

Ivo Ban *

ISSN 0469 - 6255
(119 - 128)

MEĐUNARODNA POMORSKA TRGOVINA - BITNA SASTAVNICA POMORSKOG TRŽIŠTA

UDK 382:656.61

Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Sažetak

U radu se analiziraju dosadašnja kretanja međunarodne pomorske trgovine, promjene u njezinoj strukturi i razmještaju te specifičnosti koje nastaju u suvremenim uvjetima proizvodnje i potrošnje. Ističe se da je pomorska trgovina rezultat kretanja u svjetskoj ekonomiji i prognozira se nastavak umjerenog rasta, što znači rastuću potražnju na tržištu brodskog prostora.

Ključni pojmovi: međunarodna pomorska trgovina, potražnja brodskog prostora, prognoze, rast.

UVOD

Međunarodna pomorska trgovina je posljedica ekonomskih kretanja u svijetu. U suvremenim uvjetima ona je pretežito rezultat potražnje, a osobito većih i moćnijih potrošača - zemalja višim po rangu na ekonomskoj ljestvici. Unatoč vlastitim problemima, razvijeni i bogati ipak diktiraju tempo, a siromašni i oni najsiromašniji ionako o njima ovise. Prilike i odnosi doista se mijenjaju, ali sporo, pa se ni u pomorskim prijevozima ne mogu očekivati veći usponi ni padovi.

Analize upućuju na to da će se nastaviti razdoblje umjerenog rasta. Oni koji očekuju ili priželjkuju veće skokove, ostat će razočarani, a oni koje ovo relativno mirno razdoblje uspava, mogli bi to skupo platiti. Za nositelje pomorskih prijevoza vrijeme je za sadržajne promjene (menadžment, upravljanje, organizacija, financiranje, funkcionalno povezivanje, nove tehnologije, podmlađivanje flote).

1. Dosadašnja kretanja

Svjetska pomorska trgovina, gledajući količinski, već deset godinu uzastopce raste. U 1991. godini morem je prvi put prevezeno više od četiri milijarde tona (4,110 mlrd. t), a 1993. svjetska trgovačka flota, koja se 1.

siječnja 1994. sastojala od 35 158 brodova (od 300 i više brt) kapaciteta od 420,8 mln. brt i nosivosti 674,7 mln. dwt, prevezla je 4,318 mlrd. tona tereta, ostvarivši 18 800 mlrd. tonskih milja.¹ Prosječna udaljenost prijevoza iznosila je 4 354 nm (1992. 4 325 nm, 1983. 4 089, 1977. 5 145), po 1 dwt ostvareno je 6,4 tona tereta (1992. 6,4 t), odnosno 27 863 tonskih milja (1992. 27 512 tm).²

Za razliku od konca 80-ih, početkom 90-ih godišnji se rast pomorske trgovine usporava, što je izravno povezano s recesijom u svijetu i sporim oživljavanjem svjetskoga gospodarstva. Unatoč tim malim pomacima, razdoblje pozitivnih, ali umjerenih, godišnjih promjena moglo bi potrajati sve do konca ovog stoljeća, kad bi opseg prijevoza morem trebao premašiti pet milijarda tona.

Tako dugo razdoblje rasta potražnje za pomorskim prijevozima trebalo bi se pozitivno odraziti na morsko brodarstvo, njegovo poslovanje, razvoj flote, starosnu strukturu; općenito na sve bitne elemente tržišta pomorskih prijevoza. Inače, analizira li se kretanje međunarodne pomorske trgovine od polovice 40-ih do 1993., uočava se sedam razdoblja uzastopnih istosmjernih promjena, od koji četiri dugotrajna s pozitivnim promjenama, i to: 1. (1946.-1957.) dvanaestogodišnje; 2. (1959.-1974.) šestogodišnje; 3. (1976.-1989.) petogodišnje i 4. (1984.-1993.) desetogodišnje. U proteklih 48 godina negativne promjene zabilježene su samo 1958. godine (-1,1%), 1975. (-6,3%) i u trogodišnjem razdoblju od 1981. do 1983. (-14,3%).

U razdoblju 70-ih počinje se usporavati rast pomorske trgovine. Naime, u drugoj polovici 40-ih prosječni godišnji rast iznosio je 4,5%, u desetogodištu 50-ih 7,0%, a od 1960. do 1970. prosječno je u godini povećanje bilo čak 8,8%. Tek nešto više od 2/5 dinamike iz prethodnog razdoblja ostvareno je u desetogodištu 70-ih (3,7%), a doba 80-ih pamtit će se po niskoj stopi rasta (samo 1,0%) i trogodišnjoj depresiji prvih godina, koja je u 1983.

¹ Prema podacima iz: Review 1993 (1994.), Fearnleys, Oslo, 36. (za pomorski prijevoz), Shipping Statistics and Market Review (1994.), 1-2, ISL, Bremen, 25. (za flotu)

² Izračunano na temelju podataka iz izvora navedenih u bilješci 1.

*Dr. Ivo Ban
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu
Dubrovnik

dosegnula dno.³ Početkom 90-ih, uz prognoze do konca stoljeća, mogao bi se označiti meteorološkim izrazom "malo do umjereno valovito", a plovidba po takvu moru prilika je da se brodovi i posade pripreme za "grubo i olujno" more koje će se u plovidbi nužno sresti, jer ne smije se zaboraviti da unatoč očitim nepravilnostima do izražaja dolaze i pravilnosti (kratkoročni i dugoročni ciklusi), odnosno da u svim promjenama različitog smjera i intenziteta na pomorskom tržištu ima nezaobilaznih zakonitosti.⁴ One nisu samo rezultat ponašanja i odnosa užeg kruga izravnih sudionika već i općenito veoma složenih prilika u svjetskoj ekonomiji te izrazito različitih potreba, mogućnosti i htijenja sve većeg broja njenih aktivnih činitelja.⁵

Ako se izide iz okvira neumoljive ekonomske logike, neizbježnih ekonomskih pravila i očitih zakonitosti koje vladaju u pomorskim prijevozima i na cjelom pomorskom tržištu (pomorski prijevozi, novi brodovi, polovni brodovi, rashod, remont, bunker, financiranje, radna snaga) i prepusti romantičnim razmišljanjima, onda izgleda da ima simboličke u stanju mora i pomorskoj trgovini.

Gibanja mora i pomorskih prijevoza donekle su slična, iako potječu od potpuno različitih uzroka. Morska je voda, na neki način, vazda valovita i kaotična. Morska gibanja uvijek su više ili manje nepravilna, zamršena i nepouzdana. Valovi se, osim toga, tijekom vremena stalno mijenjaju i nikada se u potpunosti ne ponavljaju, ali iznova se pojavljuju "individualni elementi te cjeline, tj. pojedine vrste i grupe valova, oni su 'periodični'".⁶

Pri svemu tome treba ipak uputiti na jednu živu istinu; svladavanje morskih valova je lakši - tehnički problem (pitanje), dok je tržišne valove znatno teže nadvladavati. To potvrđuje praksa jer se znatno više brodova "razbije" o ekonomske nego o fizičke (vremenske) prepreke.⁷

2. Struktura

Međunarodna pomorska trgovina promjenjiva je ne samo glede količina već i svoje strukture, što se poglavito odnosi na glavne robe, kojih udjel s oko 3/5 prevladava u ukupnim prijevozima (tabl.1.).

