomorskoj privredi tj. brodarstvu brodogradnji i prekomorskoj trgovini, pa do 1973. g. usporedno su se razvijali trgovina, brodarstvo i brodogradnja. 172

Do znatnog rasta vozarina došlo je polovinom 1967. g. što je bilo posledica novog sukoba na Bliskom Istoku i zatvaranja Sueckog kanala.

Ova konjunktura kulminirala je 1970. godine, a onda dolazi do izvjesnog pada vozarine u toku 1971. i 1972. godine da bi polovinom 1972. godine ponovo došlo do rasta vozarine koji će 1973. godine poprimiti razmjere boom-a. U periodu ove konjunktore, došlo je do velikog optimizma pomorskih privrednika i narudžbi velikog broja novogradnji koji će narednih godina znatno uvećati kapacitete svjetske pomorsko-trgovačke flote. Ali 1973. i 1974. g. dolazi do velikih promjena na pomorskom tržištu i u svjetskoj privredi kao cjelini. Prvi nafti šok u jesen 1973. godine kada je cijena nafte porasla za 4 puta, bio je samo početak velikih promjena u svjetskoj privredi, koja će nastupiti i narednih godina.

Krizne tendencije u svjetskoj privredi uticale su na smanjenje tražnje na brodskim prostorom, a veliki priliv nove tonaže povećao je ponudu, što je dovelo do naglog pada vozarine. Istovremeno rast cijena goriva uticao je na znatno povećanje eksploatacionih troškova brodova.

Kriza je prvo zahvatila tankersko tržište, a onda se proširila na čitavo tržište brodskih prostora, odnosno na čitavo pomorsko tržište. "To je treća kriza, najveća, najtrajnija i najteža pomorska kriza ovog vijeka. Zahvata je gotovo cijeli svijet, a nejne posledice su bile teške. Ta kriza je izazvala najveći pad vozarina, likvidaciju velikog broja brodogradilišta, njihovu preorijentaciju i smanjenje kapaciteta, likvidaciju u reorganizaciju velikog broja brodskih preduzeća te slabljenje njihove reproduktivne moći i td. 173

U toku 1980 godine obim prekomorske trgovine smanjio se za 7% u odnosu na 1979 godinu, a 1981 bio je na nivou 1979. tako da je došlo do izvjesnog oživljavanja tržišta, ali je i dalje početkom 80-tih godina 46 miliona dwt bilo u raspremi. U periodu 1981-1986 godine prosječni godišnji rast prekomorske trgovine bio je 4%. Vozarine nominalno stagniraju, ali obzirom na svjetsku ekonomsku inflaciju, relano padaju.

Početkom devedesetih godina, osjećaju se znaci popuštanja recesije i obnavljanja pomorskog tržišta, a naročito rasta vozarina, u time charteru za suve terete, kao i tankerske vozarine za tankere opšte namjene. Dalji rast nastavljen je 1991. godine za tramperske vozarine, ali su vozarine na tankerskom tržištu drastično pale kao posljedica novog rasta cijena nafte i opadanja svjetske trgovine naftom. Zbog toga se kombinovani brodovi koriste pretežno (sa oko 80 %) za prevoz suvih tereta. Konstantan rast vozarina početkom devedesetih godina na linijskom tržištu, ipak nije bio dovoljan da neutrališe dinamičan rast troškova u linijskom brodarstvu, naročito troškova goriva, štivadorskih i lučkih troškova, tako da se zbog toga, kao i zbog bržeg rasta ponude od tražnje, ovo tržište takođe nalazi u krizi, a naročito konvencionalni linijski prevoz. Krizne tendencije nastavile su se i tokom 1995. godine, kada je došlo do daljeg opadanja tražnje vozarina u svim kategorijama plovidbe.

Opšta privredna, pa samim tim i spoljnotrgovinska situacija u svijetu tokom poslednjih godina, pa i sada, bila je nepromijenjena, za razliku od ranijih kriznih ili recesionih perioda, ne pokazuje ni perspektive poboljšanja, niti rešenja ovih problema.

Cijena baznih sirovina, početkom 1995. godine, bila je izrazito nestabilna. Visoka stopa inflacije, visoka cijena kapitala, nestabilnost monetarnog sistema platno-bilansni problemi velikog broja zemalja, te prezaduženost zemalja u razvoju su ekonomski problemi koji i dalje doprinose produbljivanju ekonomske krize u svijetu. Treba takođe spomenuti, da je privredna kriza izazvala ozbiljne socijalne probleme, posebno u vidu nezaposlenosti, koja je u razvijenim zemljama dostigla 1989. godine alarmantnu cifru.

173. S.Kinner, G.and Noakes, R. 1996.: World Shipping Polices, Journal of Independent Marine Economists

IX. ISTRAŽIVANJE TRŽIŠTA BRODSKOG PROSTORA

1. Svrha istraživanja tr i šta

Svrha istraživanja tržišta predstavlja najznačajniju aktivnost u okviru pomorskog istraživanja. Analiza i praćenje tržišnih kretanja predstavlja uslov za kreiranje poslovne politike, a istovremeno valjanost svake poslovne akcije broдача provjerava se na tržištu. Tržišne informacije su u tom smislu nezamjenjive kao osnova za kreiranje poslovne politike odnosno kontrolu njene efikasnosti i kao indikator za eventualne korekcije i nove upravljačke akcije. *“Oskar Lange s pravom kaže da u poređenju i sa najvećim mogućim kompjuterom, jedino je tržište to koje nam može da pruži najkompletnije podatke za dalje kreiranje materijalne proizvodnje i usluga”.* *155

Za broдача je važno da uzme u obzir sve faktore koji utiču na tržište da ih istraži, kvalifikuje i predvidi njihov razvoj i dejstvo u budućnosti, te da ih uzme u obzir prilikom kreiranja poslovne strategije i politike, da im se adaptira, odnosno da po mogućnosti utiče na njih.

Jedan od najvažnijih ciljeva istraživanja tržišta je smanjenje rizika i neizvjesnoti u poslovanju jer za savremene broderske kompanije sa sve razvijenijom tehnologijom, sve višim organskim sastavom kapitala i fiksnim troškovima sigurnost poslovanja je od egzistencijalnog značaja.

U tom smislu treba shvatiti i teze nekih savremenih ekonomisda na Zapadu da za velike korporacije nije više cilj maksimalizacija profita, već obezbjeđenje stabilne tražnje i prodaje, koje omogućuju stabilan profit i rast.

“Istraživanje tržišta služi donošenju poslovnih odluka koje u pravilu imaju dalekosežne posledice. Mora se priznati da ne postoji metoda poslovnog odlučivanja koja bi garantovala uspjeh na tržištu. Uvijek se naglašava da istraživanje tržišta svodi rizik poslovanja u razumne granice.

*155. R. Stojanović-Veliki ekonomski sistemi, str. 77

Pri tome se misli na ozbiljno sprovedeno istraživanje tržišta, na postupak uz pomoć naučne metode. 175

Značaj tržišnih istraživanja posebno je važno za pomorsko brodarstvo, imajući u vidu već iznijete karakteristike brodarstva u cjelini, a posebno pomorskog tržišta. Međunarodni karakter pomorskog tržišta i složenost faktora koji na njega utiču, čini poslovanje pomorskih brodara vrlo složenim.

Budući da uslove poslovanja na stranom tržištu ne možemo mijenjati, nego mu se možemo samo prilagođavati, potrebno je da uslove poslovanja istražujemo, proučavamo i ocjenjujemo. 176

Ciklična kretanja na tržištu, složeni odnosi ponude i tražnje te velika zavisnot tržišnih oscilacija od vanekonomskih uticaja, posebno potencira značaj tržišnih istraživanja. Naročito treba imati na umu teritorijalnu odvojenost ponude i tražnje, te promjene do kojih na tržištu dolazi u strukturi ponude i tražnje pod dejstvom tehnoloških i ekonomskih faktora.

Neprekidno praćenje pojava i tendencija na tržištu, uočavanja trenutne tržišne situacija i prognoziranje tržišnih trendova stalna je aktivnost brodarskih rganizacija. Bez poznavanja situacije na tržištu ne može se donijeti ni jedna racionalna i uspješna poslovna odluka u morskom brodarstvu, pa je tržište nesumnjivo jedan od osnovnih faktora koji formiraju poslovnu politiku brodarskih organizacija. 177

Imajući u vidu obim i kompleksnost pomorskog tržišta od posebnog je značaja definisanje tržišta koje je predmet istraživanja. Pri tome treba imati u vidu međuzavisnost koja postoji između svih segmenata pomorskog tržišta, tržišta broskog prostora, tržišta brodova, luka i pomorske trgovine, tako da je neophodno pratiti osnovne pokazatelje o pomorskom tržištu u cjelini, kako bi se mogla salgledati kretanja i sitaucije u pojedinim njegovim djelatnostima. U tom pogledu definisanje tržišta koje se istražuje zavisit će i od prirode brodarskog preduzeća. Pri tome je važno ukazati na razliku između opšteg i posebnog tržišnog istraživanja.

