



Ivan Mencer*

ISSN (0469-6255)
(159-168)

SEGMENTACIJA TRŽIŠTA – TEMELJ IZRADE STRATEGIJE NA PRIMJERU PODUZEĆA MORSKOG BRODARSTVA

MARKET SEGMENTATION - THE BASE OF STRATEGY WORK OUT ILLUSTRATING WITH OCEAN SHIPPING COMPANIES

UDK 339.13:656.61
Pregledni članak
Review

Sažetak

Izučavanje tržišta morskog brodarstva potrebno je zbog njegove kompleksnosti i dinamičnosti. To se tržište dijeli na tržišta linijskog, slobodnog i tankerskog brodarstva. Ta se tržišta međusobno razlikuju prema vremenskoj dinamici održavanja plovidbenih pravaca, vrstama dobara s obzirom na količinu jediničnih tereta, kemijskim svojstvima i načinu oblikovanja jediničnih tereta, zatim vrstama i veličini jediničnih prijevoznih kapaciteta i organizaciji poslovanja, odnosno obliku poslovnog djelovanja na tržištu. Karakteristike morskog brodarstva su: tradicionalizam, integralnost, internacionalnost, heterogenost, tržišni oblici, protekcionizam, tehnički progres, međunarodne ekonomske integracije i konjunkturne oscilacije. Proučavanje nabrojanih karakteristika omogućuje pretpostavljanje utjecaja na poslovne odluke broдача. Odnosno, poznavanje karakteristika tržišta morskog brodarstva znatno pridonosi izradi svrsishodne strategije pojedinog broдача.

Ključne riječi: tipologija tržišta, tržište morskog brodarstva.

Summary

Investigation into ocean shipping market is necessary because of its complexity and dynamism. The market is divided into linear, tramp and tanker shipping markets. These markets are different depending on time dynamism of maintaining the routes, types of goods considering the quantity of unit cargoes, chemical properties and the way of shaping unit cargoes, types and of transport capacities units and management organization i.e. the aspect of management activity on the market.

Characteristics of ocean shipping are: traditionalism, integrity, internationalism, heterogeneity, market patterns, protectionism, technical progress, international economic integrations and market fluctuations. Investigation into agora-said characteristics enables supposing of the influence on managing decisions of the shipowner. In other words, knowledge of characteristics of ocean shipping market contributes considerably to working out a functional strategy of a particular shipowner.

Key words: Market typology, the market of maritime shipping.

1. Uvod Introduction

S gospodarskog stajališta, djelatnosti pomorskog gospodarstva imaju različita obilježja. Tako morsko brodarstvo i morske luke imaju uslužno-prometne značajke, ribarstvo ima proizvodna obilježja, turističke atraktivnosti, pomorsko-agencijski i špediterski poslovi imaju izrazito uslužne značajke, a opskrbljivanje brodova trgovačke. Djelatnost spašavanja i tegljenja brodova toliko je specifična djelatnost da tek usputno ima i uslužno-prometna obilježja.

Poduzeća morskog brodarstva djeluju na specifičnim tržištima koja podrazumijevaju ukupnost međuodnosa potražnje usluga u prijevozu dobara i ponude prijevoznih kapaciteta. Tržišta morskog brodarstva razvijaju se kao dio svjetskog tržišta. Zapravo, djelovanje svjetskog tržišta nezamislivo je bez uslužno-prometnih aktivnosti morskog brodarstva, koje tijekom vremena razvija specifične odnose potražnje i ponude.

Dr. sci. Ivan Mencer

Ekonomski fakultet Rijeka, Vukovarska

“Proizvod” morskog brodarstva vrednuje se na svjetskom tržištu. Stoga tržište morskog brodarstva prije svega ima svjetska obilježja.

2. Tipologija tržišta morskog brodarstva

Typology of ocean shipping market

Tržište morskog brodarstva dijeli se na nekoliko tipova tržišta, zavisno o primijenjenim kriterijima. Osnovni kriterij je svakako predmet prijevoza. Stoga se tržište morskog brodarstva može podijeliti na tržište teretnog i putničkog brodarstva. U nastavku će se pozornost posvetiti samo tržištu teretnog brodarstva.

S obzirom (1) na geografski obuhvat i (2) tržišnu strukturu, odnosno stupanj konkurentnosti¹ ili primjenjujući znatno detaljnije kriterije:

- geografsku razdvojenost proizvodnje i potrošnje,
- vremensku učestalost održavanja plovidbenih pravaca,
- vrste dobara prema:
 - količini jediničnih tereta,
 - kemijskim svojstvima,
 - načinu oblikovanja jediničnih tereta,
- vrste i veličine jediničnih prijevoznih kapaciteta i
- organizaciju poslovanja, odnosno oblike poslovnog djelovanja na tržištu.

To se tržište uobičajeno dijeli na tri tipa, i to:

1. tržište linijskog brodarstva,
2. tržište slobodnog brodarstva i
3. tržište tankerskog brodarstva.

Tržište slobodnog brodarstva nastaje i razvija se na temelju potreba pomorskoprijevozne usluge velikih količina rasutih tereta. To su najčešće željezna ruda, ugljen i žitarice, te fosfati i boksitna ruda. U prostornom smislu tržište slobodnog brodarstva ima opće svjetske značajke. Razlog je priroda dobara i posebna obilježja pomorskoprijevozne usluge u organizaciji slobodnog brodarstva. Potražnju dobara na tržištu slobodnog brodarstva obilježuje koncentracija dobara na određenim pravcima i u određeno vrijeme godine.

Plasman prijevoznih kapaciteta slobodnog brodarstva ostvaruje se za jedno ili više putovanja, odnosno za kraće ili dulje razdoblje. Za tako angažirane prijevozne kapacitete značajno je da nisu isključivo vezani za isti pravac plovidbe.

Tržište linijskog brodarstva nastaje i razvija se zbog potrebe pomorskoprijevoznih usluga pretežno industrijskih proizvoda. Ti se proizvodi najčešće nazivaju generalnim teretima. Prevoze se pakirani u sanduke, vreće i kutije. U težnji racionalizacije prekrcaja i prijevoza, posljednjih dvadesetak godina tako pakirani tereti prevoze se složeni na palete i u kontejnere.