Očito je da je udjel nafte znatno smanjen, a ugljena, i to energetskoga, povećan je kao i ostalih roba. Sirova

Tablica 1. Glavne robe (%) u međunarodnoj pomorskoj trgovini

Godina	Sirova nafta	Naftni proizvodi	Željezna ruda	Ugljen	Žitarice	Ostalo	Ukupno
1977.	43	8	8	4	4	33	100
1979.	40	6	9	4	5	36	100
1981.	34	8	9	6	6	37	100
1983.	30	9	8	6	6	41	100
1985.	26	9	10	8	5	42	100
1987.	28	9	9	8	5	41	100
1989.	29	9	9	8	5	40	100
1991.	30	8	9	9	5	39	100
1992.	31	8	8	9	5	39	100
1993.	31	8	8	8	4	41	100

Izvor: Izračunano prema podacima iz Review 1993 (1994.), Fearnleys, 36.

nafta doista se postupno oporavlja, ali se ipak u strukturi pomorske trgovine sve više osjećaju utjecaji dviju bitnih promjena u svjetskoj proizvodnji: 1. tehnološka unapređenja, kojima se postižu velike uštede materijala i energije te pojava novih materijala i 2. sve veća prerada sirovina na izvorištima, čime ta područja u većoj mjeri postaju izvoznici gotovih proizvoda, pa je poradi toga i uz veću svjetsku proizvodnju relativno sve manje robe u trgovačkim transakcijama.

Takvu tvrdnju najbolje potkrepljuju podaci da je u razdoblju od 1970. do 1988. vrijednost svjetske pomorske robne razmjene porasla 8,7 puta, dok je mjereno količinski porast bio samo 1,4 puta.⁸

Promjene u svjetskoj proizvodnji, razvoj svjetske trgovine općenito, prisutnost sve većeg broja zemalja u međunarodnoj razmjeni, stvaranje regionalnih zona slobodne ili slobodnije trgovine, uspješni konačni završetak Urugvajске runde (GATT)⁹, a osobito probitačnosti novoindustrijaliziranih zemalja (NICs - newly industrialised countries), kao što su "mali tigrovi" Dalekog istoka i jugoistoka Azije,¹⁰ utječu na mijenjanje prostorne raspodjele ukupne trgovine, pa i pomorske.

3. Razmještaj

Sve su te promjene od iznimne životne važnosti za morsko brodarstvo, jer osim količina i strukture prometnog supstrata na potražnju brodskog prostora utječu i drugi čimbenici, kao što su primjerice: dužina prijevoznog puta, podudarnost luka ili područja iskrcaja i ukrca-

³ Obradeno prema podacima iz: autorovih procjena (1946.-1947. god.); Flore, V.D. (1960.), I trasporti marittimi: Teoria economica-Intervento dello Stato, Bollettino informazioni marittime, Roma, 73.(za 1948.-1949.); Maritime Transport 1971 (1972.), OECD, Paris, 113. (za 1950.-1970.); MT 1990 (1991.), 104.(za 1971.-1974.); Shipping Statistics and market Review (1994.), 1-2, 55. (za 1975.-1976.); Fearnleys, Review 1993(1994.), 36. (za 1977.-1993.)

⁴ M. Beenstock, A. Vergottis (1993.), Econometric Modelling of World Shipping, Chapman and Hall, London, 1.-70.

⁵ M. Hampton (1986.), Analysis Shipping Cycles I and II, Seatrade, 16(1), 19.-23, Seatrade, 16(2), 19.-23. (UK)

⁶ Pomorska enciklopedija (1981.), II. izd., sv. 5, natuknica "more", JLZ, Zagreb, 67.(II.)

⁷ Tijekom 1991., relativno povoljne godine, u pomorskim je nezgodama izgubljeno 256 brodova s 1,5 mln. brt, što je tek 0,3% broja i bruto tonaže svjetske flote; nastradalo je (poginuli+nestali) 1 204 pomorca (prema: Statistical Tables June 1992, LR, 6., 35., 38.). Iste godine, međutim, rashodovano je 709 brodova s 2,4 mln. brt (0,9% odnosno 0,6% svjetske flote), a izvan uporabe (rasprema+smanjena brzina) bilo je čak 64,1 mln. dwt ili gotovo 10% trgovačke mornarice (bez nekomercijalne tonaže) - prema: Statistical Tables June 1992, 35., 39.; Lloyd's Shipping Economist (1994.), 16(5), 26.

⁸ Port marketing and the challenge of the third generation port (192.), UNCTAD, 5.

⁹ Predstavnicima 117 zemalja članica GATT-a postigli su u Ženevi 15. prosinca 1993. dogovor o trgovini i carinama, čime je okončana Urugvajska runda započeta 1986. u Punt del Este. Prema procjenama Svjetske banke godišnja korist od novih odnosa koji će uslijediti u svjetskoj trgovini iznositi će 213-274 mlrd. USD (cf. The Economist, December 4th 1993, 19.-26.; Financial Times, December 16 1993, 1., 4.-7.,15.)

¹⁰ "Economic miracle or myth", The Economist, October 2nd 1993, 65.-66.

Tablica 2. Međunarodna pomorska trgovina (količine) prema glavnim robama, područjima i grupama zemalja (udjel - %)

Područje/grupa zemalja	Godina	U K R C A J				I S K R C A J			
		sirova nafta	naftni proizvodi	suhi teret	sva roba	sirova nafta	naftni proizvodi	suhi teret	sva roba
Razvijene zemlje	1970.	2,0	27,1	60,0	31,1	80,4	79,6	79,1	79,9
	1990.	13,4	32,6	63,4	43,8	72,5	81,4	61,7	67,3
	1991.	13,3	33,2	63,3	44,0	73,2	82,4	62,0	67,7
	1992.	13,4	33,5	63,1	43,4	72,9	82,3	61,9	67,6
Zemlje Srednje i Istočne Europe (uklj. ex SSSR)	1970.	3,4	8,0	6,9	5,6	1,2	1,0	3,8	2,3
	1990.	4,6	11,8	3,8	5,0	2,6	0,3	5,8	4,1
	1991.	4,0	10,3	3,6	4,5	2,2	0,2	5,5	3,9
	1992.	3,6	9,8	3,5	4,2	2,0	0,2	5,3	3,7
Socijalističke zemlje Azije	1970.	-	-	1,2	0,5	0,5	0,1	2,0	1,2
	1990.	2,7	0,9	2,0	2,0	0,3	0,3	3,4	2,1
	1991.	2,5	0,9	2,0	2,1	0,3	0,3	3,3	2,0
	1992.	2,5	0,9	2,1	2,1	0,3	0,3	3,3	2,0
Zemlje u razvoju	1970.	94,6	64,9	31,9	62,8	17,9	19,4	15,1	16,6
	1990.	79,6	54,7	30,8	49,2	24,6	18,0	29,1	26,5
	1991.	80,2	55,6	31,1	49,4	24,3	17,1	29,2	26,4
	1992.	80,6	55,9	31,4	50,3	24,8	17,3	29,5	26,7
Od kojih: Afrika	1970.	25,5	2,4	9,1	15,2	1,7	4,7	3,6	2,9
	1990.	24,1	7,6	4,3	11,2	5,6	2,3	4,3	4,5
	1991.	23,8	7,5	4,2	11,0	5,5	2,1	4,2	4,4
Amerika	1970.	12,2	35,4	13,8	16,0	10,5	5,6	4,4	7,2
	1990.	13,3	11,9	13,2	13,1	5,7	3,8	4,0	4,5
	1991.	13,4	12,0	13,2	13,0	5,5	3,6	4,1	4,4
Azija	1970.	56,9	27,0	8,1	31,3	5,5	8,5	6,7	6,4
	1990.	42,2	34,9	12,6	24,7	12,6	10,9	19,9	16,6
	1991.	43,4	35,8	13,0	25,0	13,1	10,6	20,0	16,7
Europa	1970.	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1990.	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1991.	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,4	0,8	0,7
Oceanija	1970.	-	0,1	0,8	0,4	-	0,5	0,3	0,2
	1990.	-	0,1	0,4	0,2	-	0,5	0,1	0,2
	1991.	-	0,1	0,4	0,2	-	0,4	0,1	0,2

Napomena: (-) označuje da nema pojava ili da je manja od 0,5 upotrijebljene jedinice mjere (mln. t). Uključen međunarodni ukrcaj u lukama Velikih jezera i sustava rijeke St. Lawrence za iskrcaj u lukama istog sustava, nije uključen takav promet glavnih rasutih tereta.