Opšte istraživanje treba usmjeriti na ekonomsku situaciju i položaj grane i grupacije kojoj pripada brodar. Posebno istraživanje treba usmjeriti na prodaju i faktore koji su od preseudnog uticaja na prodajnu i opštu poslovnu politiku. 178

175. M.Marušić -Istraživanje tržišta str.9

176. I.Dujmović -Determinante izvoznog prolzveda str.483

177. Pomorska Enciklopedija str.537

178. D.Nemarnik, I.Radulović, Marketing u pomorstvu i tržišna politika

Tako će brodar slobodne plovidbe biti zainteresovan za opšta kretanja na pomorskom tržištu, a posebno za kretanja na tramperskom tržištu. Zavisno od toga kakvim tipovima brodova raspolaže, bit će izražen njegov interes za posebne segmente tramperskog tržišta. Tako će na primjer brod koji raspolaže pretežno flotom ore-carriera biti naročito zainteresovan za pomorsku trgovinu rudama i za ponudu tražnje i vozarina u toj vrsti prevoza.

Kod mješovitih linijsko-tramperskih preduzeća potrebno je istraživati posebno kretanje na linijskom, a posebno na tramperskom tržištu.

Ističući značaj definisanja i određivanja karakteristika pomorskog tržišta, Nemarnik ističe, da pomorska istraživanja imaju za cilj da se utvrde konkretne dimenzije sadašnjeg, potencijalnog i budućeg tržišta, gdje će biti anagožovan određeni brodski prostor.

Istraživanje tržišta je veoma kompleksna aktivnost posebno kada se radi o vrlo složenom, promenljivom međunarodnom pomorskom tržištu. Zato ova funkcija u pomorskom brodarstvu zahtijeva stalno stručno i kadrovsko osposobljavanje i solidnu materijalnu bazu kako bi efikasno vršila svoje zadatke.

Imajući u vidu složenost i višedimenzionalnost pomorskog tržišta ova istraživanja treba da obuhvati

1. Istraživanje tražnje
 - istraživanje robnih tokova,
 - istraživanje korisnika usluga,
 - istraživanje tereta
2. Istraživanje ponude
3. Istraživanje konjuktivnih oscilacija
4. Istraživanje tržišta nabavke
 - istraživanje tržišta brodova,
 - istraživanje tržišta za remont i snadbijevanje brodova,

Za dugoročniju poslovnu politiku brodarstva i brodogradnje veoma je potrebno i korisno uočavati odnosno upoznavati i analizirati značajnije promjene tržišta, radi pouzdanijeg predviđanja i planiranja. **179**

1.1 Istraživanje tražnje

Poseban značaj istraživanja tražnje u kontekstu tržišnih istraživanja za pomorskog broдача proizilazi iz činjenice da se tražnja za broдача javlja kao datost na koju on nema mogućnosti bitnog uticaja, pa prema tome mora da se adaptira zahtjevima tražnje.

Osim toga, kao što je već istaknuto, tražnja na pomorskom tržištu oscilira u kratkom i dugom roku po svom obimu i strukturi. Te promjene bez obzira na često izraženu stihijnost i ponekad nepredvidljivost, pokazuju određenu zakonitost. Tražnja na pomorskom tržištu zavisi od određenih faktora koji se mogu pratiti i u određenoj mjeri pridvidjeti. Prije svega treba imati u vidu da tražnja zavisi od potreba, pa je neophodno utvrditi potrebe za pomorskim transportom, njihov razvoj, obim i strukturu.

Društvena potreba je ono što reguliše princip potražnje. Pri tome subjektivne potrebe su uvijek veće od potražnje što znači da potrebe jednog dijela stanovništva za nekim proizvodima nikada neće biti zadovoljne. Sa stanovišta istraživanja tržišta potrebe se dijele na potrebe kratkoročne prirode i potrebe za trajnim materijalnim dobrima.¹⁸⁰

Pri tome treba imati u vidu da su potrebe za transportom roba uopšte, te i za brodskim prostorom izvedene iz potreba za tim robama, pa je i tražnja za brodskim prostorom izvedena tražnja. Tačnije potreba za pomorskim transportom zavisi od međunarodne trgovine, odnosno od međunarodne ponude i tražnje pojedinih roba, na što u prvom redu utiče njihova proizvodnja i potrošnja u svijetu, a zatim i čitav niz drugih ekonomskih i političkih faktora.

Zato je pri istraživanju tražnje za brodskim prostorom potrebno vršiti istraživanje veza za tražnju, proizvodnju i međunarodnu trgovinu pojedinih roba relevantnih za pomorski transport. To se posebno odnosi na tečne terete najvažnije rasute terete (rude, ugalj, žitarice, fosfate, boksit i glinicu) generalne terete i kontejnere. Potražnja za brodskim prostorom rasparcelisana je na dosta usitnjene djelove te za potrebe istraživanja ne postoje dovoljno precizni podaci, posebno oni koji bi morali dati sliku dinamičnosti potražnje za uslugama i to u cjelini u datom prostoru i vremenu.¹⁸¹

180. I. Nemarnik- Marketing u brodarstvu

181. M Radić - Konjunktura i krize u brodarstvu i brodogradnji str.16

Istraživanje robnih tokova treba posmatrati imajući u vidu već izloženi značaj prostora za pomorsko tržište, iz čega proizilazi potreba da se puna pažnja posveti prostornom aspektu praćenja kretanja roba po obimu i strukturi.

Ova istraživanja se u stvari protežu na analizu onih dobara međunarodne prekomorske trgovine gdje pojedine robe predstavljaju sadašnje i potencijalne terete za određenu vrstu broskog prostora. 182

Pri tome je neophodno uzeti u obzir sve faktore koji determinišu robne tokove, a prije svega ekonomske, geografske i političke.

Neophodna je analiza svih elemenata koji određuju međunarodne ekonomske odnose, odnosno međunarodnu trgovinu u cjelini, a posebno po pojedinim pravcima i regijama te za pojedine robe. Takođe treba imati u vidu dinamiku potreba i tražnje za pojedinim robama.

Zato je neophodno proučavanje strukture i dinamike uvoza i izvoza pojedinih regija, odnosno zemalja.

U današnjim uslovima obrada tržišta u pomorskom brodarstvu u odnosu na potrebe razvoja trgovačke flote, s obzirom na veličinu i strukturu flote i dinamiku izgradnje, treba biti istražena i utvrđena sa sledećih aspekata:

- potrebama nacionalne privrede u međunarodnom i domaćem prevozu,
- mogućnostima prevoza tranzitnih roba ,
- prevoz između inostranih luka i
- prevoza za zemlje u razvoju, naročito one koje nemaju vlastitu flotu. 183

Obzirom da strukture i dinamika uvoza i izvoza zavise od prirodnih potencijala i faktora ekonomske politike te od velikog broja drugih faktora neophodna je analiza svih ovih elemenata kako bi se ne samo pratila kretanja robnih tokova već kako bi se ona mogla i anticipirati.

182. Bogdanović- Istraživanje tržišta i cijena str. 54

183. Fio - Delibašić - Tipologija tržišta broskog prostora

Istraživanje krcatelja - odnosno kupaca je od posebnog značaja za pomorsko brodarstvo. Ova aktivnost je od fundamentalnog značaja u marketing istra ivanja svih privrednih grana , ali od naročite va nosti za preduzeća pomorskog brodarstva, bilo da se radi o preduzećima linijskog, slobodnog ili tankerskog brodarstva.

Na strani tražnje javlja se veliki broj subjekata , vlasnika roba koja je namijenjena pomorskom transportu. Međutim, krcatelji pripadaju različitim privrednim granama i oblastima, različitih su nacionalnosti, različite ekonomske snage i teritorijalno su udaljeni; što sve komplikuje istraživanja.

Ali brodarsko preduzeće je zavisno od svoje ponude odnosno vrste brodova, relacija vrste plovidbe usmjerena na određene segmente tržišta, odnosno, na određene kategorije krcatelja. Zbog toga je neophodno izvršiti klasifikaciju krcatelja po različitim kriterijumima:

- privrednim granama,
- nacionalnoj pripadnosti,
- vrsti robe koju nude za transport,
- njihovom značaju, itd.