Generalni tereti prevoze se u mnogobrojne svjetske luke, tako da potražnja na tržištu linijskog brodarstva proizlazi iz potrebe pomorskoprijevozne usluge velikog broja krcatelja. Osobitost tržišta linijskog brodarstva jest to da je stanovita potražnja za pomorskoprijevoznim uslugama generalnih tereta na određenim pravcima utjecala na stvaranje sve redovnijeg održavanja plovidbe i s vremenskog aspekta.

Linijsko brodarstvo organizira pomorsko-prijevoznu uslugu grupom brodova prema unaprijed određenom plovidbenom pravcu, koji razumijeva ticanje određenih luka u određenom vremenskom razmaku. Stoga linijski brodar dugoročno održava pomorskoprijevoznu uslugu na istom linijskom pravcu. Time povezuje određene regije u prekomorskoj razmjeni. To je razlog što ga zanimaju regionalna tržišta dobara i postojeća ponuda na tim plovidbenim pravcima. Prema tome, tržište linijskog brodarstva ima izrazito regionalna obilježja.

Kako se linijsko brodarstvo najčešće razvija zbog potreba vanjskotrgovinske razmjene neke zemlje, može se ustvrditi da je to tržište “u geografskom smislu regionalno tržište s gledišta linije, zbroj nekoliko regionalnih tržišta s gledišta linijskog brodarstva, a svjetsko tržište s gledišta cjelokupnog brodarstva određene zemlje”².

Tržište tankerskog brodarstva nastaje i razvija se zbog potrebe pomorskog prijevoza sirove nafte i naftnih derivata.

Pomorskoprijevozna usluga tankerskog brodarstva najvećim se dijelom odvija iz Perzijskog zaljeva u pravcima prema SAD-u, zemljama zapadne Europe i Japana. S obzirom na stalnost plovidbenih pravaca, to tržište karakteriziraju regionalna tržišta. Međutim, plovidba se ne odvija prema unaprijed predviđenom redu plovidbe u smislu ticanja usputnih luka i vremenskom intervalu. Naime, pomorskoprijevozna usluga tankerskog brodarstva karakterizira pretežno izravna povezanost luka ukrcaja i iskrcaja, a realizacija prijevoza ovisi o potrebama krcatelja. Iskorištavanje sirove nafte i derivata, i s tim u svezi raširenost pomorskoprijevozne usluge tankerskog brodarstva, tom tržištu, s prostornog aspekta, daje obilježja isključivo svjetskog tržišta.

¹ Boris, Glavan, Linijsko brodarstvo, Jugolinija i “Otokar Keršovani”, Rijeka, 1981., str.17

² Ibidem, str.57

Tržišna struktura, odnosno stupanj konkurencije, utječe na dalju diferencijaciju navedenih tipova tržišta morskog brodarstva.

Tržište slobodnog brodarstva prema tržišnoj strukturi ocjenjuje se kao konkurentsko tržište. Razlog je neposredan utjecaj odnosa potražnje i ponude na visinu vozarina.

Tržište linijskog brodarstva obilježava specifičnost ponude u sklopu konferencijskog sustava, koji tome tržištu daje određena monopolistička obilježja. Neki autori spominju i oligopolna obilježja toga tržišta.

Konkurencija na tržištu linijskog brodarstva svodi se na odnos brodara unutar konferencijskog sustava. Time se, zapravo, niječe konkurentski odnos. Posljednjih, nešto više od dvadeset godina, mijenja se stupanj konkurentnosti na tržištu linijskog brodarstva zbog utjecaja nekonferencijskih brodara i utjecaja zračnog prijevoza. Najnoviji integracijski procesi koji pojedine zemlje uključuju u gospodarske unije i/ili prostore slobodne vanjskotrgovinske razmjene, a pojedine sve više marginaliziraju, zbog nemogućnosti da ostvare potrebne minimalne kriterije za ulazak u integracijsku cjelinu, ukazuju na mogućnost nastanka novih oblika odvijanja pomorskoprijevoznih usluga. Naime, linijske konferencije podrazumijevaju udruživanje linijskih brodara na istom linijskom plovidbenom pravcu. Linijske konferencije mogu se organizirati u različitim oblicima: od neformalnih udruženja do udruženja sa stalnom organizacijskom strukturom.

Temeljni oblik suzbijanja konkurencije unutar linijskih konferencija jest dogovor o zajedničkoj vozari. Istodobno, članovi konferencije usuglašavaju način suzbijanja konkurencije brodara koji nisu njezini članovi.

Konkurencija na tržištu linijskog brodarstva specifična je i stoga što se ukupna ponuda katkada povećava brodovima s tržišta slobodnog brodarstva. Oni redovito nude niže vozarine jer su jedinični kapaciteti i organizacija plovidbe slobodnog brodarstva jeftiniji u usporedbi s linijskim brodarstvom. Taj oblik konkurencije važniji je od utjecaja zračnih prijevoznika, jer brodari s tržišta slobodnog brodarstva mogu prevoziti gotovo sve linijske terete. Zračni prijevoznici prevoze, prije svega, najvrednije terete.

Danas ponudu na svjetskom tržištu linijskog brodarstva obilježava šest strategijskih alijansi³, čiji se početak nazire još tijekom osamdesetih. Te velike poslovne grupacije koje okupljaju najveće svjetske pojedinačne linijske brodare gotovo u cijelosti održavaju kontejnersku pomorsku trgovinu Atlantikom. Dominacija kontejnerskog pomorskog prijevoz

Sredozemljem, Azijom i Sjedinjenim Državama dio je njihovih planova.

Strategijske alijanse linijskih brodara kao pojedini jedinstveni poslovni sustav međusobno konkuriraju kvalitetom pomorskoprijevoznih usluga i cijenom.

Tankersko tržište označuje dominacija utjecaja naftnih kompanija. Zato je to tržište s gledišta tržišne strukture oligopsono.

