

Ratimir Dovečar \*

ISSN 0469-6255

(5 - 7)

## MOGUĆI ASPEKTI RAZVOJA INDUSTRIJE TRANSPORTIRANJA KONTEJNERA DO KRAJA XX. STOLJEĆA

### POSSIBLE ASPECTS OF THE CONTAINER TRANSPORT INDUSTRY DEVELOPMENT TILL THE END OF XX CENTURY

UDK621.869.8:[656.6 + 656.1/5]

Stručni rad

Professional paper

#### Sažetak

Od svih suvremenih tehnologija transporta (paletizacije, kontejnerizacije, RO-RO, LO-LO, FO-FO, HUCKEPACK, BIMODALNA...) kontejnerizacija je dostigla najveći stupanj razvoja. U ovom se članku interdisciplinarno elaboriraju mogući aspekti globalnog razvoja industrije transportiranja kontejnera do kraja XX. stoljeća.

#### Summary

Among all transport technologies (paletization, containerization, RO-RO, LO-LO, FO-FO, HUCKEPACK, BIMODAL...), present article elaborates in the interdisciplinary manner the possible aspects of global development of the container transport industry till the end of XX century.

#### Uvod

##### Introduction

Počela je druga polovica zadnjeg desetljeća XX. stoljeća (od 1991. do 2000. godine) i nalazimo se na pragu u novo XXI. stoljeće, koje otvara i novi milenij u razvoju spoznaja ljudi i njihove civilizacije.

Dvadeseto stoljeće, a naročito zadnja tri desetljeća, stoljeće je promjena na svim područjima ljudskih aktivnosti. Najdinamičnije i najrevolucionarnije promjene ostvarene su u razvoju tehnike, tehnologije, organizacije rada i komunikacije na području prometnog sustava. U tom sustavu najdinamičniji razvoj zabilježio je proces kontejnerizacije i proces prevoženja kotnejnera, koji se

već danas s punim pravom može nazvati industrijom transportiranja kontejnera.

U tom kontekstu neminovno se nameće pitanje: koje su to promjene koje je moguće predvidjeti za zadnje desetljeće na području kontejnerizacije tereta i prevoženja kontejnera, odnosno industrije transportiranja kontejnera, i koje će neminovno, kvantitativno i kvalitativno, promijeniti strukturu prometnog sustava a unutar njega i željezničkog prometnog sustava.

## 2. Činitelji razvoja industrije transportiranja kontejnera poslije 1995. godine

### Factor Influencing the Development of Container Transport Industry After 1995.

Dva su temeljna činitelja od kojih treba poći u procesu predviđanja promjena na području industrije transportiranja kontejnera poslije 1995. godine, a to su:

Budući uspješni operatori na tržištu industrije transportiranja kontejnera mogu biti samo oni operatori koji će biti sposobni svakodnevno pratiti sve relevantne činitelje promjena na tom tržištu i koji će spoznati da je nestabilnost i dinamičnost razvoja elemenata industrije transportiranja kontejnera normalno stanje. Uz to operatori industrije transportiranja kontejnera morat će svakodnevno razvijati sposobnost pravodobnog predviđanja budućih strategijskih pravaca razvoja kao i relevantne transportne tehnologije sveukupnog prometnog sustava.

Na području industrije transportiranja kontejnera bit će vodeći samo oni operatori koji će se pravodobno prilagoditi promjenama same industrije transportiranja kontejnera, ali i fleksibilnim ljudskim resursima kao i fleksibilnim postupcima i sustavima u procesu rada.

Navode se još neki činitelji i područja koje je potrebno pratiti i analizirati u njihovom razvoju i koji će utjecati na budući razvoj industrije kontejnera:

\* Mr. sc. Ratimir Dovečar, dipl. ing. prometa  
Fakulteta za pomorstvo in promet – Piran  
Pot pomorščakov 4  
Portorož

1) Postupni porast prekomorskog transportiranja kontejnera na globalnim, ali i najvažnijim prekomorskim plovnim putovima i čvorištima.

2) Problem konferencija na glavnim pomorskim pravcima ISTOK-ZAPAD/ZAPAD-ISTOK.

3) ISO standardi i u svezi s time promjene dimenzija kontejnera.

4) Stalna promjena potreba krcatelja.

5) Procesi ekonomske unifikacije.

6) Proces diferenciranja na velike globalne operatore industrije transportiranja kontejnera i lokalne i regionalne operatore.

7) Permanentne opasnosti donošenja poslovnih odluka pod pritiskom dinamike promjena činitelja i područja industrije transportiranja kontejnera, a koje nije moguće racionalno kontrolirati, pratiti i voditi.

8) Porast i redefiniranje informacijske mreže i sustava.

9) Dinamični i ekspanzivni porast unutar europskih aktivnosti na području transportiranja kontejnera kao posljedica stanja unutar Europe nakon 1995. godine i procesa otvaranja zajedničkog europskog tržišta prema državama istočne i jugoistočne Europe.

10) Utjecaj industrije transportiranja kontejnera na okoliš i sigurnost u prometnom sustavu.