U tom pogledu postoje velike razlike između tankerskog, linijskog i slobodnog tržišta. Na linijskom tržištu povezivanje brodova i krcatelja je imperativ za rentabilno poslovanje linija. Istraživanje i akvizicija krcatelja je jedan od osnovnih zadataka linijskog broдача. U tom pogledu veliku ulogu imaju linijske konferencije koje teže da trajno vežu krcatelje za brodare članove konferencije. Dok se u linijskom brodarstvu radi uglavnom o ograničenom broju krcatelja koji gravitiraju ka linijskim lukama, u tramperskom brodarstvu svaki krcatelj je potencijalni korisnik usluga brodarskog preduzeća tako da se proučavanje i analiza krcatelja vrlo komplikuje.

Za tramperskog broдача od ogromne su važnosti pomorski agenti, brokeri koji ga ne samo povezuju sa krcateljima već daju informacije o potencijalnim krcateljima. Istraživanje korisnika usluga ima u brodarstvu poseban značaj jer se tu bez obzira na posredničku ulogu agenata i uticaja svih spoljnih faktora tek u direktnom kontaktu broдача i krcatelja određuju svi relevantni elementi transportne usluge u formi ugovora.

Istraživanje tereta i njegov značaj treba posmatrati sa dva aspekta. S jedne strane od vrste tereta, od čije količine zavisi sama prevozna usluga koju treba pružiti, kao i ekonomski efekti prevoza. Kod generalnog tereta npr. koji je vrlo heterogen zavisi način ukrcaja i iskrcaja i slaganja. Pojedini tereti zahtijevaju posebnu pažnju mjere zaštite. Vrsta ambalaže i način pakovanja imaju veliki uticaj na pojedine elemente transportne usluge. Isto tako vrsta tereta i njegova vrijednost utiču na visinu tarifa, pa time bitno utiču i na ekonomičnost i rentabilnost pojedinih prevoza. Prema tome pojedini tereti zahtijevaju posebnu pripremu broda i posade za njihov transport i imaju veliki značaj za operativno upravljanje brodom kao i za ekonomske efekte transporta.

S druge strane stalne promjene do kojih dolazi u vrstama tereta, njihovoj ambalaži i načinu transporta imaju presudan uticaj na izbor novih tipova brodova, pa tako i na investicionu politiku.

U tom smislu treba posmatrati i promjene do kojih dolazi u transportu generalnog tereta pojavnom tzv. jediničnih tereta. Prije dvadeset godina kontejneri su se prevozili u malom obimu i to pretežno konvencionalnim linijskim brodovima. Razvoj kontejnerizacije uticao je da se veliki broj linijskih brodara preorijeniše na novu tehnologiju i zamjenu konvencionalnih linijskih, kontejnerskih i polukontejnerskih brodova. **183**

Brodar nema mogućnosti i uticaja na tehničko-tehnološke i fizičke osobine robe koju transportuje već mora da se adaptira teretu. Uspješnost njegove adaptacije, od koji zavisi i stepen korišćenja njegovih kapaciteta i ekonomska uspješnost njegove aktivnosti zavisi od njegovog poznavanja osobina tereta koji prevozi, odnosno koji će prevoziti u budućnosti.

Promjene odnosa u asortimanu tereta za prekomorski prevoz na pomorskom tržištu kao i promjene robnih puteva i razdaljina prevoza neposredno utiču na raspoloživu flotu i na potrebu izgradnje odgovarajućih brodova. **184**



-
183. Luck, D.-Wales, H. -Economic management-Prentice-hall-Int., Englewoodcliffs 1991
 184. R. Rodić - Konjunktura i kriza u brodarstvu i brodogradnji str.25 1989

1.2. Istraživanje ponude

Istraživanje ponude ima dvostruki značaj za istraživanje broderske kompanije. Prije svega odnos ponude i tražnje određuje vozarine i stanje na pomorskom tržištu. Različita dinamika i neusklađenost ponude i tražnje uzroci su konjunkturalnih tržišta na svjetskom pomorskom tržištu.

U istraživanju ponude treba uvijek primjenjivati analizu vremenskih serija, odnosno posmatrati razvoj ponude u vremenu imajući u vidu činjenicu da je za razvoj izgradnje kapaciteta potreban duži vremenski period, tako da sutrašnja ponuda zavisi od današnjih i jučerašnjih narudžbi novogradnje.

Kako do povećanja narudžbe novih brodova dolazi u periodima konjunkturalne, često ti brodovi ulaze u eksploataciju kada je konjunkturalni period već prošao.

Pored praćenja cjelokupne ponude, posebno treba analizirati ponudu po pojedinim tržišnim segmentima. Analiza svjetske pomorske flote po nacionalnoj pripadnosti, vrsti namjeni brodova, vrsti pogona, veličini kapaciteta i poređenje ovih podataka sa podacima o raspoloživom teretu po strukturi i pravcima omogućava analizu i dinamiku tržišta broderskog prostora.

Osim toga analiza strukture i dinamike svjetske pomorske flote ukazuje na značajne tehnološke i ekonomske trendove u pomorskom brodarstvu i predstavlja indikaciju za dalji razvoj i osnov za prognoze, posebno kada se radi na donošenju dugoročnih planova razvoja, a naročito odluka o investicijama u nove kapacitete.

U tom smislu obzirom na vrlo izraženu protekcionističku politiku pojedinih pomorskih država prema nacionalnom brodarstvu, vrlo je značajno pratiti mjere koje pojedine države, odnosno velike nacionalne ekonomske cjeline preuzimaju u pravcu razvoja i unaprjeđenja trgovačke mornarice.

Značajno je pri tome istražiti akcije i poslovnu politiku sadašnjih i potencijalnih konkurenata. Ovo se naročito odnosi na linijsko brodarstvo gdje posebno dolazi do velikih promjena.

Značajne promjene koje su počele narušavati tradicionalni sistem linijskog poslovanja uglavnom su došle do izražaja u zadnjih 10 godina. **184**

U ovom periodu dolazi do ekonomskih i tehnoloških promjena u linijskom brodarstvu. Razvoj kontejnerskog i linijskog servisa bitno je uticao na vrstu brodova, organizaciju poslovanja i troškove prevoza. Osim toga težnja zemalja u razvoju je, da se ograniči dominacija razvijenih zemalja u linijskom brodarstvu izmijeni tradicionalni monopolski sistem linijskih konferencija. Nekad je linijsko tržište bilo tržište prodavaca gdje je članstvo u konferencijama bilo ekskluzivno, ali se značaj tih monopola razvija zbog konkurencije autsajdera, organizacija savjeta krcatelja, rastućeg protekcionizma u pomorskoj trgovini.

Bez obzira na značaj linijskih konferencija koji je i pored ovih promjena ogroman te na činjenicu da one ograničavaju cjenovnu konkurenciju, značaj istraživanja akcija konkurenata na datoj liniji, a posebno kvaliteta i vrste usluge koje one pružaju vrlo je velik za linijskog brodarka.

Postupak kod uspostavljanja linijskog servisa razlikuje se od postupka kod uspostavljanja slobodnog servisa. Kod linijskog servisa istraživanja su opsežna i po mogućnosti dugoročna. **185**

Za tankersko tržište značajno je pratiti akcije petrolejskih kompanija, odnosno flote tankera pod njihovom kontrolom, obzirom na dominantan uticaj koje one imaju na ponudu i tražnju na tržištu tankera.

I za tankersko i za trampersko tržište značajno je pratiti kretanje kombinovane tonaže, jer prelazak ovih brodova sa jednog na drugo tržište izaziva velike promjene u ponudi i ima značajne posledice na vozarine.

Treba istaći da je istraživanje ponude mnogo jednostavnije od istraživanja tražnje, obzirom da postoje dostupni podaci o cjelokupnoj svjetskoj pomorskoj floti, njenom obimu, strukturi i dinamici razvoja, koje u vidu periodičnih statističkih izvještaja objavljuju klasifikacioni zavodi i druge međunarodne institucije iz oblasti pomorstva.

184. Cufly C.F.H. Liner ocean freight and chartering - granada publishing ltd, London

185. F. Delibašić- Tipologija tržišta broskog prostora str. 128

2. *Istraživanje konjunkturalnih oscilacija*

Ova istraživanja predstavljaju zapravo sintezu istraživanja ponude i tražnje, a istovremeno imaju najveći značaj u istraživanjima pomorskog tržišta. Jer konjunkturalne oscilacije na pomorskom tržištu rezultat su oscilacija u ponudi i tražnji, njihovog odnosa kao i velikog broja drugih uticaja, a isto tako imaju i presudan uticaj na uspješnost poslovanja brodarskih preduzeća i na njihovu poslovnu politiku.