Uz navedene podjele tržišta morskog brodarstva, potrebno je spomenuti mogućnost njihove segmentacije, odnosno kriterij dalje podjele, koji pomaže u istraživanjima dinamike i strukture tržišta morskog brodarstva, jest specijalizacija brodova.

U slobodnom brodarstvu treba naglasiti organizaciju prijevoza malim, srednjim i velikim brodovima (*handy size, panamax i large bulk carriers*). U linijskom brodarstvu prije nešto više od dvadeset godina uveli su se novi sustavi pomorskoprijevozne usluge: paletizacija, ro-ro, kontejnerizacija i prijevoz teglenicama. I u tankerskom brodarstvu razvijaju se novi oblici pomorskoprijevozne usluge: velikim tankerima (*very large i ultra large crude carriers*), tankerima za prijevoz naftnih derivata (*product carriers*) i tankerima za prijevoz tekućeg plina (*liquefied natural i liquefied petroleum gas carriers*).

Temeljne specifičnosti pojedinih tržišta morskog brodarstva utječu na nastanak vozarina kao cjenovni oblik vrijednosti prijevoza. Vozarine na tržištu slobodnog brodarstva rezultat su odnosa potražnje i ponude. Zato su podložne naglim promjenama. Na tržištu linijskog brodarstva visina vozarina rezultat je dugoročnije strategije pojedinog brodara, konferencije, odnosno strategijske alijanse u kontekstu razvojnih mogućnosti potražnje. Na tržištu tankerskog brodarstva vozarine su pretežno kalkulativna stavka proizvodnje i prerade nafte.

Ponudu na tržištu slobodnog brodarstva obilježuju brodovi različitih tehničko-tehnoloških značajki. Stoga je ponuda djelimice elastična, a djelimično izrazito neelastična. Potražnja je rezultanta postojanja niza svojstava dobara koja su predmet prijevoza. Potražnja je na tom tržištu pretežito neelastična.

Dio ponude koji se odnosi na manje jedinične kapacitete, približno do 40.000 dwt, relativno se lako zapošljava izvan tržišta slobodnog brodarstva. Dio ponude koji se odnosi na izrazito velike jedinične kapacitete je neelastičan, tako da postoji mišljenje prema kojemu je gradnja *large bulk carrier* kapaciteta većeg od 150.000 dwt, započeta potkraj šezdesetih godina, svojevrsni promašaj. Ipak se ponuda na tržištu slobodnog brodarstva relativno lakše prilagođava promjenama na svjetskom tržištu nego ponuda na ostalim dvama tipovima morskog brodarstva.

³ Review of Maritime Transport 1998, UNCTAD, New York, 1998., str. 119 i 120

Brodovi angažirani u sklopu tržišta slobodnog brodarstva prevoze dobra između svjetskih luka, bez unaprijed određenog pravca plovidbe i vremenskog reda plovidbe. Ipak, pri prijevozu pet temeljnih rasutih tereta opažaju se izraženiji plovidbeni pravci, s tim da se mijenja struktura nositelja ponude.

Prostorna obilježja tržišta tankerskog brodarstva, s obzirom na dominaciju jednog tereta, sirove nafte, u sklopu potražnje, ogleda se u jednoobraznom plovidbenom pravcu između proizvođača i prerađivača, odnosno korisnika nafte. S obzirom na konzistentnost plovidbenih pravaca u prostornom smislu, tržište tankerskog brodarstva dijelom je slično tržištu linijskog brodarstva.

3. Značajke tržišta morskog brodarstva

Characteristics of ocean shipping market

Značajke tržišta morskog brodarstva su:

- tradicionalizam,
- integralnost,
- internacionalnost,
- heterogenost,
- tržišni oblici,
- protekcionizam
- tehnički progres,
- međunarodne-ekonomske integracije i
- konjunkturane oscilacije.

Tradicionalizam je značajka tržišta morskog brodarstva koja se temelji na višetisućljetnom razvoju. Arheološki nalazi upućuju na mogućnost da se u kasnom trećem i drugome mileniju prije Krista pomorska trgovina razvijala između Grčke i Indije, a pisani dokumenti dokazuju pomorsku trgovinu sredinom trećeg milenija prije Krista između Egipćana i Feničana, odnosno Ciprana. Trgovalo se cedrovinom i rudom. Ta trgovina stvarala je uvjete za otkrivanje područja zapadnog dijela Sredozemlja.

Može se utvrditi da morsko brodarstvo neke zemlje u povijesnim okvirima uvjetuje nastanak pojedinih imperija. Primjer za to su u starom vijeku Egipat i Rimsko Carstvo. U vremenu bližem današnjem, mnoge zemlje, kao npr. Španjolska, Nizozemska, Francuska, Portugal i Velika Britanija svoj razvoj i moć najuže povezuju uz utjecaj nacionalne trgovačke mornarice. Svjetska dominacija Velike Britanije, npr, započinje donošenjem Navigation Acta 1651. godine i nizom pomorskih ratova, naročito s

Nizozemskom i Španjolskom u XVII. i XVIII. stoljeću.

Suvremeno svjetsko tržište morskog brodarstva nastaje početkom XIX. stoljeća, dakle u doba dominacije Velike Britanije kao kolonijalnog imperija na području industrijske proizvodnje, svjetske trgovine i samog tržišta morskog brodarstva. U to se vrijeme konsolidira trinaest dotadašnjih kolonija Velike Britanije na sjeveroameričkom kontinentu, koje osnivaju novu suverenu državu – Sjedinjene Američke Države.

Konkurencija koja je nastala između Velike Britanije i Sjedinjenih Država utječe na širenje tadašnjeg svjetskog tržišta. Istodobno, dominacija Velike Britanije, koja i dalje povećava svoju mornaricu, pridonosi uvođenju slogana "slobodna trgovina morem". Ta ideološka novost trebala je i nadalje stvarati uvjete Velikoj Britaniji za nadmoć na svjetskim morima, s obzirom na postignutu razinu udjela ponude na tadašnjem svjetskom tržištu.