### 3. Razvoj činitelja industrije transportiranja kontejnera poslije 1995. godine *The Development of Container Transport Industry Factors After 1995.*

Na temelju statističke analize kontejnerizacije za osamdesete i devedesete godine i na temelju mogućnosti predviđanja razvoja tehnologije transportiranja kontejnera, može se dati realna procjena transportiranja i trgovanja kontejneriziranim robama za razdoblje od 1995. do 2000. godine.

Na relaciji Sjeverna Amerika – Europa očekuje se porast od 3,5% što je za 0,8% manje od porasta za razdoblje od 1990. do 1995. godine na istoj relaciji. Za očekivati je porast od 7,7% na relaciji Europa – Azija što je za 1,3% manje od ostvarenog porasta u razdoblju od 1990. do 1995. godine.

U vezi s kreiranjem novih robnih tokova, trgovanja i transportiranja kontejnerizirane robe treba ukazati na promjene u Europi nakon 1995. godine. Unutar Europe formirati će se interna europska tržišna moć od 5.000 milijuna američkih dolara sa 400 milijuna kupaca. U europskom tržišnom području industrije transportiranja kontejnera može se očekivati porast od 15% u internoj razmjeni kontejneriziranim robama Europe. Ili, od 26 milijuna TEU u 1995. godini za očekivati je 30 milijuna TEU u 2000. godini u internoj europskoj razmjeni kontejneriziranih tereta.

Potrebno je iznijeti i stav Europske ekonomske komisije koji se temelji na gledištu da u već izgrađenim proizvodnim pogonima na području Europske unije, a koji su vlasništvo izvan europskih rezidenata, treba osigurati u finalnom proizvodu veliki procentualni udio komponenti i sustava proizvedenih u Europi. I zato je realno za očekivati pad u navedenih nekoliko godina (do 2000. godine) izvan europske razmjene, jer će se europski proizvodni kapaciteti širiti, ali i primarno orijentirati na ekspanziju unutar Europe, kako bi bili u stanju opskrbiti cjelokupno europsko tržište.

No, bez obzira na privremeno okretanje Europe samoj sebi, to ne znači i izvan europsku prekomorsku izolaciju već njenu koncentraciju na najvažnije pomorske i kopnene putove i čvorišta.

Očekuje se i promjena kapaciteta kontejnera. U Europi bi se trebao uvesti u upotrebu kontejner od 2,5 m širine sposoban da prihvati dvije europalette, složene jednu do druge. U internoj i selektivnoj inozemnoj razmjeni SAD u upotrebi su već kontejneri od 45 ft., 48 ft. i 53 ft. Ovi novi kapaciteti kontejnera nisu unutar ISO standarda, ali upozoravaju i upućuju na to da će se kapaciteti kontejnera nadalje širiti kao posljedica potražnje i normalno je da se već sada dovodi u pitanje dominacija 20 ft. i 40 ft. kontejnera po ISO pravilima.

Porast potražnje za prijevoznim kapacitetima u prevoženju kontejnera kao i porast kapaciteta kontejnera vodi do koncentracije kapitala, sredstava i intelektualnih potencijala na području prevoženja kontejnera. Interni porast ulaganja industrije prevoženja kontejnera bit će orijentiran i koncentriran na područje informacijske interne i eksterne mreže i računarsku obradu informacija, kako bi se potrošaču usluga industrije transportiranja kontejnera ponudilo ne samo rutinsko "DOOR TO DOOR" transportiranje, već logističko-distribucijski paketi na cijelom transportnom putu po načelu "od stola do stola".

Medu kompanijama industrije prevoženja kontejnera, koje su već u stanju zadovoljiti globalne, logističko-distribucijske potrebe (logistics megacarriers), ističu se kompanije: *Maersk Line, Sea-Land, APL, NYK i P&= Containers.*

Istodobno s (naprijed) navedenom globalnom koncentracijom operatora prevoženja kontejnera djeluje i više operatora čija je strategija razvoja usmjerena na ponudu kvalitetnih logističko-distribucijskih paketa na lokalnim ili regionalnim (local or regional logistics carriers) tržištima transportiranja kontejnera.

Na lokalno regionalnim tržištima transportiranja kontejnera, vodeće su sljedeće kompanije: *CMB Transport, Atlantic Container Line, Senator Line.*

Do kraja ovoga stoljeća (od 1995. do 2000. godine) taj trend koncentracije operatora transportiranja kontejnera će se nastaviti jer aktivno sudjelovanje u globalnim i lokalno-regionalnim područjima transportiranja kontejnera zahtijeva velika investicijska sredstva kao i smisao i sposobnost rukovođenja takvom strategijom razvoja.

Posebno se ovom prilikom ističe da vodeći globalni i lokalno-regionalni operatori (ponuđači logističko-dis-

sredstva kao i smisao i sposobnost rukovođenja takvom strategijom razvoja.