Oscilacije u privrednoj aktivnosti i cijenama karakteristične su više ili manje za sve privredne grane i oblasti. Pod konjunkturalom na pomorskom tržištu podrazumijevaju se ona stanja uspona ili pada tražnje i potrošnje uopšte ili nekog dijela potražnje i potrošnje dobara. Međutim, kao i sve pojave tražnje i potrošnje nijesu statične već dinamične prirode, otuda se radi o konjunkturalnim promjenama koje nazivamo i konjunkturalnim kretanjima na svjetskom pomorskom tržištu. 186

Dugoročna posmatranja privrednih kretanja u svijetu pokazuju da privreda u cjelini prolazi kroz određene privredne cikluse u kraćim razmacima od 7 - 11 godina i u dugim od 50-60 godina.

Posebno su izražene oscilacije na pomorskom tržištu, kako sezonske tako i dugoročne. Kratkoročne oscilacije rezultat su isključivo promjena u tražnji, jer se ponuda u kratkom roku u toku jedne godine ili kraće ne može bitno izmijeniti. Istina i u kratkom roku povećanjem ili smanjenjem broja obrta brodova, stavljanjem brodova u raspremu donosno aktiviranjem raspremljenih brodova može se mijenjati ponuda. Međutim, tek u dužim vremenskim periodima dolazi do znatnih promjena u ponudi, odnosno do znatnijeg povećanja kapaciteta u periodima konjunkturalne, što zajedno sa promjenama u tražnji predstavlja uzrok dužih ciklusa u vidu konjunkturala i depresija. Rast vozarina i povećanje tražnje za brodskim prostorom stimuliše ulaganje kapitala u brodarstvo, a pad vozarina destimuliše gradnju novih brodova.

U osnovi je dakle kapital koji gonjen nagonom za ekstra profitom ulijeće u špekulaciju i tako generiše oscilacije vozarina na slobodnom tržištu brodskog prostora. 187.

186. M.Radanović . R.Popović

Istraživanje pomorskog tržišta i cijena str.240

187. Ogresta- Lovrić:

Metoda određivanja dozvoljene investicione cijene broda, str.149

Sa gledišta istraživanja tržišta za brodara je od bitnog značaja da njegovi kapaciteti budu prilagođeni zahtjevima tržišta.

Povećanje kapaciteta u vrijeme kada počinje rast vozarine i tražnje omogućiti će ostvarivanje ekstraprofita koji će biti veći ako je brodar ranije prilagodio svoju ponudu povećanju zahtjeva tražnje. S druge strane predimenzioniranje kapaciteta u vrijeme depresije opteretit će brodarsko preduzeće troškovima nekorištenih kapaciteta. Dakle, upoznavanje i izučavanje tržišnog mehanizma, koji dovodi do konjuktturnih oscilacija neophoda je aktivnost svakog pomorskog broдача. Politika zaključenja ugovora o iskorišćavanju brodova bitno zavisi od faze konjuktturnog ciklusa, odnosno od predviđanja tržišnih kretanja. U periodima kada tržišni indikatori ukazuju da predstoji znatni rast vozarina nije racionalno zaključivati dugoročni time charter po niskim vozarinama, već je realnije zaključivati ugovore na pojedinačno putovanje i kratkoročni time charter.

U periodima izrazite depresije i niskih vozarina koje ne pokrivaju troškove poslovanja kada smanjenje kapaciteta postaje nužnost, odluka da li brod prodati, kasirati li staviti u raspremu zavisti će od procjene budućeg razvoja tržišta. Pogrešne procjene u tom smislu mogu imati vrlo teške ekonomske posledice za brodara.

Od naročitog je značaja istraživanje i procjena konjuktturnih oscilacija u investicionoj politici, odnosno pri donošenju odluke o gradnji ili kupvini određenog tipa i veličine broда, jer mogućnost uposlenja pojedinih tipova i veličina brodova zavisi od buduće tražnje, obzriom na dugi vijek trajanja broда.

Pogrešna procjena imati će za posledicu slabo korišćenje kapaciteta i nisku rentabilnos, odnosno nerentabilnos investicije. Tako je na primjer, u vrijeme konjunktura krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih godina usled velikog rasta tražnje, zatvaranja Sueckog kanala i visokih vozarina došlo je do naglog povećanja VLCC i ULCC flote koja je imala stopu rasta i do 30% godišnje. U periodu 1966-1974 čak je oko 50% proizvodnje brodova činila proizvodnja ovih vrlo velikih brodova. Međuim kriza nastala 1974 godine veomaje pogodila upravo ove brodove naročito VLCC tankere koji su opteretili tržište pa je veliki dio ovih giganstskih brodova raspremljen, a neki su korišteni kao skladišta za naftu.

Faktori koji utiču na pojavu kriza i konjuktura na pomorskom tržištu su kao što je ranije objašnjeno vrlo složeni te njihovo praćenje i izučavanje vrlo kompleksna aktivnost. Neophodno je pratiti najvažnije indikatore i pokazatelje, odnosno analizirati osnovne faktorekoj utiču na pomorsko tržište.

U prvom redu potrebno je pratiti sve relevantne ekonomske faktore na strani tražnje, odnosno trendove razvoja inudstrijske i poljoprivredne proizvodnje i međunarodne trgovine, te na strani ponude kapacitete, strukturu i razvoj svjetske trgovačke flote. Neophodno je analizirati i istraživati međunarodne ekonomske odnose u cjelini, a naročito njihov uticaj na pomorsku trgovinu uopšte, te na pojedine segmente pomorskog tržišta. Značajne promjene na međunarodnom kreditnom monetarnom tržištu, a posebno kreditno-monetarna politika razvijenih zemalja i ekonomskih grupacija ima takođe vrlo veliki značaj za pomorsko tržište. Tako su devalvacije dolara 1971-1973 godine, te poremećaji koji su zbog toga nastali na deviznom tržištu, imali su veliki uticaj na razvoj pomorske trgovine u tom i narednom periodu.

Visoka cijena kapitala zadnjih godina bila je jedna od značajnih faktora opštih privrednih problema u svijetu te i problema u oblasti pomorske trgovine.

Najveća kriza na pomorskom tržištu u ovom vijeku 1974-1978 godine rezultat je velikog broja faktora; energetske krize, viška tonaže, inflatornih tendencija i rasta troškova, nestabilnosti deviznog tržišta produbljivanja ekonomskog jaza između razvijenih i nerazvijenih zemalja, usporavanje stope rasta industrijske proizvodnje i privrednog razvoja, nekih političkih konfrontacija itd.

Značaj političkih i strategijskih faktora i njihov uticaj na konjunkturalne oscilacije je vrlo velik. U nekim se nalazima ovim faktorima pridaje presudan značaj, a druge ga potpuno zanemaruju. Oba pristupa su pogrešna jer niti se uticaj ovih faktora može zanemariti niti se može posmatrati nezavisno od ekonomskih faktora. Da bi ukazali na posledice političkih događaja na konjunkturalne oscilacije, dovoljno je da se podsjetimo da su neke od najznačajnijih konjunktura u poslijeratnom periodu bile između ostalog posledica nekih značajnih političkih događaja.

Očigledno, da je istraživanje, a posebno previđanje konjunkturalnih oscilacija veoma težak i kompleksan posao, ali bez obzira na to neophodna je aktivnost za svakog pomorskog brodarka, odnosno za sve subjekte pomorske privrede.

Z A K L J U Č A K

Istraživanja u ovom radu pokazuju, cjelovitost obrade pomorskog tržišta i posebno tržišta brodskog prostora (freight market), u njihovoj sveobuhvatnosti i pojedinačno u svim njihovim djelovima polazeći od značaja i produbljenog prikaza funkcionisanja tog fundamentalnog instituta svjetskog pomorskog brodarstva.

Posmatrano sa stanovišta naučnog cilja, ova tema je uvijek aktuelna, ali je i u svjetskim razmjerama, po pravilu uvijek fragmentalno obrađivana, pa svaki naučni napor njene opšte prezentacije predstavljao je opravdani cilj.

Pomorsko tržište se vrlo dinamično razvijalo pod dejstvom razvoja međunarodne pomorske trgovine i ekspanzije prekomorskog transporta, te pod dejstvom burnog razvoja pomorske tehnologije i transportne tehnike uopšte. Ovaj razvoj imao je višestruke posledice i na uslove poslovanja i organizaciju cjelokupnog pomorskog brodarstva.