Integralnost svjetskog tržišta morskog brodarstva temelji se na spoznaji o geografskoj povezanosti svjetskih mora. Shodno tome, zanemarujući protekcionističke mjere pojedinih zemalja, svaki prijevoz morem ostvaruje se izravnom povezanošću početka i kraja puta. Integralnost se očituje i u mogućnosti angažiranja pojedinih vrsta trgovačkih brodova na sva tri tipa tržišta morskog brodarstva.

Internacionalnost tržišta morskog brodarstva proizlazi iz činjenice što na svjetskim morima godine 1995. djeluju brodari iz 76⁴ zemalja. Pretežni broj brodara dolazi iz primorskih zemalja, što je prirodno. Međutim, među brodarima nailazi se i na poduzeća iz kontinentalnih zemalja, kao npr. Švicarske, Mađarske, Austrije i Češke.

Pregleda radi u nastavku se iskazuje struktura kapaciteta svjetske trgovačke mornarice izražena u gt⁵ godine 1995.⁶ prema grupaciji zemalja:

▪ zemlje OECD	28,4%
▪ novo konstituirane zemlje uključujući i Republiku Hrvatsku	5,9%
▪ azijske zemlje u razvoju	8,3%
▪ NR Kina	3,4%
▪ zemlje otvorenog registra	43,4%
▪ zemlje u razvoju	9,5% i
▪ ostale zemlje	1,1%.

⁴ Maritime Transport, OECD, Paris, 1997., str.160 i 161

⁵ gt je uobičajena skraćena za *gross tons*, kojom se izražava kapacitet broda i predstavlja sve zatvorene prostore broda. 1 gt jest 2,831 kubna metra

⁶ Maritime Transport, op.cit..., str. 166

Suvremena praksa razvija bilateralnost i unilateralnost, čime se narušava prirodno načelo internacionalizma. Naime, mnoge zemlje, odnosno skup zemalja integriranih u ekonomsku integraciju, u težnji da zaštite nacionalne interese sve otvorenije primjenjuju mjere protekcionizma.

Heterogenost tržišta morskog brodarstva proizlazi iz diferencijacije ponude i potražnje prema:

- (1) fizičkim karakteristikama prevezenih dobara,
- (2) tehničko-tehnološkim obilježjima karakterističnih prijevoznih sredstava i

- (3) stupnju ekonomskog razvoja sudionika prekomorskog prijevoza (tablice 1, 2, 3 i 4).

Ukupna pomorska trgovina povećala se od 2 605 milijuna tona 1970. godine na 5 064 milijuna tona godine 1998. Prosječna stopa rasta potražnje na tržištu morskog brodarstva u promatranom razdoblju izosila je 2,5%. Struktura triju tipičnih grupa dobara koje su najčešće predmet prekomorskog prijevoza u promatranom se razdoblju bitno mijenja. Nafta i naftni derivati smanjuju udio, dok se povećava udio glavnih i linijskih tereta. Poznato je da nekih bitnih promjena na svjetskom tržištu morskog brodarstva u navedenom razdoblju nije bilo.

Tablica 1. Struktura potražnje na tržištu morskog brodarstva prema temeljnoj vrsti tereta
Table 1. The structure of demand on the ocean shipping market following the basic type of cargo

% prema tonama

Godina	Tekući tereti	Suhi sipki tereti	Linijski tereti	Ukupno
1970.	55	17	28	100
1980.	51	21	28	100
1990.	44	24	32	100
1994.	45	23	32	100
1998.	43	24	33	100

Izvor: Review of Maritime Transport 1998, UNCTAD, UN, New York, 1998., str.7

Tablica 2. Struktura ponude na tržištu morskog brodarstva prema temeljnoj namjeni brodovlja
Table 2. The structure of supply on the ocean shipping market following the basic shipping purpose

% prema dwt⁷

Godina	Tankeri	Brodovi za prijevoz suhih sipkih tereta	Brodovi koji pretežno služe za prijevoz tereta linijskog brodarstva	Ukupno
1974.	48	27	24	100
1980.	49	28	23	100
1990.	39	36	26	100
1994.	36	34	30	100
1997.	35	36	29	100

Napomena: U stupcu koji se odnosi na brodove za prijevoz linijskih tereta u originalnom izvoru naslov stupca glasi "Ostali brodovi". Pretpostavlja se da se oko 80% iskazanog udjela u stupcu tablice "Linijski brodovi" odnosi upravo na brodove angažirane na tržištu linijskog brodarstva. To je i razlog naslova stupca u ovoj tablici.

Izvor: Za godine 1974., 1980., 1990. i 1994.: Maritime Transport 1995, OECD, Paris, 1977., str.159
Za godinu 1997., Review of Maritime Transport 1998, UNCTAD, New York, 1998., str.29

⁷ dwt (*deadweightons*) uobičajena skraćenica za označavanje maksimalne težine izražene u tonama tereta, zaliha, goriva i pitke vode koju brod može utovariti.

Tablica 3. Struktura prekomorskog prijevoza prema strukturi ukrcanih i iskrcanih tereta
Table 3. The structure of oversea transport following the structure of loaded and unloaded cargoes

% prema tonama

Godina	Ukrcani tereti				Iskrcani tereti			
	Nafta		Suhi tereti	Ukupno	Nafta		Suhi tereti	Ukupno
	Sirova	Proizvodi			Sirova	Proizvodi		
1970.	43,3	12,9	43,8	100,0	44,2	12,0	32,8	100,0
1980.	41,2	9,3	49,5	100,0	41,6	8,9	49,6	100,0
1990.	32,1	11,7	56,2	100,0	31,9	10,8	57,3	100,0
1996.	33,4	11,3	55,3	100,0	33,2	10,0	56,8	100,0
1998.	32,2	10,8	56,9	100,0	31,4	10,2	58,4	100,0

Izvor: Review of Maritime Transport 1998, UNCTAD, New York, 1998., str.13

Tablica 4. Svjetska pomorska trgovina prema tipu tereta i grupacijama zemalja s obzirom na stupanj gospodarskog razvoja
Table 4. World maritime trade following the type of cargo and groups of countries regarding the stage of economic development