Izvor: Review of Maritime Transport 1992 (1993.), UNCTAD, New York, 6.-7.

1970. godina



1992. godina



Slika 1. Udjel pojedinih zemalja u međunarodnoj pomorskoj trgovini (količine - %)

Izvor: Obradeno prema podacima iz tabl.2.

ja (plovdba u balastu), prohodnost luka, proizvodnost rada u lukama, primjena novih tehnologija prijevoza, protekcionističke mjere.

Dugogodišnje praćenje opsega međunarodne pomorske trgovine, njezine strukture prema prevladavajućim robama i karakterističnim područjima, pokazuje da je došlo do više vidljivih promjena, ali da bi se sve one ipak mogle svesti na tri bitne: 1. razvijene zemlje sve su više područje ukrcaja, a manje iskrcaja zbog veće proizvodnje i izvoza, i uz relativno manji iskrcaj energenata i sirovina; 2. zemlje u razvoju sve su manje područje ukrcaja, a više iskrcaja jer i one postaju sve važniji sudionici u svjetskoj ekonomiji, proizvodnji i trgovini, što je osobito izraženo na azijskom kontinentu; 3. veće uključivanje u svjetsku trgovinu zemalja bivšega socijalističkog bloka i Kine, koje su potrebe goleme, ali su mogućnosti još uvijek veoma ograničene.¹¹

Podaci iz tablice 2. pokazuju da su razlike između donje i gornje granice promatranog razdoblja (1970.-1992.) uglavnom više od deset strukturnih poena, te da se takva kretanja nastavlja. Promijenjeni odnosi su, dakle, očiti (slika 1.), a i posljedice na strukturu (tabl.

¹¹ "Post-Communism: the rival models", Financial Times, February 24 1994, 14.

Tablica 3. Unutarregionalna i izvanregionalna međunarodna robna razmjena (vrijednost) u 1991. godini

Usmjerenost	%
UNUTARREGIONALNA	59
od toga:	
Unutareuropska	37
Unutaramerička	10
Unutarazijska	12
IZVANREGIONALNA	35
od toga:	
Izvanuropska	12
Izvanamerička	10
Izvanazijska	13
OSTALI SVIJET	6

Izvor: Obradeno prema podacima iz Financial Times, November 16 1993, 6.

Tablica 4. Prostorna raspodjela robnog izvoza i uvoza EU u 1991. godini

Područje	IZVOZ		UVOZ	
	mlrd. USD	%	mlrd. USD	%
Ukupno	1 370,6	100	1 456,6	100
Unutar/iz EU	845,7	61,7	838,4	57,6
Izvan EU	524,9	38,3	618,2	42,4
od toga:		(100)		(100)
Azija	63,7	12,2	90,2	14,6
Afrika	39,9	7,6	45,8	7,4
EFTA	133,8	25,5	137,6	22,3
Japan	27,3	5,2	65,7	10,6
SAD	87,8	16,7	112,2	18,1
Srednji istok	48,9	9,3	43,9	7,1
Zapadna hemisfera	27,8	5,3	34,1	5,5
Ostala Europa	44,1	8,4	38,3	6,2
Ostali	51,6	9,8	50,4	8,2

Izvor: Priredeno prema podacima iz Financial Times, January 19 1993, Sect. III, VI.

1.), i konačno opseg međunarodne pomorske trgovine (analizirano na početku rada).

Jedna od bitnih karakteristika svjetske trgovine je općenito unutarregionalna usmjerenost,¹² što se svakako odražava i na pomorsku trgovinu, odnosno potražnju prijevoznih usluga (tabl.3.).

Tablica 5. Vrijednost izvoza zemalja azijskoga tihooceanskog područja¹⁴

Izvor u (%)	1970.	1980.	1985.	1992.
Isto područje	19,1	20,5	23,3	29,6
SAD	23,2	21,0	30,7	21,6
Japan	22,9	20,0	18,2	12,7
Europska unija	17,3	15,6	12,1	15,2
Ostatak svijeta	17,5	22,9	15,7	20,9
Ukupno	100	100	100	100

Izvor: : Washington Economic Reports, April 14, 1993, 6.

Takva orijentacija dolazi osobito do izražaja u trgovini članica EU (tabl.4.), a "zatvaranje" Europe još će se više osjetiti početkom 1995. godine kad se dvanaestorici pridruže četiri članice EFTA-e (Austrija, Finska, Norveška, Švedska).

Azijsko tihooceansko područje, koje osjetno utječe na opseg svjetske trgovine, odnosno koje je važno odredište i ishodište pomorskih prijevoza svih vrsta i oblika, također se okreće sebi i u vlastitim okvirima obavlja sve više izvoznouvoznih transakcija (tabl. 5.).¹³

Druga po veličini grupacija slobodne trgovine (Nafta - SAD, Kanada i Meksiko) djeluje u proširenom sastavu (uključen i Meksiko) od početka 1994. godine.¹⁵ S mogućim proširenjem i na ostale zemlje Srednje i Južne Amerike putovi svjetske trgovine bili bi sve kraći (nafta osobito).

Utjecaji sve istaknutijega regionalnog usmjeravanja međunarodne trgovine na pomorski prijevozni učinak zasad su različiti, što svakako ovisi o ospegu ponude i potražnje pojedinih područja, ali činjenica da je više od 120 zemalja, kojima pripada više od 4/5 svjetske trgovine, čvršće ili slabije povezano u najmanje 23 trgovinska sporazuma,¹⁶ ni u kojem slučaju ne može ostati bez posljedica; to je čimbenik s kojim bi u svim scenarijima budućnosti morskog brodarstva valjalo računati.¹⁷

4. Značajke

Međunarodnu pomorsku trgovinu posebno obilježava dinamičan rast prijevoza industrijskih proizvoda, i to onih koji se prevoze kontejnerima (tabl. 6.).

Znatno brži rast vrijednosti od opsega pomorske trgovine pokazuje da se povećava i prosječna vrijednost

¹² "Spectacular rise in regional trade", Financial Times, November 16 1993, 6.

¹³ "East Asian economies increasing their intra-regional trade", Washington Economic Reports, April 14, 1993, 6.

¹⁴ Azijsko tihooceansko područje, kako je ovdje definirano, obuhvaća: Kinu, Hong Kong, Indoneziju, J. Koreju, Maleziju, Filipine, Singapur, Tajvan i Tajland.

¹⁵ "Waking up to NAFTA", The Economist, September 18th 1993, 51.-8.; "NAFTA", Financijski Times, May 12 1993, 27.-30.

¹⁶ New England Economic Review, May/June 1992, Federal Reserve Bank, Boston

¹⁷ Zapravo teško je točno reći koliko danas (polovicom 1994.) u svijetu ima područnih trgovinskih sporazuma; sadržaji su im različiti, a i stvarna djelotvornost. Istina je da nastaju novi, kao primjerice početkom 1993. AFTA (Asian Free Trade Area - Tajland, Malezija, Singapur, Brunei, Indonezija i Filipini), početkom 1994. CEFTA (Central European Free Trade Area - Češka, Mađarska, Poljska i Slovačka), te druge inicijative od kojih je za pomorsku trgovinu svakako zanimljiva ona što se odnosi na osnivanje EAEC-a (East Asian Economy Community), u koji bi se, pored ostalih, uključila Kina i Japan (prema - Financial Times, May 12 1994, 6.).