Pomorsko tržište i tržište brodskog prostora prema tome, imaju presudan uticaj na poslovanje pojedinih preduzeća pomorskog brodarstva i zato je za njih od bitnog značaja poznavanje njegovih zakonitosti i karakteristika. Treba istaći da je pomorsko tržište međunarodno tržište sastavljeno od niza segmenata i regionalnih tržišta, od kojih svako ima svoje posebne karakteristike. Odnos ponude i tražnje odnosno vrlo složeni faktori koji na njih utiču imaju bitan uticaj na dinamiku pomorskog tržišta i visinu vozarina.

Pomorsko tržište je u cjelini podložno vrlo izraženim konjunkturalnim oscilacijama koje se javljaju u vidu konjunktura i depresije. Preduzeća pomorskog brodarstva ne mogu uticati na ova tržišna kretanja i moraju se truditi da im se što uspješnije prilagode. Burne promjene u savremenom svijetu u ekonomskoj, društvenoj, političkoj i tehnološkoj sferi imaju velikog uticaja na pomorsko tržište.

Da bi se uspješno adaptirala promjenama u ovakvom složenom međunarodnom okruženju preduzeća pomorskog brodarstva moraju da permanentno istražuju to okruženje, kao i da prate razvoj promjena u samoj organizaciji. Od posebnog su značaja istraživanja i proučavanja svih faktora značajnih za pomorsko tržišno poslovanje, odnosno marketing istraživanje. Ovo istraživanje treba da bude stalna aktivnost brodarskih preduzeća i da obezbijede informativnu osnovu za upravljanje.

Pri tome je naročito značajna efikasnost informacionih sistema koji treba da obezbijede sakupljanje, obradu, skladištenje, analizu i upotrebu informacija za centre upravljanja odnosno organe upravljanja brodarskih kompanija.

Od posebnog je značaja za preduzeća pomorskog brodarstva istraživanje svjetskog pomorskog tržišta, koje treba da obuhvati istraživanje tržišta prodaje, odnosno tržište brodskog prostora uključujući istraživanje ponude, tražnje i konjunkturalnih oscilacija tržišta, nabavke, uključujući i tržište brodova, kao i tržište za snadbijevanje i remont brodova, dakle istraživanje pomorskog tržišta u njegovoj cjelini, odnosno svih njegovih segmenata. Takođe je potrebno da brodari vrše tehnološka istraživanja, obzirom na značaj i posljedice djelovanja naučno-tehničkog progressa u brodarstvu.

Ova istraživanja treba da uključe i prognoze i predviđanja razvoja tržišta i svih ostalih faktora značajnih za kreiranje poslovne politike i njeno planiranje. Organizacija i metodologija istraživanja, prognoziranja i funkcionisanja pomorskog tržišta zavise od svake posebne pomorske kompanije i treba da budu podešena tako da istraživanja ispune svoju svrhu, da budu efikasna i da racionalno koriste raspoloživa sredstva i kadrove u pomorstvu.

Uspješno funkcionisanje pomorskog tržišta, u glavnom se oslanja na rezultate marketing istraživanja i predviđanja, a obuhvata i određivanje poslovnih ciljeva brodarskih organizacija, poslovne strategije i donošenje planova koji će se bazirati na osnovnim principima pomorskog marketing koncepta-zadovoljenje potreba sadašnjih i budućih kupaca uz maksimiranje prihoda.

Sa aspekta vozarinskog tržišta, ne smijemo gubiti iz vida da je ono izloženo varijacijama prema raznim ekonomskim i vanekonomskim okolnostima (kao što su razne političke krize u svijetu). Te varijacije teško je, a i ne-moguće uvijek predvidjeti. Interes je krcatelja i primaoca robe svakako da ima što ekonomičnije uslove pomorskog transporta, ali takođe da u svojim kalkulacijama prilikom sklapanja ugovora o kupoprodaji robe može po mogućnosti da računa na što stabilnije stope transportnih troškova.

Polazeći od činjenice, da je pomorski transport, dio svjetskog saobraćajnog prometa, pa, prema tome, i taj promet posluje pod uslovima svjetskog slobodnog tržišta, te se kao takav i smatra izvoznom djelatnošću. More zauzima 70% zemljine površine, a morskim se putem odvija oko 78% cjelokupne svjetske trgovine po količini roba, i oko 68% po njenoj vrijednosti, što neosporno ukazuje na značaj ove oblasti.

Ekonomičnost pomorskog prevoza pogoduje proširenju svjetske pomorske trgovine. Na pomorskom tržištu ostvaruju se ove težnje; primjenom velikih savremenih brodova sa što većim brzinama, modernim elektronskim uređajima u lukama za brzi ukrcaj i iskrcaj tereta i povećanjem brzine brodova sa što kraćim zadržavanjem u lukama.

Na značaj i funkcionisanje pomorskog tržišta, brodarstvo ima važnu ulogu ne samo s obzirom na prostor na kojem vrši svoju djelatnost nego i na količinu pomorskih tereta koje prevozi. Značaj i funkcionisanje pomorskog tržišta zavisi o veličini svjetskog prometa, njegov se zadatak ne iscrpljuje samo u zadovoljavanju nastalih potreba već i u povećanju i proširenju na sva područja svijeta. To se postiže ponudom povoljnih uslova prevoza od strane savremenih brodara, koji uz povoljnije prevozne cijene, omogućavaju i prevoz robe na savremenim osnovama.

Srazmjerno veliki materijalni izdaci i rizici, kakvi po pravilu nijesu poznati u ostalim privrednim granama, zahtijevaju od pomorskih brodara sve veći uticaj na razvoj svjetskog pomorskog prevoza, kojem moraju prilagoditi svoju djelatnost, kroz tipove, veličinu i brzinu brodova. Usavršavanje i usklađivanje brodova novim uslovima, ima svrhu da se mogu održati u plovidbi i pri niskim vozarinskim stavovima, koji su rezultat odnosa potražnje i ponude tonaže na pomorskom tržištu.

Sve veća modernizacija brodova i njihove sve veće brzine, znatno mijenjaju veličinu potrebne tonaže prema količinama tereta, raspoloživog za prevoz. Ista količina tereta, s obzirom na modernizaciju i brzinu brodova, može se danas prevesti sa 30% manjom brodskom tonažom. Svakodnevnim napretkom nauke i tehnike taj će se odnos još više proširiti, na uštrb potrebne tonaže, što postaje karakteristika savremenog pomorskog prevoza.

Na svjetskom pomorskom tržištu kao globalnom pojmu funkcionišu osnovne djelatnosti: svjetska pomorska trgovina, brodarstvo i pomorske luke. Svako od tih područja ima svoju posebnu funkciju i svoj pravac djelovanja, svoje zakone ponude i potražnje, visinu investicija, vijek fizičkog i ekonomskog trajanja pomorskih sredstava, pa prema tome i amortizaciju, dakle sve su to posebna tržišta.

Tržišna djelatnost vezana za brodarstvo je najrazuđenija i najkompleksnija. Morsko brodarstvo pruža usluge svjetskoj pomorskoj trgovini na tržištu brodskog prostora, i ono se sa stanovišta interesa učesnika (vlasnika tereta) u toj trgovini reflektira kao vozarinsko tržište, odnosno tržište vozarina (freight market). Morsko brodarstvo, međutim samom potrebom svog opstanka i funkcionisanja generira i druga tržišta, kao što su tržište gradnje novih brodova, tržište polovnih brodova, te tržište remonta brodova.

Za svaku od ovih djelatnosti na pomorskom tržištu, treba odrediti onakve parametre kojima se možemo poslužiti ne samo kada ocjenjujemo jednu od tih djelatnosti nego i kada se ona mora posmatrati u sklopu cjelokupne pomorske djelatnosti.

Iz svega navedenog na kraju treba istaći da u nauci koja tretira pomorstvo, njegov značaj i njegovo funkcionisanje dominiraju dvije osnovne discipline, i to:

- Ekonomija pomorskog tržišta (sa svojim posebnim disciplinama: ekonomikom brodarstva, ekonomikom luka, ekonomikom brodogradnje, ekonomikom ribarstva i ekonomikom ostalih pomorsko-privrednih djelatnosti) i

- državni intervencionizam u pomorstvu (sa svojim posebnim disciplinama: intervencionizmom u brodarstvu, intervencionizmom u lukama, brodogradnje, ribarstvu, i intervencionizam u ostalim pomorsko privrednim djelatnostima).

Od navedene dvije discipline, stariju disciplinu na pomorskom tržištu predstavlja, svakako, pomorski intervencionizam.

THE SIGNIFICANCE AND OPERATION OF THE SHIPPING MARKET

(SUMMARY)

In this work the Author deals with the notion and significance of the world's shipping market the more commonly known in its narrow meaning as a "freight market".