% prema tonama

Grupa zemalja	Godina	Ukrcaj				Iskrcaj			
		Nafta		Suhi tereti	Ukupno	Nafta		Suhi tereti	Ukupno
		Sirova	Derivati			Sirova	Derivati		
Razvijene zemlje	1970.	1,5	26,7	58,5	29,7	79,9	80,6	78,0	79,1
	1980.	6,3	25,5	64,7	37,0	72,0	79,5	67,8	70,5
	1990.	13,4	32,7	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1998.	11,6	33,0	63,3	43,4	72,3	75,3	61,7	66,4
Zemlje srednje i istočne Europe	1970.	3,4	7,7	7,2	5,7	1,2	1,0	3,8	2,3
	1980.	3,6	14,6	5,2	5,4	2,3	0,4	6,0	4,0
	1990.	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,2
	1998.	2,8	9,5	3,2	3,7	1,4	0,2	4,6	3,1
Socijalističke zemlje Azije	1970.	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,2	1,2
	1980.	1,4	1,7	1,0	1,2	1,4	1,6	4,0	2,7
	1990.	2,5	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1998.	1,5	0,9	2,3	1,9	1,2	2,5	3,6	2,7
Zemlje u razvoju	1970.	95,0	65,4	33,2	64,1	18,4	18,3	16,0	17,3
	1980.	88,7	58,2	29,0	56,3	24,3	18,5	22,3	22,8
	1990.	79,5	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1998.	84,1	56,6	31,2	51,0	25,1	21,9	30,2	27,7

Izvor: Review of Maritime Transport 1998, UNCTAD, New York, 1998., str.13

Godine 1974. svjetska trgovačka mornarica imala je kapacitet 494 milijuna dwt, a 1997. godine 776 milijuna dwt. Prosječna stopa rasta ponude na svjetskom tržištu morskog brodarstva u promatranom razdoblju iznosila je 1,9%. Proizlazi da je potražnja u promatranom razdoblju ostvarila intenzivniji prosječan rast.

Struktura brodovlja doživjela je određene promjene. Smanjio se udio tankera, dok se povećao udio brodova za prijevoz suhih sipkih tereta i brodova namijenjenih pretežnom

izvršavanju pomorskoprijevozne usluge u okviru linijskog brodarstva.

Ostvarena struktura, ukoliko se poveže s prethodno iskazanim pregledom udjela pojedinih zemalja u svjetskoj trgovačkoj mornarici, ukazuje na optimistička predviđanja potrebnosti za prijevozom dobara naročito u organizaciji linijskog brodarstva.

Smanjenje udjela sirove nafte i naftnih derivata kao predmeta ukrcaja i iskrcaja u prekomorskom prometu proizlazi iz nedovoljnog

intenziteta rasta toga tereta u odnosu na ukupan rast pomorskoprijevoznih usluga u promatranom razdoblju. Naime, prekomorski ukrcaj sirove nafte raste od 1 110 milijuna tona godine 1970. na 1 633 milijuna tona godine 1998. Istodobno raste i ukrcaj derivata nafte od 33 milijuna tona na 548 milijuna tona. Suhi tereti ostvaruju rast u ukrcaju od 1 124 milijuna tona na 2 884 milijuna tona. To znači da se cjelokupna količina ukrcanih tereta u prekomorskom prijevozu povećala od 2 566 na 5 064 milijuna tona. Slične veličine strukture i prometa ostvaruju se i na strani iskranih dobara.

Međutim, ukoliko se razmatranje proširi i na zemlje porijekla i destinacije tereta s obzirom na stupanj gospodarskog razvoja (tablica 4.) može se uočiti da se udio razvijenih zemalja u ukrcaju sirove nafte povećava, a udio ostalih zemalja, naročito zemalja u razvoju, smanjuje. Isti proces vidljiv je i kod ukrcaja i iskrcaja naftnih derivata. Razlog tome su nova nalazišta sirove nafte na Aljasci i Sjevernom moru. Kretanje udjela naftnih derivata prema podacima prikazani u tablici 4. ne odražava pravu sliku, jer iskazani podaci obuhvaćaju i količine utovarenog i iskrancanog naftnog i prirodnog plina koji se prevozi najčešće između razvijenih zemalja.

Dinamika udjela iskrcaja u lukama razvijenih zemalja ukazuje na smanjenje udjela sirove nafte i njezinih derivata. Istodobno, razvijene zemlje povećavaju udio nafte i naftnih derivata zajedno s plinom u uvozu zemalja u razvoju. Rast udjela iskrcaja suhih sipkih tereta u zemljama u razvoju posljedica je čestog uvoza žitarica iz razvijenih zemalja.

Dakle, ono što karakterizira ukrcaj i iskrcaj dobara na područjima podijeljenim prema stupnju gospodarskog razvoja jest da razvijene zemlje sve izraženije samozadovoljavaju potrebu za energijom i sirovinama. Ostale zemlje sve su zavisnije o razvijenim zemljama.

Tržišni oblici proizlaze iz stupnja konkurentnosti, odnosno tržišne strukture pojedinih tipova tržišta morskog brodarstva.

Tržište slobodnog brodarstva karakterizira velik broj sudionika u potražnji i ponudi i, s tim u svezi, njihov najslobodniji odnos na svjetskom tržištu morskog brodarstva. Tržišna struktura je stoga polipolna i polipsona.

Tržišna struktura linijskog brodarstva pretežno je monopolna, odnosno oligopolna. Monopolna obilježja tržišta linijskog brodarstva naročito dolaze do izražaja kada se tržište linijskog brodarstva istražuje s gledišta regionalnog obilježja. Oligopolni karakter tržišne strukture linijskog brodarstva prevladava kad se ono istražuje s aspekta brodarstva pojedine zemlje. U oba slučaja tržišne strukture naglašava se veća ili manja zatvorenost tržišta linijskog brodarstva, koja se javlja prije svega zbog egzistencije

linijskih konferencija, odnosno danas strategijskih alijansi. Treba naglasiti da se linijsko brodarstvo najvjerojatnije ne bi razvilo kao samostalna djelatnost pomorskoprijevozne usluge da svojedobno nije bilo konferencijske regulative koja ograničava slobodnu konkurenciju.

