

## Formiranje ponude i potražnje brodskog prostora s osvrtnom na vozarine u pomorskom prometu

S obzirom da doprinose znatno više ukupnim prihodima, teretne pomorske vozarine su od veće važnosti od putničkih vozarina. Formiraju se na tri načina: u prekomorskoj linijskoj plovidbi, u skladu s tarifama monopolskih organizacija — konferencija i polova; u prekookeanskoj slobodnoj plovidbi na bazi ponude i potražnje na međunarodnom pomorskom tržištu; i u unutrašnjem prometu, putem tarifa, koje donose organizacije udruženog rada, odnosno društvena zajednica.

Iako se pri određivanju vozarina u linijskoj plovidbi mora voditi računa o vozarinama u tramperskoj plovidbi, o opštem stanju na tržištu brodskog prostora, jer se neke vrste roba mogu prevoziti kako tramperima tako i linijskim brodovima, ipak se vozarine u linijskom prometu formiraju na drugi način i na drugom nivou nego što je to slučaj s vozarinama u trampu.

Položaj linijske plovidbe na tržištu brodskog prostora zavisi o konkurentskoj borbi između linijskih brodova koja nije jednaka na svim relacijama, s obzirom da su neke linije jače zasićene linijskom tonazom, a druge slabije. Veličina linijskog brodskog prostora koja se nudi na nekoj relaciji, u odnosu prema raspoloživom teretu, najvažniji je činilac koji utiče na oštrinu konkurentske borbe među linijskim brodarima na određenim relacijama. Vežanost linijskih brodova za određenu relaciju po pravilu je trajna, i zbog toga u linijskoj plovidbi nema velike fluktuacije brodovlja s jedne relacije na drugu, kao što je to slučaj kod slobodne plovidbe.

Monopolističko udruživanje u konferencije i poolove, u linijskoj plovidbi, ima za cilj eliminisanje ili ograničenje konkurencije među brodarima. Ono nastoji primjenjivati tzv. »primjerene ekonomske vozarine«. Nerealno visoke vozarine donosile bi samo privremene koristi, dok bi se u dužem vremenskom razdoblju te visoke vozarine negativno odrazile u veličini prometa roba, a samim tim i u rezultatu poslovanja.

Na monopol konferencija i poolova djeluje snažno više faktora koje taj monopol nastoji ublažiti. To su efektivna, odnosno potencijalna konkurencija drugih linija koje bi željele ući u konferenciju; zatim, efektivna, odnosno potencijalna konkurencija trampera, s obzirom da se više milijuna BRT svjetske tankerske flote preorijentalo na prevoze rasutih tereta i tako ističemo određenu trampersku tonazu iz tog posla, a ovi opet nastoje oduzeti linijskoj plovidbi određene terete; interna konkurencija među članovima konferencija, koja se sastoji u odobravanju tajnih rabata, naročito u periodima depresije, što se nastoji eliminisati osnivanjem poolova; snaga kreatora prilikom ugovaranja prevoznih usluga; alternativne mogućnosti opskrbljivanja raznih tržišta; konkurencija trgovačkih mornarica istočnih zemalja, potpomognutih od strane dotičnih država, i moć državne intervencije.

Danas u svijetu postoji više od 300 linijskih konferencija koje kontrolišu skoro sve važnije pomorske relacije. Konferencijske vozarine se uglavnom kreću u visini ispod 10 odsto od vrijednosti robe. Jugoslavenske organizacije udruženog rada pomorskog brodarstva učlanjene su u 2 poola i u 15 konferencija. Kao redovan član nalaze se u 3, kao pridružen u 12 konferencija. Sa 8 konferencija postoje sporazumi o primjenjivanju konferencijskih tarifa.

Brodari određuju prevozne cijene na bazi težine, volumena i vrijednosti robe. Oni vode brigu o udaljenosti prema rentabilitetu pojedinih pristaništa ili relacija jer se linijske vozarine određuju više-manje

monopolistički. One su različite za različitu vrstu robe, dok su vozarine za kompletan teret jedinstvene. Linijski brodari moraju voditi brigu o sastavu brodskog tereta. Moraju kalkulirati sa nekim srednjim, prilično niskim postotkom korištenja broda, kako bi mogli primiti raznovrsne terete (drvo, pamuk, itd). Ponekad, za korištenje preostalog brodskog prostora, pošto je ukrcana roba za koju se plaćaju visoke vozarine, naplaćuju se vozarine ispod ukupnih troškova, budući da to predstavlja čistu dobit za brodar.