Tablica 6. Svjetska pomorska trgovina¹⁸

Godina	Ukupno				Kontejnerima			
	mlrd. USD	indeks	mln. t	indeks	mlrd. USD	indeks	mln. t	indeks
1970.	312	100	2 561	100	86	100	24	100
1975.	873	280	3 039	119	298	347	64	267
1980.	2 009	644	3 645	142	661	769	128	533
1982.	1 856	595	3 259	127	674	784	143	596
1984.	1 911	613	3 312	129	780	907	189	788
1986.	2 119	679	3 366	131	859	999	214	892
1988.	2 706	867	3 529	138	1 035	1 203	245	1 021

Izvor: Obradeno prema podacima iz Port Development International (1990.), 6 (12), 65.

prevezene tone tereta, a to znači osnovice za veću vozari-
nu.

Visoko sofisticirana proizvodnja i izrazita racionalizacija u svim oblicima proizvodnje, trgovine i prijevoza, zbog nemilosrdne konkurencije na svjetskom tržištu općenito, a posebice nekih zemalja,¹⁹ pridonosi brzom rastu kontejnerizirane trgovine i kontejnerskog prometa. To pred brodarstvo, luke i sve druge prometne grane postavlja dodatne zahtjeve, i to u tehničkom, tehnološkom, organizacijskom i ekonomskom pogledu.

Nastavak dinamičnog rasta kontejnerizirane trgovine danas predviđaju sve konzultantske kompanije, a svoje prognoze potkrepljuju činjenicama da kontejnerizacija postaje jednostavno način proizvodnje u svim zemljama koje se žestoko bore za svoje mjesto na tržištu (tabl. 7.).²⁰

Posebno obilježje međunarodnoj pomorskoj trgovini, kao najčešće jedinom načinu da proizvođač dođe do kupca, odnosno kupac do proizvoda, daje i sve izraženija internacionalizacija proizvodnje i potrošnje. Naime, visoka razina u razvoju transporta i komunikacija čini zemaljsku kuglu malom, a svaki njezin kraj dostupnim na brz, jeftin i lak način.

Na svjetskom tržištu ne trže se samo sirovina, energenti, gotovi proizvodi. Važan uvjet je da oni budu i dobri i jeftini, a fazna proizvodnja briše nacionalne granice, jer je konačni proizvod rezultat napora proizvođača više zemalja i znatno manjih trgovinskih prepreka između sudionika u takvoj proizvodnji i prodaji. Razvijeni sustav informacija o alternativnim tržištima, odnosno supstitutima, koji mogu u potpunosti zadovoljiti potrebe potrošača, osjetno slabi monopol i ekskluzivizam, potiče napore na snižavanju proizvodnih i prijevoznih troškova.²¹ Na taj način međunarodni trgovinski tijekovi postaju življi, robe svih vrsta i podrijetla više je u prometu, a raste i potražnja za pomorskim prijevozima.

Važno je istaknuti, kad se razmatra pomorska trgovina, kako troškovi prijevoza morem nisu odbijajući, nego su izrazito privlačni čimbenik u usmjerivanju sve moguće svjetske robne razmjene na pomorske putove. Uz sve razlike na pojedinim područjima, u nekim zem-

Tablica 7. Svjetska kontejnerizirana pomorska trgovina

Godina	Kontejnerizirana roba		Kontejnerski promet ²		Promet u lukama mln. TEU
	mlrd. USD ¹	% svjetske trgovine	mln. TEU	mln. t (neto)	
1970.	86	28	2,1	17	6,3
1975.	298	34	6,1	56	18,3
1980.	661	33	12,8	112	37,3
1985.	792	41	19,3	181	56,7
1990.	1 051	42	24,8	250	77,9
1995.	1 385	44	32,6	314	96,5
2000.	1 646	46	38,8	372	112,2

¹ Vrijednost za 1990., 1995. i 2000. SAD \$ 1987. godine

² Ukrcano u domaćem i prekomorskom prometu

Izvor: Ibidem, tabl. 6., c.l.

Tablica 8. Udjel (%) troškova pomorskog prijevoza u vrijednosti robnog uvoza (c.i.f.)

Zemlja	1980.	1989.	1990.	1991.
Svijet ukupno	6,64	5,29	5,22	5,24
Razvijene zemlje	5,49	4,42	4,40	4,35
Zemlje u razvoju	10,44	9,05	8,60	8,48
od toga:				
Afrika	13,42	11,22	11,0	11,10
Amerika	8,85	8,54	8,17	8,08
Azija	10,41	8,35	8,19	8,12
Europa	8,23	8,95	8,96	8,99
Oceanija	12,84	12,30	12,26	12,26

Izvor: Review of Maritime Transport 1991, UNCTAD, 56.; RMT 1992, 56.

ljama ili grupama zemalja, očita je tendencija da se relativno snižava udjel pomorskoprijevoznih troškova u vrijednosti robnog uvoza (c.i.f.), što je u uvjetima konkurencije i više mogućih alternativnih rješenja osobito afirmativno i poticajno za morsko brodarstvo (tabl. 8.).

5. Budućnost

Općenito gledajući, pomorska je trgovina izravno pod utjecajem svjetske ekonomije (slika 2.). Ekonomski rast odražava se u povećanom opsegu prijevoza morem, a svako usporavanje ili pad ekonomskih aktivnosti u svijetu (kretanje GDP - gross domestic product) osjeća se i na tržištu pomorskih prijevoza (manji porast, stagnacija, pad). Zbog toga je očekivano kretanje GDP dosta pouzdan indikator i za pomorsku trgovinu.

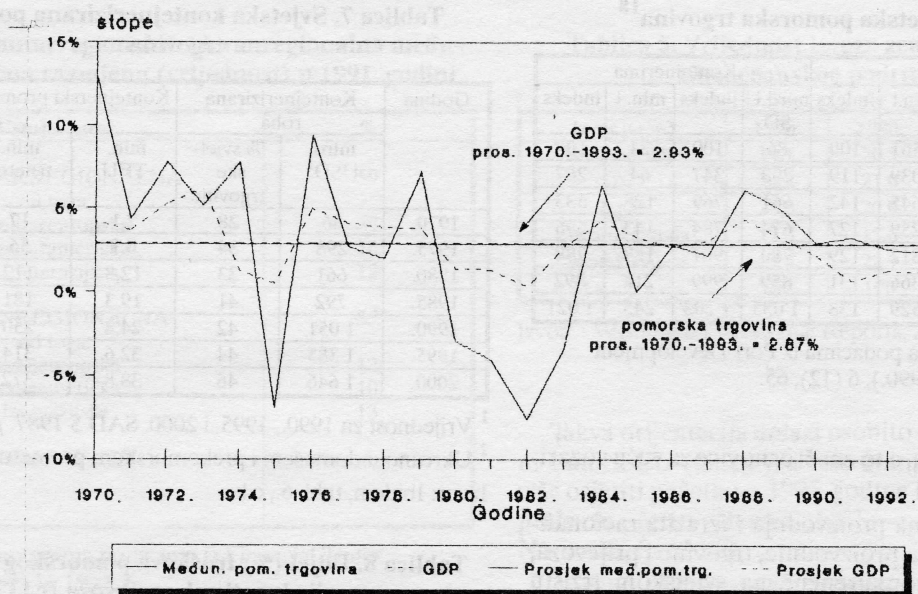
Međutim, uopćavanje odnosa između svjetske proizvodnje i pomorskih prijevoza nosi u sebi brojne zamke koje se kriju u zamršenoj strukturi te brojnim i izrazitim specifičnostima, ali i u stalnim promjenama u proizvodnji i potrošnji njihovu razmještaju i, zbog svega toga, različitim utjecaju na morsko brodarstvo, njegove po-

¹⁸ Podaci o opsegu svjetske pomorske trgovine razlikuju se u pojedinim izvorima ili čak istim izvorima različitih godina izdanja. Razlike su ipak tolerantne i ne utječu bitno na zaključke.

¹⁹ Cf. M. E. Porter (1990.), The Competitive Advantage of Nations, The Macmillan Press Ltd., London

²⁰ "New characteristics of world trade growth" u Port marketing and..., o.c., 5.