Posebno se ovom prilikom ističe da vodeći globalni i lokalno-regionalni operatori (ponudači logističko-distribucijskih paketa) već devedesetih godina ulažu velika financijska sredstva, znanje i vrijeme u razvoj informacijske mreže i računarske obrade informacija koje su pridonijele internom i vanjskom mijenjanju operatora kontejnera:

– Interni je cilj bio usmjeren na eliminaciju logističkih problema, optimizaciju kapitala, intelektualnih resursa i smanjenje cijena usluga.

– Vanjski je cilj bio usmjeren na to da pribavi korisniku usluge kvalitetne i pravodobne informacije koje će mu pomoći u planiranju proizvodnje i potreba za transportiranjem.

Na temelju navedenog, može se reći da elektronsko prikupljanje i obrada informacija (Electronic data information) postaje preduvjet uspješnog odgovora operatora transportiranja na zahtjeve korisnika.

Istodobno elektronski vodene komunikacije pozitivno će utjecati na daljnje prisnije povezivanje ponuđača i potrošača transportne usluge, a to će se odraziti i na sposobnost prijevoznika da integrira i koordinira nekoliko grana transporta i varira činitelje koji će mu omogućiti pružanje kvalitetne usluge.

Budući da komunikacija i koordinacija aktivnosti u procesu transportiranja postaje temelj robne razmjene između tri globalne ekonomske moći (Europa, Azija, Sjeverna Amerika), postavlja se pitanje konferencija i konferencijskih fiksnih i stabilnih cijena prevoženja i nemogućnosti konkurencije glavnim prekomorskim smjerovima prevoženja kontejnera (transatlantik, transpacifik, Europa-Daleki Istok).

U Sjedinjenim Američkim Državama već je formiran jak "lobby" multinacionalnih konglomeracija koje traže ukidanje uloge konferencija u prekomorskom prevoženju Sjedinjenih Američkih Država. Ista se tendencija za ograničenjem i ukidanjem konferencija javlja i na europskoj razini. U 1989. godini francuski prijevoznik Compagnie Generale Maritime (CGM) istupio je iz ACL (Atlantic Conference Line) i posluje u Sjevernom Atlantiku kao CGM (Compagnie Generale Maritime). Za očekivati je, da su novi kandidati za samostalno djelovanje u prijevozu u odnosu na ACL (Atlantic Conference Line) iz Europe kompanije Scan Dutch i Anzeks.

Generalno promatrajući, za očekivati je da će neke konferencije preživjeti dvijetisućnu godinu, bez obzira na to da već danas nisu u stanju osigurati stabilne cijene koje članovi konferencije i krcatelji zahtijevaju.

Sukladno izloženom, treba priznati da kontejner kao predmet prevoženja u više ciklusa prevoženja ne utječe na okoliš kao potencijalni zagađivač. Pri tom treba

naglasiti da glavni zagađivači okoliša nisu prijevoznici, već ostali operatori koji sudjeluju u prevoženju i koji pri tome improviziraju svoje aktivnosti i nepravodobno reaguju na zahtjeve okoline, a često nemaju ni senzibiliteta, ni sredstava za aktivnosti na polju zaštite okoliša. Zato je u tekucem desetljeću (1991. do 2000. godine) potrebno pratiti akcije pokreta za zaštitu okoliša i njegov utjecaj na javno mišljenje.

#### 4. Zaključak Conclusion

Na temelju izloženog može se zaključiti da je počela druga polovina ovoga desetljeća (1991. do 2000. godine) XX. stoljeća, koje će karakterizirati značajne tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne promjene svjetskog i europskog prometnog sustava i njegovih podsustava, a naročito sustava i podsustava industrije transportiranja kontejnera. To jednako vrijedi i za slovenski i hrvatski prometni sustav i sustav transportiranja kontejnera. Ali, zato je u vezi s tim potrebno pravodobno riješiti brojne probleme koji smanjuju efikasnost i konkurentnost slovenskog i hrvatskog prometnog sustava i sustava transportiranja kontejnera, kao što su: zastarjelost infrastrukturnih objekata, zastarjelost i zaostajanje u tehničko-tehnološkom pogledu, zaostajanje u količini, kvaliteti i strukturi prijevoznih kapaciteta, sporo odvijanje procesa razvoja i korištenja suvremenih oblika manipuliranja i transportiranja roba (paletizacija, kontejnerizacija, LO-LO, RO-RO, LUF, LASH, HUCKEPACK, BIMODALNE tehnologije transporta), nedovoljno znanstveno istraživanje nacionalnih i međunarodnog prometnog tržišta, nedovoljno i nedostatno ulaganje u suvremene informacijske sustave i mreže, nedovoljno i nepravodobno povezivanje internog i eksternog informacijskog sustava, nepostojanje odgovarajuće prometne politike i njenih osnovnih postavki promatranih kroz ulogu pojedinih grana prometa, prometnih čvorova, kadrova i njihove povezanosti u radu, neefikasnost prometnog menadžmenta i prometnih menadžera.

#### Literatura Literature

1. Containerisation International Yearbook, The National Magazine Company Limited, London, 1990-1995.
2. ZELENIKA, R. – JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1995.