Prema tome, konferencijski sustav značajno je pridonio razvoju linijskog brodarstva, štiteći njegove interese.

Prije nešto više od deset godina moglo se naći na mišljenje da konferencijski sustav, zbog ograničavanja konkurencije, onemogućuje daljnju ekspanziju linijskog brodarstva. Takav je stav naročito naglašavao utjecaj konferencija zatvorenog tipa. Kod tih se konferencija monopolni karakter pojačava dodatnim sporazumom o pulu. Takav sporazum detaljno određuje odnose brodara članova konferencije. Reguliranje odnosa vezano je za raspodjelu tereta, a često i za raspodjelu vozarina i dobiti.

Posljednjih tridesetak godina mijenjaju se osnovna obilježja linijskih brodara, zbog širenja integriranog prijevoza i integracijskih procesa brodarskih organizacija s poduzećima koja obavljaju usluge prijevoza kopnenim oblicima prijevoza. Time linijsko brodarstvo postaje dio proizvodnog programa uslužnog konglomerata, čime se niječe temeljni uvjet postojanja konferencijskog sustava.

Tržišnu strukturu tankerskog tržišta obilježava oligopson. To, tržište od samoga početka, od sredine XIX. stoljeća, karakterizira vrlo uska povezanost proizvodnje, prijevoza (morem), prerade i distribucije sirove nafte i derivata. Stoga tankersko tržište možda nije potrebno nazvati "tržištem", jer klasičnog odnosa potražnje i ponude zapravo nema. Čak ni segment toga tržišta, tržište slobodnih tankerskih brodara, nije tržište u pravom smislu, jer se raspoloživi kapaciteti angažiraju naftnim konglomeratima pretežno u *time charteru*.

Protekcionizam je proces koji administrativnim mjerama i praktičnim ponašanjem favorizira korištenje nacionalne trgovačke mornarice radi zaštite interesa nacionalnog gospodarstva.

Temeljem povijesnih činjenica smatra se da je Henry VII potkraj XV. stoljeća prvi potakao izradu zakona kojim su se definirale mjere protekcionizma brodova britanske zastave. U XVII. stoljeću Velika Britanija donosi *Navigation act*, kojim su se praktički zaštitili interesi engleskih trgovačkih brodova. Tim se zakonom naređuje između ostaloga da se engleski brodovi moraju graditi u engleskim brodogradilištima, da britanskim trgovačkim brodom može zapovijedati samo britanski kapetan, da tri četvrtine posade britanskog broda moraju biti građani Velike Britanije, te da uvoz iz prekomorskih zemalja

mogu obavljati brodovi britanske zastave. Ukoliko se uvoz ostvaruje brodom neke druge zemlje, plaća se dvostruka carina. Uvoz se može realizirati i brodom zemlje porijekla robe, ali se plaća pristojba o porijeklu. Ako istu robu uvozi britanski brod, ne plaća se pristojba. Kabotažu mogu organizirati i obavljati samo brodovi sa zastavom Velike Britanije.

Početak XIX. stoljeća gospodarstvo Velike Britanije i njezina trgovačka mornarica toliko su se razvile da ograničenja definirana *Navigation actom* postaju kočnica dalje gospodarske ekspanzije. Tada Velika Britanija počinje zagovarati načelo slobodne trgovine morem. Od godine 1849. sve luke te zemlje postaju otvorene za brodove zemalja koje pružaju isto gostoprimstvo britanskim brodovima.

Suvremeni svijet suočen je s vrlo snažnim utjecajem raznovrsnih protekcionističkih mjera većine pomorskih zemalja, a javljaju se i oblici protekcionizma koji razumijevaju isključivu dominaciju nacionalnih brodara.

Tehnički progres značajno utječe na tržište morskog brodarstva, a time i na formiranje svjetskog tržišta. Početkom XIX. stoljeća, utjecajem tehničkog progresa, drvene jedrenjake zamjenjuju metalni brodovi s parnim strojevima. Sredinom istoga stoljeća otkriven je destilacijski proces nafte, što donosi značajne promjene i u domeni morskog brodarstva. Prvi put je morem prevezena sirova nafta u Kaspijskom moru 1877. godine, a 1886. u prometu je prvi tanker. Godine 1911. Lloyd's Register of Shipping bilježi 280 tankera.

Tehnički progres u suvremenim uvjetima omogućuje diferencijaciju jediničnih prijevoznih kapaciteta za potrebe linijskog i slobodnog brodarstva. U sklopu istog tržišta morskog brodarstva upravo tehnički progres utječe na dalju segmentaciju po namjeni i veličini.

Tehnički progres omogućuje težnje za što racionalnijim prijevozom pojedinih tereta. Istodobno, tehnički progres je i samostalan čimbenik, jer stvara uvjete za intenziviranje inovacija. Naime, uvođenje novih oblika prijevoza uzrokuje značajne promjene – tehničko-tehnološke i ekonomske – koje brodari sami za sebe ne bi pokrenuli ili bi bili manje efikasni pri njihovom uvođenju.

Uvođenje niza suvremenih načina prijevoza robe morem, npr. kontejnerizacija, prijevoz teglenicama, tankeri za prijevoz tekućeg plina⁸

⁸ Stručnjaci, kada kazuju o prijevozu tekućeg plina brodovima koriste termin "prijevoz ukapljenog plina". Plin se ukapljivanjem, kao posljedica naglog hlađenja, ukrcava na brod, u istom agregatnom stanju prevozi i ponovno ukapljivanjem iskrcava, tj. zatopljivanjem da bi promijenio agregatno stanje od tekućeg u plinovito. Zbog navedenog smatra se da je termin "tekući plin" primjereniji, jer odražava agregatno stanje plina koje se faktički prevozi specijaliziranim tankerima.

itd., dokazuje utjecaj tehničkog progresa na promjene strukture ponude, odnosno utjecaj na nastajanje novih tržišnih segmenata na svjetskom tržištu morskog brodarstva.