At the Introduction the Author discusses the complicity of the matter and its diversity the explains that the term World's Shipping Market or simply Shipping Market, since its international dimension is something which is inherent to it, is global term covering first of all the freight market being the market (but not necessarily the specific place) where cargo interest meet the available ship tonnage or vice versa. Along with the freight market exists mutually dependable the shipbuilding market, the second hand market, the ship repair market and scrap market. In the broader sense the Marine Insurance Market represents the important part of the World's Shipping Market, not to mention the Ship financing market. As well the world's ports can be regarded as a special market being the venue of the international shipping at the different ports of the world (different geographical zones).

The Author divides its work into IX Chapters.

In the first chapter is discussed the development of the Shipping Market and its main part the Freight Market focusing on its development factors and historical background. Further, he explains the division of the Freight Market, according to the manner of the business and contractual (legal) operation of the vessels, into the Liner and Open (Tramp) Shipping Markets.

The Author separately deals with the new shipping technology of the liner markets as: the container market, the Ro-Ro, Lo-Lo, Lash, OBO and other new technologies markets. On the end of the first chapter the Tanker market is dealt with.

The second chapter is devoted to the ship's market consisting of Newbuilding's Market (or Shipbuilding Market), second hand ships and scrap market and ship repair market.

In the third chapter the author discusses the shipowners policy at World's Shipping Market and in the fourth the impact of the scientific and technical progress on the Market.

Chapters Fifth and Sixth are explaining the functioning and the organization of the freight market. The discussed are the demand and supply of the shipping services, first of all at the open market, and then on various specialized markets starting from the main division based on the type of cargo involved into the dry and wet cargo markets. As far as the organization of the Freight Market is concerned the Author explains that the world Shipping Market, and especially the Open Freight Market functions as a stock exchange market, the London's Baltic Exchange being the most important organized world's shipping market. At the sixth chapter the author, as well, explains the role of the shipping market.

The Seventh Chapter is somehow the continuation of the previous discussions and deals with the information network at the market, explaining the functioning of the negotiation process.

At the Chapter VIII the Author comes back to the very nature of the functioning of the freight market, e.i. to the questions of demand and supply discussing their mutual relation and the ability of the mutual adaptation of those two factors.

At the last Chapter (IX) the attention is stressed to the importance of the permanent investigation and research work at the shipping market both from the shipowners and cargo owners point of view.

In the Conclusion the author summarizes the results of his work. He once again points out the importance of the whole subject of the World's Shipping Market which has crucial influence on the development and the structure of the world's merchant fleet and successful operation of each shipping company.

L I T E R A T U R A

Alchian A., Demsetz H. (1991), *"Production, Information Cost and Sea Economic Organization"*, American Economic Review, Vol. 104, No 11., 1004 – 1026.

Abell F. Derrek, Hamnau S. John (1989) – *"Strategic and Historical of sea maritime and market Planning"* New Yersy.

Alfier D., (1989) , *"Ekonomika pomorske trgovine"*, informator br. 109 Zagreb

Albin Unger(1990). *"Brodogradnja Hamburg"* br. 290

Abrahamsson, J.(1990), *"International Ocean Shipping"* – London

Abrahamsson, B.J. (1989) *"The marine Environment and Ocean Shipping: Some Implications for a New Law of the Sea"*, International Organization (Spring).

Athay, Robert E. (1989) *"The Economics of Norway Shipping Policy"*, Oxford University Press, Oxford.

Atlantic cargo containers services, AB Goteborg–Sveden (1993).

Bennathan, E., and Walters, A.A. (1989) *"The Economics of Ocean Freight Rates"*, Praeger, New York.

Bes, J. (1985), *"Chartering and Shipping Terms"*, 7th end, W.S.Heinemann, New York.

Bilder, A.W. (1990) Act: *"New Study 011 the law of the Sea"*, 69 Mich. L. Rev. 1.

Bell L. Martin (1982) *"Ship's Owner concepts and strategy"*, Bostan, Houghtan Mifflin.

Babić M. (1987) *Pomorske politike u svijetu (II dopunje-no izdanje)*. Rijeka– Opatija

Barker J. and Brandweir, Robert (1990) "*The U.S. Merchant marine in National Perspective*", D.C. Heath and Company–Lexington,

Barkidžija S. (1988) "*Utica modernih tehnologija na razvoj i troškove broda*". Ekonomski Fakultet Rijeka.

Bacub M. (1992) "*Najnoviji Priručnik o tankerima*"– Rijeka

Bass, F. M. - King, C.W.– "*Applications of the Sciences in Marketing Management*", John Wiley and Sons Inc., New York (1994)

Bogdanović B., (1989), "*Marketing brodogradnje*"– Zagreb.

Božanić M. (1991) "*Karakteristike i tendencije kretanja svjetskog pomorskog tržišta i brodskog prostora*", I knjiga Institut ekonomskih znanosti Zagreb.

Bogdanović B. (1991) "*Istraživanje tržišta cijena*" II knjiga: Svojina, Beograd.

Burger H. (1989) "*Ekonomika pomorskog saobraćaja*" Naprijed, Zagreb.

Božić V. (1985)– "*Karakteristike i tendencije razvoja svjetskog tržišta brodskog prostora*". Ekonomski anali 30–51, Zagreb.

Collinder Per (1985) "*A History of Marine navigation*". St. Martin's Press inc New York,

Cutley C.F.H. (1990). "*Ocean Freight and Chartering*"– Granada Publishing Ltd, London, 1990.

Cravens, D.W. Hills, G.E. Woodruff. R. B. (1994). "*Marketing Decision Making and Concepts and Strategy*",

Cravens, D.W. Hills, G.E. Woodruff. R. B. (1989) "*Maritime Economics*"

Ceric V. (1990). "*Pogled na savremenu pomorsku djelatnost i politiku zemalja na evropskoj obali Atlantika*", Zbornik Radova III Rijeka

Collinder Per (1990), "*A history of Marine navigation*" st. Martin's press inc . New York.

Ceric- S (1989) "*Medunarodni pomorski transport robe*" Institut ekonomskih znanosti - Rijeka.

Ceric S. (1990) "*Zbivanja na svjetskom pomorskom brodarstvu*" II dopunjeno izdanje-Rijeka

Cooper Geoffrey & Cridlan Richard (1991) "*The Law and Procedure of Stock Exchange*", London.

Chirchill. R. and Nordquist M. (1983) "*New Direction in the Law of the sea*", 3rd.edit.- Liverpool

Croner's W. (1982) "*World Direcotry of Freight Conference*" Fourth Edition, England.

C.E.Mc. Dowelland H.M. Gibbs (1994) "*Ocean Transporta-tion*", New York pg. 390/393 and 397.

Corbino E. (1989) , "*Economia dei trasporti maritime*" Napoli.

Coliner Per (1982), "*A Histori of Marine navigation*".

Donadin Frano (1986) "*Uloga brodogradnje u izvozu roba i usluga na pomorskom tržištu*" Pomorski Zbornik Br.30, Rijeka.

Deakin. B.M. and Seward T. (1984) "*Shipping Conferences: A. Study of their Origines*", Destinations and Economic Practices, Combradge Univer-sity Press, Cambridge.

Dilić Jovan (1984) "*Saobraćajna geografija*", Naučna knjiga , Beograd.

Derdini Elvino (1991) "*Due navi combustibile a carbani marine merchantile*", Genova.

Devenney, J. W. Livanos V.M. and Stewart, R.J. (1990), "*Journal of Transporion of Economies and Policy*"

Dokić M. (1980) "*Saobraćajna politika Jugoslavije*", Beograd.

Dudow M. (1992) "*Third UN Conference on the Law of the Sea*", 4172 Northwestern Jornal of internacional law and Business,

Devolopment (UNCTAD) (1990) "*Trade and Development Board*", Committee of Shipping, Fourth session Genova, 1 March .

Dujmović I (1990) "*Determinante izvoznog proizvoda*" – Beograd

Ernest Gabriel Frankel (1987) "*The World Shipping Industry*"
Croom Helm Publishers Ltd, Provident House–London.

Ellison A.P. (1984) "*Regulatory Reform in sea transport*": "*A Canadian Perspective*". Transportation Journal, Vol. 23/No 4 (Summer).

Flore Vito Dante (1990) "*Ekonomika pomorskog transporta*",
Ekonomski institut, Zagreb.

Fio Oliver (1991) "*Tipologija tržišta brodskog prostora*" Rijeka.

Ferguson, Allen, and associates (1991) "*The Economic Value of the U.S. Merchant Marine*", Northwestern University, The Transportation Center, Chicago.

Filipović L. (89) "*Nauka o brodu*", književne novine – Opatija.

Ferber R. (1984) "*Hand book of Marketing Research*", Mc Grow Hill Co, New York.