²¹ "Internationalization of world production and consumption" u Port marketing and ..., o.c., 5.-6.



Slika 2. Godišnje promjene (%) svjetske pomorske trgovine (količine) i realnog GDP (1970.-1993.)

Izvor: Izradeno prema podacima iz: Maritime Transport 1989, OECD, Paris, 147.; Fearnleys, Review 1993, 36. (za pomorsku trgovinu), World Tables 1989-90 (1990.), World Bank, Washington, 24.; World Tables 1993(1993.), World Bank, 24.-5.; Industry and Development: Global Report 1993/94 (1993.), UNIDO, Vienna, 2. (za GDP)

jedine djelatnosti, pa i brodove glede oblika zaposlenosti, veličine, starosti, generacije.

U strukturi trgovine morem (1993. 4,318 mlrd. t) prevladava sirova nafta (31,1%). Gotovo jednaki udjel imaju naftni proizvodi (8,3%), željezna ruda (8,2%) i ugljen (8,3%). Žitarica je gotovo upola manje (4,5%), a oko dvije petine čine "ostali" (minor) suhi rasuti tereti (oko 640 mln. t, ili 14,8%) i generalni teret (nešto više od 1 mlrd. t, ili 24,8%).²²

U uvidanju budućih kretanja pomorske trgovine, a osobito najzastupljenijih roba, trebalo bi temeljito analizirati svaku robu, njezina izvorišta i odredišta, ekonomski rast i razvoj u zemljama izvoznicima i uvoznicima, tehnički i tehnološki napredak. Ništa manju pozornost ne zaslužuju ni energetske politike i politike na zaštiti okoliša zemalja - područja najveće potrošnje i proizvodnje.

U potrošnji nafte, na razini svijeta prednjače zemlje članice OECD. Od ukupne svjetske potrošnje, koja je u 1992. iznosila 67,0 mln. barela dnevno (ili oko 9,1 mln. t), na te zemlje odnosilo se 38,7 mln. b/d (oko 5,2 mln. t), ili 57,8%. Svojom proizvodnjom od 16,6 mln. b/d (1992.) podmiruju one tek 42,9% vlastitih potreba, pa nedostatak od 57,1% moraju namirivati uvozom.²³

Očekuje se da će uvoz nafte zemalja OECD u ovom i idućem desetljeću rasti godišnje oko 2%, odnosno da će 2010. godine one uvoziti 40% više od današnjih količina; čak 70% potreba pokrivala bi uvozom. Takva prognoza temelji se na očekivanom postupnom padu proizvodnje

nafte u razvijenim industrijskim zemljama, a osobito u SAD-u (-1,3% godišnje), te rastu potrošnje. U ostalom dijelu svijeta bio bi brži rast potrošnje i ona bi se udvostručila 2010.²⁴

Glavnina potreba podmirivla bi se iz zemalja OPEC-a, a vodeću ulogu kao i dosad imao bi Srednji istok, koji raspolaže s više od dvije trećine poznatih zaliha nafte početkom 90-ih.²⁵

Sve to, unatoč brojnim ograničavajućim čimbenicima, kao primjerice u SAD-u (national Energy Strategy 1991, Energy Policy Act 1992, "new energy tax" 1993), stalnim naporima na štednji energije i većem korištenju alternativnih izvora, upućuje na zaključak da će potražnja za tankerskim prostorom umjereno, ali stalno rasti, i da neće doći do bitnijih promjena u toj veličini, jer se ne očekuju bitne razlike u razmještanju naftnih izvorišta i odredišta.

Recesija u svjetskom gospodarstvu s početka 90-ih nepovoljno se odrazila na proizvodnju željeza, odnosno čelika, koji je nezamjenjiv materijal u industriji strojeva, elektroindustriji, automobilske industriji, brodogradnji, visokogradnji, konstrukcijama. Budući da sirovine za proizvodnju čelika, tj. željezna ruda i metalurški ugljen, imaju znatan udjel u pomorskoj trgovini (1993. 12,0%), pad u svjetskoj proizvodnji tog artikla uvijek utječe na smanjenje pomorskog prijevoza sastavnica. Primjerice, u razdoblju od 1989. do 1992. proizvodnja je čelika smanjena 8,2% (prosječno godišnje -2,8%), a pomorski prijevoz željezne rude i metalurškog

²² Izračunano na temelju podataka navedenih u izvoru tabl. 1. i Review and Outlook of World Shipping Market, September 1993, Mitsui O.S.K. Lines Ltd., 49.-53.

²³ "World Energy Outlook", Wall Street Journal, April 29, 1993, 8.

²⁴ Wall Street Journal, o.c., c.l.

²⁵ Izračunano iz "Oil and Gas Industry", Financial Times Survey, Financial Times, December 13 1993, 33.

ugljena 7,8% (godišnje - 2,7%). U 1993. proizvodnja je povećana 1,3% (na 728,0 mln. t), a pomorski prijevoz 1,7% (na 504,0 mln. t).²⁶

Kretanje pomorskog prijevoza željezne rude i metalurškog ugljena ovisi, dakle, samo o njihovoj potražnji u zemljama uvoznicima, od kojih su najveće Japan, zemlje EU, J. Koreja, Kina (samo željezna ruda), Tajvan. Na njih otpada više od četiri petine pomorskog uvoza željezne rude i gotovo jednako toliko metalurškog ugljena.²⁷

Gledajući kratkoročno, može se realno očekivati blagi porast proizvodnje čelika - iznadprosječno u SAD-u i Kini - iz čega bi proizlazio i nešto veći pomorski prijevoz sirovina. Međutim, s dugoročnoga gledišta u prijevozu morem tih roba ima dosta neizvjesnosti, kao što su: 1. stvarni učinci najavljene politike rekonstrukcije, racionalizacije i smanjenja pogona industrije čelika unutar Europske unije i njezina veća orijentacija na nepomorski uvoz jeftinijeg čelika iz Istočne Europe;²⁸ 2. daljnja ekonomska kretanja u Kini, njezine potrebe za uvozom željezne rude bogatije nego što su domaća nalazišta i mogućnost zadovoljenja potreba vlastitim ugljenom zbog slabe opremljenosti rudnika ugljena i nerazvijenosti transporta;²⁹ 3. razvoj novih postupaka (osobito na Dalekom istoku) u proizvodnji čelika tehnikom ubrizgavanja samljevenog ugljena u visoke peći (može i energetski) kao pomoćnoga goriva, čime se postižu uštede u potrošnji ugljena (PCI technique - pulverized coal injection), te procesom izravne redukcije i taljenja željezne rude (DIOS process - direct iron ore smelting);³⁰ 4. napredak u proizvodnji čelika samo iz starog željeza u električnim pećima (EAF process - electric arc furnace), što uvelike ovisi o cijenama ulazne sirovine.³¹

Iz toga se može zaključiti kako je velika vjerojatnost da će dugoročno doći do osjetnog raskoraka između proizvodnje željeza - čelika i pomorskog prijevoza željezne rude i metalurškog ugljena, odnosno da će prvo u manjoj mjeri utjecati na potonje. Zbog toga taj dio pomorskoprijevoznog tržišta treba temeljito pratiti, jer dosadašnji dosta ujednačeni pomaci neće ubuduće biti valjana osnova za dugoročne prognoze niti poslovne odluke.

Do 1990. u strukturi pomorskog prijevoza ugljena prevladavao je metalurški ugljen, a otad je više energet-

skog ugljena, koji ima široku primjenu u industriji (cementa, papira npr.) i, nakon druge naftne krize koncem 70-ih, u termoelektranama umjesto skuplje nafte. Potražnja te vrste ugljena izravno ovisi o razini ukupnih ekonomskih aktivnosti u svijetu, te rastućoj potrošnji (standard, urbanizacija, navike) i široj uporabi (automatizacija) električne energije.