Međunarodne ekonomsko-tržišne integracije karakterizira veća endogena otvorenost i relativna egzogena zatvorenost, a rezultat su procesa kojima pojedine geografski bliske, mahom razvijene zemlje, teže zadržati dominaciju u međunarodnim ekonomskim odnosima, odnosno stečenu ekonomsku premoć nacionalnog kapitala na svjetskom tržištu.

Općenito, nastanak međunarodnih ekonomsko-tržišnih integracija proistječe iz interesa ekonomski razvijenih zemalja da prevladaju uskost svojih nacionalnih tržišta i da smanje rizik plasmana proizvoda svojeg gospodarstva na svjetskom tržištu. Tako koncipirana izvozna politika nije odgovarajuća za dulje razdoblje, jer će prije ili kasnije interna tržišta postati preuska za dalju ekspanziju. Naime, proizvodnja i tržište međusobno su ipak manje-više razdvojene veličine, tako da intenzitet rasta potražnje ne prati intenzitet rasta ponude. To znači da se granice tržišta ne šire dovoljno brzo za proizvodnju, odnosno proizvodnja može brzo prerasti potrebe novih tržišta. Proistječe da prošireno tržište postaje ograničavajući čimbenik kao i ranije tržište.

Prema tome, neprestani rast proizvodnje, izazvan proširenjem tržišta ograničenih dimenzija, jer je riječ o integraciji nekoliko nacionalnih tržišta, u svome kontinuitetu traži uvijek nanovo proširenje tržišta. Dolazi do situacije: predkapitalistička epoha poznavala je samo parcijalna rascjepkana uska tržišta. Kapitalizam je stvorio svjetsko tržište. Specifičnosti razvoja poslije Drugoga svjetskoga rata znatnim dijelom su likvidirale ranije svjetsko tržište i utjecale na formiranje velikih tržišta grupa zemalja, koje samo sekundarno komuniciraju sa svjetskim tržištem. Međutim, ta velika tržišta grupa zemalja postaju sve nedovoljnija, što će ponovo usmjeriti težnje stvaranju maksimalno mogućeg, dakle jedinstvenog tržišta svjetskih razmjera.

Kako bi se takva vizija i ostvarila potrebno je unapređivati svako nacionalno gospodarstvo. Trenutačno, a to trajati će niz godina, potrebno je (radi osiguranja ekspanzije vanjskotrgovinske razmjene pojedine zemlje, naročito onih koje danas nisu članice neke od prostorno bliskih ekonomskih integracija), uključivati se u danas uspostavljenje međunarodne ekonomsko-tržišne integracije.

Padom Berlinskog zida krajem osamdesetih godina započinju procesi kojima istočnoeuropske zemlje teže uspostaviti tržišni oblik privređivanja. Jedna od temeljnih značajki tih procesa jest

težnja npr. svake tranzicijske zemlje da što prije pristupi Europskoj uniji, kao punopravna članica. Pristup je moguć uz prethodno zadovoljavanje niza gospodarskih i političkih kriterija. Zadovoljavanje tih kriterija je mukotrpno i dugotrajno. Europska unija, kao prestižna međunarodna ekonomsko-tržišna integracija značajno pripomaže dostizanju potrebnih kriterija.

Utjecaj međunarodnih ekonomsko-tržišnih integracija na svjetsko tržište morskog brodarstva je značajno, jer svi tipovi toga tržišta, zbog svoga izvornog karaktera, teže biti svjetska tržišta. Prostorna ograničenost ekonomskih integracija i još uvijek velika razlika u stupnju gospodarskog razvoja većeg broja zemalja, čiju zastavu viju brodovi na svjetskim morima, upućuje na ograničavanje konkurencije katkada i potpuno neprihvatljivom praksom diskriminacije. Širenje pojedinih međunarodnih ekonomsko-tržišnih integracija izvanredna je praksa najizravnije gospodarske pomoći pojedinoj zemlji. Istodobno time se ostvaruju predviđanja Jana Tinbergena i Andrea Marchala.

Konjunkturane oscilacije na tržištu morskog brodarstva rezultat su interakcije potražnje i ponude na tome tržištu.

Pri poremećajima odnosa potražnje i ponude, ona strana koja u danom trenutku ima veći interes da se pomorski prijevoz i dalje nesmetano odvija, snosi i posljedice koje se odražavaju na visinu vozarinskih stavova. Tada se javlja ekspanzija ili kontrakcija tržišta morskog brodarstva. U vrijeme poleta potražnje, naručuju se novi brodovi koji rijetko ulaze u eksploataciju u vrijeme djelovanja utjecaja koji su uzrokovali njihovu gradnju. Naime, svjetska se trgovačka mornarica brzo povećava iznad stvarnih potreba, što ima ozbiljne negativne posljedice, jer poslije pretežno kratkotrajnog poleta na tržištu slijedi dugotrajna recesija, često praćena i depresijom.

Neravnomjernost potražnje na svijetkom tržištu morskog brodarstva vezana je za promjenljivost opsega svjetske vanjske trgovine, koja velikim dijelom ovisi o razini industrijske proizvodnje, kao ekonomskog čimbenika i političke situacije.

Ponuda je brodske prostora, u principu, neelastična. Razlog je nemogućnost brodske kapaciteta da se u kratko vrijeme prilagode čestim promjenama elastične potražnje, a postoji i razlika između intenziteta neelastičnosti ponude prema tipu tržišta morskog brodarstva i prema veličini jediničnih kapaciteta. Naime, brodovi namijenjeni tržištu slobodnog brodarstva pokazuju manji stupanj neelastičnosti u usporedbi s brodovima specijaliziranim za prijevoz tipičnih dobara na ostala dva tržišta morskog brodarstva. Odnosno, brodovi manjih

dimenzija, do kojih 40 000 dwt, namijenjeni prijevozu npr. sirove nafte, uspješno se zapošljavaju na tržištu slobodnog brodarstva, dakle u prijevozu rasutih tereta.