Franc B. (1988) "*Informacioni sistemi na pomorskom tržištu*"
PZ Br. 86 Opatija.

Fisher Rudolf (1982) "*Uloga i značaj brodarstva u deviznoj bilanci zemlje*" Pz–20 Rijeka.

Farguana Giauli (1990) "*Evoluzione intermodale verso gli scali arabi*", La marina mercantile, Br.6

Flore V.D. (1986) "*Transport maritime Roma*".

Fio O. (1984) "*Mehanizacija brodarstva kao faktor pomorskog–ekonomskih promjena*" – Rijeka

Fio O. (1984) "*Odnos između teorije i prakse u rješavanju suvremenih pomorskih pitanja*", savjetovanje *Ljudski faktor u pomorstvu*", Rijeka.

Goss R.O. (1991) "*Studies in Maritime Economics*" Cambridge University Press.

Gilman, S (1987) "*Optimal Shipping Technologies for Routes to Developing Countries*", Journal of Transportation Economics and Policy (January)

Garden H. (1986) *"Istria pomorstva kroz vjekove"*—Zagreb.

Goss R.O. (1986) *"Studies in maritime Economics"*, Cambridge University Press—London

Galbraith J.K. (1988) *Multinacionalne Kompanije, Stvaranje i razvoj akcionarskih društava*—Zagreb.

Goss R.O. (1987) *"Economies and The International Regime for Shipping"* Maritime Policy and management, Vol. II, No 2, pp. 135–45 London.

Goss R.O. (1988) *"The Turnaround Time of Cargo Liners and its Effect Upon Sea Transport Costs"*; Journal of Transport Economics.

Gilman, S (1996), *"Optimal Shipping technologies for Routes Developing Countries"*

Harper & Row (1989), *"Publishers Incorporation"*, New York Sea Management

Heaver, T.D. topin, J.N.E., and Aandahl, C. Loren (1985) *"Terms of Shipment and Efficiency in Overseas Trade"*; University of British Columbia, Faculty of Commerce, Vancouver, Maritime Policy, Management, Vol. 8, No. 4, pp. 235–52

Hull William (1997), *"Marketing News"*—Boston (USA—a).

Hlaca V., Kovrić J. (1993) *"Dokovanje broda, ekonomika i pravni aspekti"* Pz – 68–71 Rijeka.

Hanson, Philip (1991) *"The Developing countries and International Shipping"*, World Bank Staff Working Paper No. 502.

Institute for shipping Economics (1985), *"Future of Liner Shipping International Symposium in Bremen"* (23–25 september)

Ivanović I. (1981), *"Pomorska trgovina"* Split – III izdanje.

Pomorska trgovina rasutim teretima (1982) – Split

Institut of Shipping Economies, Bremen, (1992) , Shipping Statistics

Ivošević B. (1984) *"Brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (Time charter)"* Kotor.

Ivošević B. (1992) , *"Tehnika čarterovanja broda (skripta)"* Kotor 1992.

Janković G. (1991) *"Pomorsko brodarstvo i pomorski privredni sistem"* – Br.4 Rijeka Istorija Svijeta – (1979) Zagreb.

Jessup, P. (1991) *"The Law of Teritto–Rial Waters and Maritime Jurisdiction"*

Jelinović Z. (1992), *"Ekonomika pomorstva, drugo dopunjeno izdanje"* Opatija' 92

Jelinović z. (1989), *Ekonomika saobraćaja i pomorstva* Zagreb.

Jurić B. (1996) *"Pojam i definicija brodarske politike u pomorstvu"* Pz. 12–14 Split.

Jovanović N. (1994) *Precedenti anglosaksonskog berzanskog prava* – Beograd

Jones, W. (1986) *"Cases and marials on Regulated Industries"*, 2nd edn.

Jovanović V.(1996) *"Privredno pravo, privredne organizacije"* Beograd.

Jelinović Z. (1986) *"Ekonomika prometa"*, Rijeka.

Kilgour, John G. (1985), *"The U.S. Merchant marine: National Maritime Policy and Industrial Relations"*, Praeger, New York.

Kendail Lane C. (1983) *"The Business of Shipping"*, Carnell Maritime Press, Cambridge, Md.

Kolarić Vojislav (1988), *"Marketing u saobraćaju"*, Rad, Beograd

Kalpić A. Susanj J. (1992) *"Razvoj pomorske privrede u kontekstu pomorske politike"* Zagreb.

Kostić J. Vojinović M (1986), *"Transnacionalne pomorske kompanije i njihov razvoj"*– Rijeka.

Kukljan V. (1988) *Ekonomičnost i rentabilnost linijske plovidbe*, Rijeka

Kukoč E (1988), *“Linijske konferencije”*, Rijeka

Krasulja D. (1991) , *“Finansiranje i finansijska efikasnost investicija u pomorstvu”* Rijeka.

Kimmer G. and Nookes R. (1992) *“World shipping Policies”*, *Journal of Independent Marines* London.

Kolarić M. (1983) *“Teorija dinamike troškova u pomorstvu”*– Rijeka

Kolarić M. Nemarnik N. (1988) *“Marketing u pomorskom saobraćaju”*– Rijeka.

Lipsey R.C (1990) *“An Introduction to Positive economics”*. Weidenfeld and Nicolson London.

Laertje D. (1980). *“Život i mišljenje istaknutih filozofa”* Beograd.

Lovrić J. (1984), *“Modernizacija tehnologije i unapređenje poslovanja u pomorskom brodarstvu”*– Rijeka.

“Liner shipping in the U.S. Trades” (1988) Maritime Policy and Managment (July). (This is a special issue and is an answer to the 1987 report by the US Department of Justice, The Regulated Ocean Shipping Industry)

Marshall A. (1994), *“Principles of Economics”*, (8th edi) Macmilan & Co. Ltd.

Mine A.M. (1989) *“The Economics of Transport”*, sir Isac Pitman and Sons Ltd. London.

Margan Jedrilić, Čukić, Lovrić (1983) *“Cijena broda i njen uticaj na rezultate poslovanja”*– Zagreb.

Marvin J.A. Hise T. R (1988) *“Techniques for shipping and Marketing decisions”* the Macmillon Company New York.

Marković I. (1989) *"Savremeni transportni sistemi"* sveučilište
Rijeka.

Markušić S. (1990) *"Novi međunarodni ekonomski poredak"*
Dubrovnik.

Milanović M. (1988) *"Marketing u saobraćaju"*. Beograd

Manalytics, Inc. (1989) *"Limited Rationalization of liner ship
services, United States and Gulf Ports to Northern Europe"* (September).

Marušić M. (1989), *"Istraživanje tržišta"* vol. 18 PZ Opatija.

Northwestern University transportation Center Forum (1988).
Preceedengs: In Search of a Rational Liner Shipping Policy.

Novaković S. (1984), *"Saobraćajna politika"*, Ekonomska
enciklopedija II Beograd.

Njirić Željko (1985) *"Žito najvažniji prehrambeni artikal u
brodskom prijevozu"*, Naše more br.6 i 7 Rijeka.

OECD (1984), *"Maritime Transport"* (annual) –Paris

*Organization for Economic Cooperation and Development, mari-
time Transport* (1989)– Boston

Obradović D. Petranović P (1992), *"Svjetske cijene brodo-
gradnje"* –Pula.

Oliver r. (1996) *"Mehanizacija brodarstva kao faktor pomorsko
ekonomskeih promjena"* – Rijeka.

Orgesta L. (1984) *"Metoda određivanja dozvoljene investicione
cijene broda."* – Zagreb.

Pomorska enciklopedija (knjiga VII), Zagreb 1992 str. 536,671, 748.

Pauzar, J.C., and Willing R.D. (1982) *"Free Entry and the
Sustainability of Natural Monopoly"*, The bell Journal of Economics.

Pavić Drago (1984) *"Poslovi pomorskog kontejnerskog
terminala"* Pz 16, Rijeka.