Od 1980. do 1993. morem je prevezeno gotovo tri puta više energetskog ugljena (1980. 73,5 mln. t, 1993. 208,0 mln. t, indeks 1993/80.=283,0), a metalurškoga samo 43,1% (1980. 116,0 mln. t, 1993. 166,0 mln. t, indeks 1993/80.=143,1).³² Budući da je uporaba energetskog ugljena raznovrsna, a postupno on ulazi i u visoke peći, realno se može očekivati nastavak takvih kretanja.

Područja najvećeg uvoza energetskog ugljena su Zapadna Europa (40%), Daleki istok (20%) i Japan (20%). Termoelektrane se koriste većim dijelom i to u EU gotovo 60%, na Dalekom istoku oko 70% i Japanu približno 60%,³³ pa će potrošnja električne energije bitno utjecati na potražnju tog za brodarstvo i te kako važnog tereta.

Dugoročno gledajući, na opseg pomorskog prijevoza energetskog ugljena ipak će najviše utjecati tri čimbenika: 1. koliko će ugljen biti alternativa nafti ili atomskoj energiji (cijena, zaštita okoliša, sigurnost);³⁴ 2. ostvarenje planova izgradnje velikog broja termoelektrana na ugljen u Aziji, na Dalekom istoku i u Japanu,³⁵ 3. politika zapadnoeuropskih država (osobito V. Britanije i Njemačke) prema skupoj proizvodnji domaćeg ugljena i njihova veća orijentacija na uvoz.³⁶

Iako su se najčešće sve dugoročne prognoze tržišta pomorskih prijevoza temeljene na metodi "sadašnjost u budućnost" pokazale netočnima, u slučaju energetskog ugljena aktualna su kretanja, koja će sigurno imati utjecaj na dugi rok, dosta pouzdan znak da će potražnja umjereno i dalje rasti.

Pomorska trgovina žitaricama³⁷ ovisi ponajviše o ponašanju zemalja uvoznica, osobito onih koje imaju znatne potrebe, ali ograničene mogućnosti kupnje i nestabilne domaće ekonomske prilike (ex SSSR, Kina, zemlje Istočne Europe, Afrika),³⁸ jer glavni proizvođači i izvoznici (SAD, Kanada, Australija, Argentina) imaju postojano proizvodne viškove

²⁶ Izračunano prema podacima iz: "Downwards drift in seaborne iron ore trade held in check", International Bulk Journal (1994.), 14(1), 31.-5.; "Global steel production and iron ore use in 1993", International Bulk Journal (1994.), 14(5), 93.-7.; "The market outlook for main industrial dry bulks in the 1990s", International Bulk Journal (1993.), 13(1), 4.-7.; supra, bilješka 22., 45.

²⁷ Izračunano prema podacima iz izvora navedenih u bilješci 26.

²⁸ Cf. supra, bilješka 22., 42.

²⁹ "Coal shortage plagues China despite its massive reserves", The Journal of Commerce (1994.), Eur.ed., 44(996), 8.; "China's coal gap may widen despite plan to boost output", The Journal of Commerce (1994.), 44(998), 3.

³⁰ Cf. supra, bilješka 22., 39.

³¹ U Japanu, koji u svjetskoj proizvodnji čelika sudjeluje s više od 15%, gotovo se 1/3 proizvodi EAF-postupkom (cf. "Global steel production and iron ore use in 1993", IBJ (1994.), 14(5), 96.

³² Izračunano prema podacima iz: International Bulk Journal (1993.), 13(1), 5.; Review and Outlook of World Shipping Market 1993, o.c., 46.

³³ Review and Outlook of World ..., o.c., 45.-6.

³⁴ "Black skies, red tape, green fields, grey area", Financial Times, March 3 1994, 8.

³⁵ Cf. supra, bilješka 33., 46.-9.

³⁶ "Government view on closures supported", Financial Times, January 23/24 1993, 4.

³⁷ Odnosi se na pšenicu, kukuruz, stojno zrno, ječam, sijerak, zob i raž.

³⁸ "Russia likely to halve US grain purchases", The Journal of Commerce, Eur. ed., 44(998), 11.

Potražnja žitarica u svijetu, a osobito u zemljama u razvoju, stalno će rasti (porast pučanstva, urbanizacija, standard, promjene načina prehrane), ali se to neće toliko odraziti na pomorsku trgovinu jer je poznato pravilo da svaka zemlja ulaže krajnje napore kako bi što više potreba u hrani zadovoljila vlastitom proizvodnjom.

To se posebno odnosi na ex SSSR i Kinu - uz Japan dva najveća uvoznika - koje ionako uvozom podmiruju manji dio svojih potreba.³⁹

U novim oklonostima (ex SSSR, zemlje Istočne Europe) i pozitivnim promjenama koje se ipak naziru (Kina) stvorit će se povoljniji uvjeti i za poljodjelsku proizvodnju, tako da bi te zemlje, dugoročno gledajući, mogle postati čak neto izvoznici.

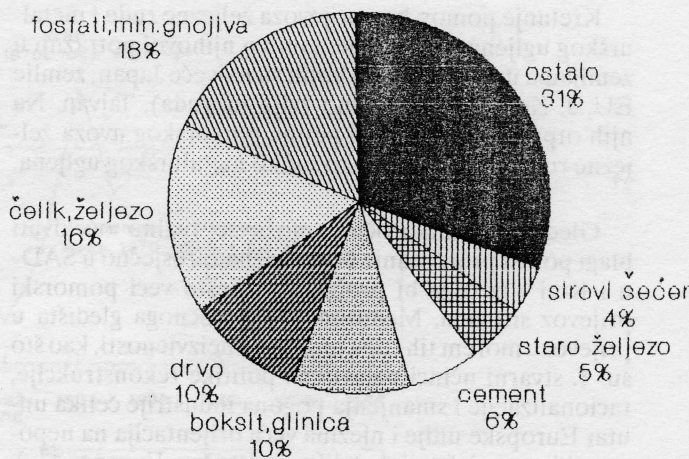
Danas se morem prevozi nešto manje od 15% svjetskog uroda žitarica (1992. urod 1 406,2 mln. t, prijevoz morem 208,0 mln. t). To je i dugogodišnji prosjek (1985.-1992.), od kojega nisu zabilježena veća odstupanja u pojedinim godinama.⁴⁰ Uspješnija poljodjelska proizvodnja u zemljama uvoznicama koje imaju za to prirodne uvjete (ex SSSR, Kina, I. Europa) osjetno bi promijenila odnose i smanjila prekomorski uvoz.

Pomorski prijevoz žitarica (pšenica i kukuruz čine više od 75%) izrazito je promjenljiv, ali više po smijeru nego intenzitetu. Naime, u posljednje 24 godine (1970.-1993.) zabilježeno je pet razdoblja pozitivnih godišnjih promjena u trajanju od jedne do najviše sedam godina (1976.-1981.) i pet razdoblja s godišnjim padom u trajanju od jedne (2) do najviše dvije godine (3). Prosječne godišnje promjene u promatrane 24 godine iznose 5,7%, ili 9,6 mln. t, a to je tek 0,3% prosječnoga godišnjeg ukupnog pomorskog prijevoza (cjelokupne međunarodne pomorske trgovine). Od zastupljenijih roba više razdoblja promjena nego u žitarica zabilježeno je samo u prijevozu željezne rude (8 pozitivnih i 7 negativnih).⁴¹

Do konca tekućeg desetljeća realno je očekivati nastavak promjenljivih kretanja u pomorskoj trgovini žitaricama s tendencijom blagog rasta. Veće promjene od dosadašnjih prosjeka nisu moguće u kraćem vremenu, ali zbog "trusnosti" tog "područja" brodarstvo ga mora budno pratiti.