Kako bi se smanjila neelastičnost prijevoznih kapaciteta, brodari već niz godina naručuju brodove za višenamjensku upotrebu. Tako nastaju kombinirani brodovi, npr. *ore/bulk/oil* brodovi, *con-bulk* brodovi i *ro-ro*/kontejnerski brodovi.

Od godine 1945. na svjetskom tržištu pojavljivalo se ukupno devet konjunkturanih ciklusa.

Npr. godine 1986. započinje **osmi konjunkturani ciklus** na tržištu morskog brodarstva. Taj ciklus karakterizira rast vozarina na tržištu slobodnog i tankerskog brodarstva do 1988. Početkom devedesetih godina linijske vozarine također su započele minimalno rasti. Godine 1991., kao posljedica rata u Perzijskom zaljevu vozarine na tržištu slobodnog brodarstva naglo rastu, a 1992. vozarine na tržištu linijskog brodarstva, kao posljedica istih razloga, započinju se smanjivati.

Deveti konjunkturani ciklus na tržištu morskog brodarstva izravna je posljedica rata u Zaljevu, jer gotovo sve vozarine iza godine 1992. započinju se povećavati. Iza te godine ne naziru se posebna događanja osim na tržištu tankerskog brodarstva, gdje tankeri do oko 50.000 dwt ostvaruju sve veće vozarine. Očigledno je da se sve više prevoze manji jedinični tereti sirove nafte. Istodobno konvencionalni linijski brodovi ostvaruju rast vozarina, što potvrđuje davne zaključke da kontenerizacija ne može pokriti sva svjetska područja, odnosno linije, naročito ne na prostorima velikog broja nedovoljno razvijenih zemalja.

Ono što je karakteristično za praćenje konjunkturanih ciklusa na tržištu morskog brodarstva iza Drugoga svjetskoga rata, jest da su gotovi svi ciklusi posljedica utjecaja političkih i ratnih događanja (korejski, sueski i perzijski bum). To je osnovni razlog za stav da su konjunkturani ciklusi pretežno posljedica političkih utjecaja, čiji je krajni izraz u slučaju neuspjeha političkih aktivnosti, ratni sukob. Istodobno, utjecaj ekonomskih čimbenika smatra se manje važnim. Odnosno, u slučaju neometanog gospodarskog razvoja poletna faza konjunkturnog ciklusa traje tako dugo dok neki teško predvidivi događaj ne prekine dotadašnji postojan tok. Taj se tok može prekinuti neracionalnim porastom ponude ili naglim smanjenjem potražnje. Iznimni događaji u načelu utječu na nagli rast potražnje u odnosu na postojan rast ponude. Upravo zbog toga se i zauzima stav da su uzroci konjunkturanih ciklusa u načelu izvan primarnih odnosa i procesa unutar tržišta morskog brodarstva.

Zaključak

Conclusion

Segmentacija tržišta temeljni je izvor spoznaja potrebnih za utvrđivanje strategije. Zapravo, treba se zalagati da se dugoročne poslovne odluke usvajaju samo ukoliko se raspolože spoznajom o značajkama tržišta, kao parametrima za segmentaciju tržišta.

Segmentacija tržišta morskog brodarstva na tržišta linijskog, slobodnog i tankerskog morskog brodarstva posljedica je utjecaja:

- geografskog obuhvata i
- tržišne strukture, odnosno stupnja konkurentnosti.

Dinamiku tržišta morskog brodarstva određuje niz značajki, i to:

- tradicionalizam,
- integralnost,
- internacionalnost,
- heterogenost,
- tržišni oblici,
- protekcionizam
- tehnički progres,
- međunarodne-ekonomske integracije i
- konjunkturane oscilacije.

Svaka konkretna situacija na tom tržištu posljedica je specifične kombinacije više značajki u sklopu koje često dominira isključivo jedna značajka.

Stoga analiza kretanja tržišta morskog brodarstva, uz uočavanje specifičnih utjecaja pojedinih značajki, zahtijeva definiranje vremenskog i prostornog horizonta.

Sve značajke, što je bitno napomenuti, naglašavaju da se utjecaji na konjunkturane oscilacije tržišta morskog brodarstva trebaju locirati izvan samoga tržišta. Osjetljivost toga tržišta na raznovrsne promjene tako je jače izražena. Zbog toga su konjunktorni ciklusi

imanentna značajka tržišta morskog brodarstva, odnosno svakom pojedinom tipu toga tržišta.

Vodeći računa o značajkama koje determiniraju potražnju i ponudu na tržištu morskog brodarstva mogu se odrediti utjecaji koji mogu pripomoći u određivanju budućih dimenzija i strukture tržišta morskog brodarstva. To su ovi utjecaji:

- razvoj svjetskog gospodarstva,
- obilježja demografskog razvoja,
- svjetska energetska bilanca,
- tehnički progres,
- svjetska vanjskotrgovinska razmjena,
- protekcionizam i
- razvoj pojedinih vrsta prometa.

Svaki od navedenih utjecaja zahtijeva posebno istraživanje.

Literatura

Bibliography

- [1] Glavan, Boris, Linijsko brodarstvo, Jugolinija i "Otokar Keršovani", Rijeka, 1981.
- [2] Gold, Edgar, Maritime Transport, Lexington books, Toronto, 1981.
- [3] Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, London, 1964.
- [4] Maritime Transport 1995, OECD, Paris, 1997.
- [5] Mencer, Ivan, Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1990.
- [6] OECD Economic Outlook 65, OECD, Paris, 1999.
- [7] Dr. Rubinić, Ignac, Ekonomika brodarstva, Ekonomski fakultet, Rijeka 1976.
- [8] Review of Maritime Transport 1988, 1991, 1992, 1995, UNCTAD, New York
- [9] World Economic and Social Survey, UN, New York, 1998.
- [10] Zimmerman, E.W., Ocean Shipping, Prentice-Hall, New York, 1922.

Rukopis primljen: 6.12.1999.