- Papagno D. (1988) *"Transporto maritimo di cose determinate"*
Genova.
- Pjanić Z. (1990), "Cijene u saobraćajnoj privredi" – Beograd
- Raw, M.S. (1989) *"Shipping, Asia Publishing House"*, New York.
- Reese, H.C. (ed) (1984) *"Merchant Marine Policy"*. Proceedings of the Symposium of the Fifteenth Ocean Shipping Management Institute of the American University's school of Business Administration.
- Rubić I. Kolarić P. (1982), *"Ekonomika brodarstva i osnovne organizacije pomorskog brodarstva"* – Rijeka.
- Rudolf (1977), *"Pomorsko pravo"* – Zagreb.
- Rodić M (1983), *"Cijena broda"* – Rijeka.
- Radulović D. (1988), *"Tržišna politika pomorskih brodara"* –
Rijeka.
- Rodić M. (1985) *"Konjunktura i krize u brodarstvu i brodogranji"* –
Rijeka.
- Rislany B. (1988) *"Brodogradnja"* – Pula br. 2/89.
- Reese H.C. (1993) *"Merchant Marine Policy Proceedings of the symposium of the fifteenth Ocean Shipping Management Institute"*.
- Radović M. Papić R (1984), *Istraživanje pomorskog tržišta*,
Rijeka.
- Schmeerson, D. (1986) *The Structure of Liner Freight Rates'*
Journal of transportation Economics and Policy (January).
- Šinodlaka B. (1984), *"Zbornik Radova o problemima pomorske plovidbe"* – Rijeka ZR br. 18–20
- Struney S.G. (1988) *"Administrate ring the Code of Conduct"*,
Journal of Independent Economists – London
- Stigler, G.J. (1988) *"The Theory of Economic Regulation"*, Uni-
versity of Chicago Press, Chicago

Simon S.L. Freimer M. (1989) *"Analytical sea Economic"*,
Harcourt Brace and World and, New York

Susanj J. Kalpić A. (1992), *"Razvoj pomorske privrede u kontekstu pomorske Politike"* – Zagreb 1992.

"Stari svijet" II tom (1973) – Zagreb.

Subes P.C. W Yyusou M.(1989) *"Transport Economics"* London

Sawin Š (1984), *"Ekonomičnost i rentabilnost brodova slobodne plovidbe Jugoslavije"*. –Dubrovnik

Stanković Z. (1989) *"Zemlje u razvoju i njihov odnos prema svjetskoj pomorskoj privredi"* – Rijeka.

Struney S.G (1985) *"On the pricing of tramp ship's freight services"*, –Bergen

Struney S.G (1986) *"British Shipping and World competition the Athlone Press"*, – London

Struney S.G. (1996) *"British Shipping and World competition The Athlone Press"*, – London

Stojanović R. (1994), *"Veliki ekonomski sistemi"* – Beograd

Šerifović S. (1994) *"Naučno-tehnički progres u svijetu"* –Sarajevo

Totland M. Terje A. (1994), *"Protectionism International Shipping and Some Economic Effectes"* – Southeptom

Thurney S.G. (1992) *"Pricing of Tramp Freight institute for Shipping Reslarch"*, Bergen

Transport Fairplay (1986). *"Political Economy of Marine"* – London.

Turner, H.A (1981) *"The Principles of Marine Insurance"*, Stone & Cox Publicatons London.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), (1990). Trade and Development Board. Committee on Shipping Fourth session Genova

UNCTAD (1980) *"The Liner Conference System"*, TD/B/C, 4/68
New York

Vicković R. Vasiljević A. (1978), *"Velika pomorska otkrića"*–
Rijeka

Vaugas, A. H (1983) *"Flag Discrimination: An Economic Analysis Maritime Studies and Management"*, Nos – 18,19

Walgreen, J.A. (1989) *"Liner Nationality and Steamship Conference – Ratemaking"*, Journal of Industrial Economics.

Zelenika Ratko (1986), *"Ekonomski značaj snadbijevanja prekomorskih brodova"*–Rijeka.



PODACI POTREBNI ZA DIGITALIZACIJU DOKTORSKE DISERTACIJE

Ime i prezime autora: DR Milovan Grlinac

Godina rođenja: 25. 02. 1948

E-mail:

Organizaciona jedinica Univerziteta Crne Gore: Pomorski Fakultet
Kotor

Naslov doktorske disertacije: Značaj i funkcionisanje
Pomorskog tržišta

Prevod naslova na engleski jezik: Importance to Function
Marine Market

Datum odbrane: 21. 09. 1998

Signatura u Univerzitetskoj biblioteci¹:

Naslov, sažeci, ključne riječi (priložiti dokument sa podacima potrebnim za unos doktorske disertacije u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore):

Izjava o korišćenju (priložiti potpisanu izjavu):

Napomena:

¹ Podatak o signaturi (lokaciji) može ispuniti biblioteka organizacione jedinice/Univerzitetska biblioteka

PODACI POTREBNI ZA UNOS DOKTORSKE DISERTACIJE U DIGITALNI
ARHIV UNIVERZITETA CRNE GORE

Prevod naslova disertacije na engleski jezik:

Importance to function marine Market

Mentor i članovi komisija (za ocjenu i odbranu):

1. Prof. dr. Borislav Ivošević - Mentor
Prof. dr. Veselin Jurković - Član
Prof. dr. Milan Perović - "

Sažetak²:

Prof. dr. Mile Stanković - "
Prof. dr. Stevan Popović - "

Sažetak na engleskom (njemačkom ili francuskom) jeziku:

Ključne riječi: Passenger Liners, cargo liner, bulk carrier
tankers coasters and so on all have
importance of insurers. Volatation fleet
Ključne riječi na engleskom jeziku: Pomorske nauke - Nautika

Naučna oblast/uža naučna oblast:

² Ukoliko je predviđeni prostor za polja Sažetak, Sažetak na engleskom jeziku, Ključne riječi i Ključne riječi na engleskom jeziku nedovoljan, priložiti ih u posebnom prilogu.

IZJAVA O KORIŠĆENJU

Ovlašćujem Univerzitetsku biblioteku da u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore unese doktorsku disertaciju pod naslovom

koja je moj autorski rad.

Doktorska disertacija, pohranjena u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore, može se koristiti pod uslovima definisanim licencom Kreativne zajednice (Creative Commons), za koju sam se odlučio/la¹.

Autorstvo

Autorstvo – bez prerada

Autorstvo – dijeliti pod istim uslovima

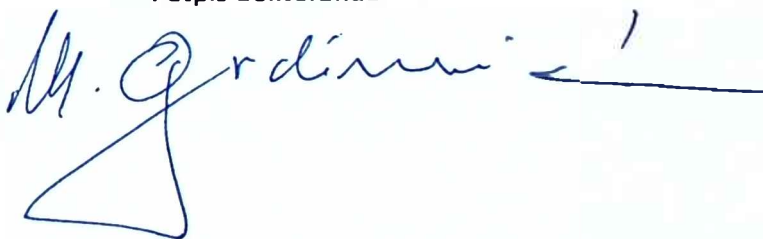
Autorstvo – nekomercijalno

☒ Autorstvo – nekomercijalno – bez prerada

Autorstvo – nekomercijalno – dijeliti pod istim uslovima

Potpis doktoranda

u Podgorici 22.03.2022.



¹ Odabrati (čekomati) jednu od šest ponuđenih licenci (kratak opis licenci dat je na poledini ovog priloga)

Autorstvo

Licenca sa najširim obimom prava korišćenja. Dozvoljavaju se prerade, umnožavanje, distribucija i javno saopštavanje djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio).

Djelo se može koristiti i u komercijalne svrhe.

Autorstvo – bez prerada

Dozvoljava se umnožavanje, distribucija i javno saopštavanje djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio). Djelo se ne može mijenjati, preoblikovati ili koristiti u drugom djelu.

Licenca dozvoljava komercijalnu upotrebu djela.

Autorstvo – dijeliti pod istim uslovima

Dozvoljava se umnožavanje, distribucija i javno saopštavanje djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio). Ukoliko se djelo mijenja, preoblikuje ili koristi u drugom djelu, prerade se moraju distribuirati pod istom ili sličnom licencom.

Ova licenca dozvoljava komercijalnu upotrebu djela i prerada. Slična je softverskim licencama, odnosno licencama otvorenog koda.

Autorstvo – nekomercijalno

Dozvoljavaju se prerade, umnožavanje, distribucija i javno saopštavanje djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio).

Komercijalna upotreba djela nije dozvoljena.

Autorstvo – nekomercijalno – bez prerada

Licenca kojom se u najvećoj mjeri ograničavaju prava korišćenja djela. Dozvoljava se umnožavanje, distribucija i javno saopštavanje djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio). Djelo se ne može mijenjati, preoblikovati ili koristiti u drugom djelu.

Komercijalna upotreba djela nije dozvoljena.

Autorstvo – nekomercijalno – dijeliti pod istim uslovima

Dozvoljava se umnožavanje, distribucija, javno saopštavanje i prerada djela, pod uslovom da se navede ime izvornog autora (onako kako je izvorni autor ili davalac licence odredio). Ukoliko se djelo mijenja, preoblikuje ili koristi u drugom djelu, prerada se mora distribuirati pod istom ili sličnom licencom.

Djelo i prerade se ne mogu koristiti u komercijalne svrhe.