"Ostali" (minor) suhi rasuti tereti sudjeluju u pomorskom prijevozu s oko 15% (1993. procjena oko 640 mln. t), a čini ih veliki broj raznovrsnih artikala s različitim udjelom (slika 3.).

Zbog takve šarolikosti tog dijela suhih rasutih tereta potrebno je, u praćenju njihova daljnjeg kretanja i utjecaja na pomorski prijevoz, izdvojiti one s većim udjelom, jer o njihovu prometu više ovisi i potražnja brodskog - uglavnom brodova manje nosivosti kategorije *handysize*.



Slika 3. Struktura pomorskog prijevoza "ostalnih" suhih rasutih tereta u 1992. godini (oko - %)

Izvor: Obradeno prema - Option for Bulk Carrier Trading, Drewry Shipping Consultants, May 1993, London

U skupinu tereta "fosfati", mineralna gnojiva" (fertilizera) ubrajaju se sve vrste umjetnih gnojiva, sirovine za njihovu proizvodnju, potaša i sumpor. Udjel fosfata je najveći (više od 30%) pa će o njihovu prometu uglavnom i ovisiti opseg pomorskog prijevoza. Budući da proizvođači sirovina (Maroko, Jordan, Izrael, SAD) sve više razvijaju vlastitu proizvodnju,⁴² kako bi umjesto sirovina izvozili skuplje gotove proizvode ili poluproizvode, očekuje se smanjenje količina u pomorskom prijevozu.

"Čelik, željezo" ubraja se u one skupine tereta koji će ubuduće biti zastupljeniji u pomorskoj trgovini. Naime, zbog vlastitih ekonomskih problema i najavljene racionalizacije i preusmjerenja u industriji, EU više neće u izvozu čelika izvan zajedničkog tržišta imati vodeću ulogu. Tradicionalno veliki proizvođač i izvoznik Japan te NIEs (*newly industrialized economies* - J. Koreja, Tajvan i Brazil) popunit će tu prazninu i povećati izvoz na sva područja - osobito u Kinu, ali i u EU te SAD.⁴³

Danas je udjel "drva" (trupci, građevno drvo) znatan u pomorskom prijevozu. Međutim, nekoliko okolnosti ubuduće neće ići u prilog tim teretima. Alternativni materijali (plastika, aluminij, drugi metali, beton), a posebno snažni ekološki pokreti u Europi (najvećem uvozniku) usmjereni na zaštitu šuma svugdje u svijetu i

³⁹ U razdoblju 1987.-1992. ex SSSR je prosječno uvezao 15,4% potreba (proizvodnja + uvoz - izvoz), Kina 6,7%, a zemlje Istočne Europe 5,0% (izračunano prema podacima iz izvora navedenoga u bilješci 35., c.1.).

⁴⁰ Podaci o urodu žitarica razlikuju se u pojedinim izvorima (npr. Fearnleys, World Bulk Trade 1991, WBT 1992, 28.; The Economist, October 2nd 1993, 115.; Review and Outlook of World ..., o.c., 29.), ali su razlike tolerantne. Usporedbu pojedinih vrijednosti otežava i različiti metodološki pristup i obuhvat (kalendarska godina I-XII, financijska IV-III, poljodjelska VII-VI).

⁴¹ Izračunano na temelju podataka iz: Maritime Transport 1977, OECD, Paris 118., 121.; MT 1989, 147.-48.; Fearnleys, Review 1993, 36.

⁴² U tome prednjači najveći izvoznik fosfata Maroko (cf. "Recession in Europe hits industry", Financial Times Survey "Marocco", Financial Times, November 3 1993, VI.).

⁴³ Kretanje izvoza čelika iz Japana i NIEs ovisit će i o vanjskotrgovinskim mjerama zemalja uvoznica. Nakon potpisivanja Urugvajske runde koncem 1993. odnosno u prvom kvartalu 1994., trebalo bi biti znatno manje intervecionalističkih mjera u međunarodnoj trgovini, kao što je bio SAD "antidumping law" s početkom 1993., koji je poslije suspendiran (cf. "Dumping accord proved a watershed", Financial Times, December 16 1993, 5.).

kontrolu njihove sječe, ograničavat će trgovinu tim proizvodom.⁴⁴ Zbog toga se ne očekuje rast pomorskog prijevoza drva.

Slična prognoza vrijedi i za pomorski prijevoz robne skupine "boksit, glinica". Naime, tendencija da se sirovine preraduju na izvorištu, a izvoze primarni ili gotovi proizvodi, i tu će doći do izražaja, pa će udio boksita padati (1992. oko 66%), a glinice (oko 34%) rasti,⁴⁵ što se neće osobito odraziti na ukupne količine.

Pomorski prijevoz cementa iz godine u godinu se smanjuje. Od početka 80-ih do 90-ih godišnji pad iznosio je prosječno 2 mln. t. U 1992. prevezeno je oko 34 mln. t, a najveći izvoznik je Japan (oko 33%), koji gotovo sve količine izvozi u azijske zemlje (J. Koreja, Tajvan, Filipini, Singapur, Malezija). Ne očekuju se osobito promjene u razini sadašnje potražnje, kao što je to bilo nakon rata u Zaljevu 1991. i početka izgradnje uništenog, ali bogatog Kuvaita.⁴⁶ Zato prognoza pomorskog prometa cementa glasi - bez većih promjena.

Uporaba starog željeza u električnim pećima sve je veća, osobito na Dalekom istoku. Vodeći izvoznici su SAD i Europa, koja svoj izvoz uglavnom usmjerava intraregionalno, a uvoznici su NIEs, zemlje ASEAN-a, Indija i, u novije vrijeme, Kina. Porast reciklaže starog željeza u tim zemljama utjecat će na povećanje pomorskog prijevoza tog tereta (1993. nešto više od 30 mln. t).⁴⁷

Nema izgleda da poraste pomorski prijevoz sirovog šećera. osnovni je razlog tomu tendencija da se smanji potrošnja šećera u razvijenim zemljama i korištenje nadomjesticima u prehrani te osjetno smanji izvoz iz ekonomskom krizom okovane Kube u rastrojene zemlje bivšeg SSSR-a. Povećana potrošnja šećera u zemljama u razvoju neće u potpunosti nadomjestiti gubitke, pa se zato očekuje zadržavanje prometa na sadašnjoj razini (oko 27 mln. t).⁴⁸

Na kraju analize sadašnjih i prognoza budućih kretanja "glavnih" ostalih" suhih rasutih tereta može se zaključiti da se i ubuduće (do konca tekućeg desetljeća) za "minor" dobra realno mogu očekivati promjenljive godine s tendencijom umjerenog rasta (prosječno od 2 do 2,5% godišnje).

Brojne činjenice iznesene u ovom radu, a koje se odnose na tendencije u svjetskoj proizvodnji i trgovini, upućuju na to da će generalnih tereta biti sve više u pomorskoj trgovini, tj. da će rast pomorskog prometa tih tereta biti iznad prosjeka, a kontejneriziranoga dvostruko veći.⁴⁹ To potvrđuje i činjenica što je inače rast vrijed-

Tablica 9. Manufakturni proizvodi (vrijednost) u svjetskoj trgovini (izvoz) 1992. godine

Kategorija	Udjel (%)	Godišnji rast (%)
Roba	78	4,6
Manufakturni proizvodi	59	5,2
Primarni proizvodi	19	3,1
od toga:		
Goriva	7	3,6
Sirovine	4	2,7
Hrana i piće	8	3,0
Usluge	22	4,5
Ukupno	100	4,6

Izvor: Global Economic Prospects and the developing Countries (1994.), World Bank, Washington, 36.

nosti manufakturnih proizvoda u ukupnoj svjetskoj međunarodnoj razmjeni najveći (tabl. 9.).

Zbroje li se sve analizirane robe u međunarodnoj pomorskoj trgovini, odnosno svi tereti u pomorskom prijevozu, onda je očito da će se nastaviti razdoblje stalnoga godišnjeg rasta pomorskog prometa i da će ono biti dulje od onoga šesnaestogodišnjeg (1959.-1974.). To znači da bi se s neprekinutim pozitivnim godišnjim promjenama ušlo u 21. stoljeće. Međutim, prosječna godišnja stopa rasta bila bi gotovo tri puta niža (u razdoblju 1959/-1974. 8,4%; 1984.-1993. 3,1%; 1984.-2000. 2,9%; 1993.-2000. 2,5%).⁵⁰

ZAKLJUČAK

Međunarodna pomorska trgovina bitna je sastavnica pomorskog tržišta, a rezultat je ukupnih kretanja u svjetskoj ekonomiji. Dosadašnja kretanja pokazuju promjenljivost opsega i usporavanje dinamike rasta. Prisutne su i promjene u strukturi i razmještaju, a sve više dolazi do izražaja primjena suvremenih tehnologija i snižavanje prijevoznih troškova.

Internacionalizacija proizvodnje i potrošnje, raznovrsne promjene na tom području, razvoj svjetskoga gospodarstva, porast pučanstva standarda, zatim promjene navika i liberalizacija u međunarodnim ekonomskim odnosima, različitim će intenzitetom i smjerom utjecati na pomorsku trgovinu. Konačni rezultat trebao bi ipak biti daljnji rast opsega pomorske trgovine, a to znači i potražnja na pomorskom tržištu.

⁴⁴ Najveći su izvoznici drva Sjeverna Amerika i zemlje Australazijskog mediterana (Malezija vodeća). Europa i Japan najveći su uvoznici. Pritisak "zelenih" u Europi odražava se na smanjenje uvoza trupaca. Poznato je npr. da u Austriji taj pokret snažno pritišće vladu da se ne uvozi drvo iz Malezije i tako pridonose zaštiti tropskih šuma (cf. "Warfare escalates over use of the tropical forests", Financial Times Survey "Malaysia", Financial Times, August 31 1993, VII).

⁴⁵ Fearnleys, World Bulk Trade 1992, 32.; Review and Outlook of World ..., o.c., 51.-2.; "Earning power has dropped", Financial Times Survey "Jamaica", Financial Times, February 28 1994, 12.

⁴⁶ Cf. supra, bilješka 33., 52.; Financial Times Survey "Kuwait", Financial Times, February 25 1994, I.-VI.

⁴⁷ Cf. supra, bilješka 33., 52.

⁴⁸ Ibidem, 51.-2.

⁴⁹ U svjetskoj statistici ne vladaju ujednačeni kriteriji u grupiranju generalnog i negeneralnog tereta (gnojiva, drvo, metali, sipki tereti). Porast generalnog tereta proizlazi i iz toga što se dio rasutih tereta (tekućih i suhih) kontejnerizira, uvrećava ili na drugi način sjedinjuje, dakle i iz tehnologije prijevoza, a ne samo iz vrste tereta (cf. supra, tablica 6. i 7.).

⁵⁰ Autorova prognoza na temelju očekivanog kretanja prometa pojedinih tereta

LITERATURA

I. Knjige, studije, monografije

1. Beenstock, M., Vergottis, A. (1993.), *Econometric Modelling of World Shipping*, Chapman and Hall, London
2. Flore, V.D. (1960). *I Transport Marittimi: Teoria economica - Intervento dello Stato*, Bollettino Informazioni Marittime, Roma
3. Porter, M.E. (1990.), *The Competitive Advantage of Nations*, The Macmillan Press Ltd., London
4. Financial Times Survey "Kuwait", Financial Times, February 25 1994
5. Financial Times Survey "Oil and Gas Industry", Financial Times, December 13 1993
6. *Global Economic Prospects and the Developing Countries (1994.)*, World Bank, Washington
7. *Industry and Development: Global Report 1993/94 (1993.)*, UNIDO, Vienna
8. *Maritime transport 1971, MT 1977, MT 1989, MT 1990*, OECD, Paris
9. *Option for Bulk Carrier Trading*, Drewry Shipping Consultants, May 1993, London
10. *Port marketing and the challenge of the third generation port (1992.)*, UNCTAD
11. *Review 1993 (1994.)*, Fearnleys, Oslo
12. *Review of Maritime Transport 1991, RMT 1992*, UNCTAD, New York
13. *Review and Outlook of World Shipping Market (1993.)*, Mitsui O.S.K. Lines Ltd.
14. *World Bulk Trades, 1991, WBT 1992*, Fearnleys, Oslo

II. Članci

15. Hampton, M. (1986.), *Analysis Shipping Cycles I and II*, *Seatrade*, 16(1), 16(2), (UK)
16. "Black skies, red tape, green fields, grey area", *Financial Times*, March 3 1994
17. "China's coal gap may widen despite plan to boost output", *The Journal of Commerce (1994.)*, 44(998)
18. "Coal shortage plagues China despite its massive reserves", *The Journal of Commerce (1994.)*, Eur., ed., 44(996)
19. "Downwards drift in seaborne iron ore trade held in check", *International Bulk Journal (1994.)*, 14(1)
20. "Dumping accord proved a watershed", *Financial Times*, December 16 1993
21. "East Asian economies increasing their intra-regional trade", *Washington Economic Report*, April 14, 1993
22. "Economic miracle or myth", *The Economist*, October 2nd 1993
23. "Earning power has dropped", *Financial Times Survey "Jamaica"*, *Financial Times*, February 28 1994
24. "Global steel production and iron ore use in 1993", *International Bulk Journal (1994.)*, 14(5)
25. "NAFTA", *Financial Time*, May 12 1993

26. "Post-Communism: the rival models", *Financial Times*, February 24 1994
27. "Recession in Europe hits industry", *Financial Times Survey "Morocco"*, *Financial Times*, November 3 1993
28. "Government view on closures supported", *Financial Times*, January 23/24 1993
29. "Russia likely to halve US grain purchases", *The Journal of Commerce*, 44(998)
30. "Spectacular rise in regional trade", *Financial Times*, November 16 1993
31. "The market outlook for main industrial dry bulks in the 1990s", *International Bulk Journal (1993.)*, 13(1)
32. "World Energy Outlook", *Wall Street Journal (1993.)*, April 29
33. "Waking up to NAFTA", *The Economist*, September 18th 1993
34. "Warfare escalate over use of the tropical forests", *Financial Times Survey "Malaysia"*, *Financial Times*, August 31 1993

III. Periodika

35. *Financial Times*, January 19 1993; May 12 1994
36. *International Bulk Journal (1993.)*, 13(1)
37. *New England Economic Review (1992.)*, May/June, federal Reserve Bank, Boston
38. *Port Development International (1990.)*, 6(12), London
39. *The Economist*, October 2nd 1993; December 4th 1993

IV. Enciklopedija, statistika

40. *Pomorska enciklopedija (1981.)*, II. izd., sv. 5, JLZ, Zagreb
41. *Lloyd's Shipping Economist (1994.)*, 16(5)
42. *Shipping Statistics and Market Review (1994.)*, 1-2, ISL, Bremen
43. *Statistical tables June 1992*, *Lloyd's Register of Shipping*, London
44. *World Tables 1989-90 (1990.)*, *World Tables 1993 (1993.)*, World Bank, Washington

INTERNATIONAL SEABORNE TRADE - IMPORTANT FACTOR OF THE SHIPPING MARKET

Summary

This paper analyses the trends of the international seaborne trade, the changes in its structure and regional distribution, and other characteristics as the result of the actual world production and consumption.

It is also pointed out that the seaborne trade is the result of the world economy, so its steady growth is expected and it means increasing freight market demand.

Key words: international seaborne trade, freight market demand, forecasts, growth.

Rukopis primljen: 27. 6. 1994.