Neosporno je da je svrha svakog broda prevoz robe, odnosno putnika, ali jednog i drugog. Kod formiranja vozarina u slobodnoj plovidbi interes brodara je ostvarenje što većeg prihoda od obavljenog prevoza, dok je interes vlasnika tereta suprotan tom interesu, jer on teži za tim da se prevoz obavi po što moguće nižoj cijeni. I tako, visina vozarine bit će usklađivanje ovih dvaju interesa, to jest ponude i potražnje brodske tonaze. Cijene prijevoza zavise i o broju konkurenata za izvršenje nekog prevoza i nju ne može odrediti jedan ili više brodara ili država.

Mjesta gdje se sureću potražnja i ponuda tonaze nazivaju se pomorskim tržištima. Ona mogu biti lokalna, gdje je svaka luka tržište za sebe i proteže se samo na brodove koji pristaju u dotičnoj luci ili u njenom širem području, te svjetsko tržište u Londonu, s obzirom da se na pomorskoj burzi »Baltic Exchange« koncentriše potražnja i ponuda brodske tonaze cijelog svijeta i pokrivaju potrebe u tonazi za sve relacije.

Pri posmatranju tržišta vozarina susrećemo tri osnovna problema. To su: formiranje potražnje brodskog prostora, formiranje ponude brodskog prostora i susret ponude i potražnje.

### Potražnja za brodskim prostorom

Najvažniji aspekt tržišta vozarina odnosi se na masovne prevoze. Tržište trampera ima jak uticaj takođe i na linijske i tankerske prevoze. Potražnja za prevozom zavisi od potražnje za robom, što zavisi od kretanja ekonomike uopšte. Jer, potražnja brodskog prostora mjeri se preko međunarodnog prometa robe. Ona će zavisiti od težine prevezene robe, dužine relacije na kojoj se prevozi i stupnja iskorištenja broda u polasku, odnosno u povratku.



M/B »Slavonija« kotorske Jugooceanije u luci San Diego

Potražnja neke robe često zavisi i o posebnim uslovima konjunktura. Tako, prvo polugodište 1975. godine, u znaku je oštrog pada vozarina kao posljedice zamiranja privredne aktivnosti i međunarodne razmjene. Najniži nivo dostiže se sredinom juna protekle godine, kada recimo, prevoz žita, na relaciji US Gulf — Continent pada na 3,75 dolara, što postaje granica vezivanja. Konkurentan i oštar pritisak vrše veći brodari tipa bulkcarrier i kombinovani brodovi i građeni prije skoka cijena gradnje, koji su jedino sposobni da prihvate ovako niske vozarine. Pogledi brodarka uprti su u rezultat te žetve pa ohrabrenja dolaze iz tog pravca kada Sovjetski Savez vrlo oprezno ulazi u kupovinu, prvo 5 miliona tona, a zatim 10, sa izgledom da cjelokupna kupovina dostigne brojku od 25 miliona tona. Prije ulaska u kupovinu Sovjetski Savez angažuje dio otvorene tonaže po niskim vozarinama. Ali, do podizanja vozarina ipak dolazi. Prevoz žita na relaciji US Gulf — Continent skače na značajnih 6,75 dolara po toni s adekvatnim skokom T/Ch ugovora, što vodi do skoka vozarina.

Konjunktorna kretanja roba koja slijede neki ekonomski ciklus imaju još veću važnost i uticaj. Tako porast potreba za reprodukcijom materijalom za industriju (željezna ruda, ugljen i slično) djeluju i na promet ostalih roba (drva, cementa i drugog) pa tako i na tržište vozarina.

U linijskom prijevozu postoji gotovo potpuna neelastičnost potražnje u odnosu prema promjenama u visini vozarina. Troškovi prevoza morskim putem samo neznatno opterećuju finalni proizvod, pa potražnja broskog prostora više ovisi o drugim faktorima nego o nivou vozarina. Međutim, potražnja broskog prostora u slobodnoj plovidbi je znatno elastičnija (pr. ugljen). Obično se događa da u vrijeme kada vozarine skaču potražnja za broskim prostorom raste. Ne pada. Konjunktorni ciklus.

#### Ponuda broskog prostora

Kada vozarine padaju, ponuda je mnogo elastičnija. Ako padnu ispod nivoa koji osigurava bar neku dobit za čitavu flotu, nastaje konkurencija sa ekonomičnim brodovljem. U slučaju da padnu tako nisko da tekući gubici prelaze troškove raspreme, dolazi do raspreme brodova, a ukoliko taj period potraje više godina, dolazi i do njihova kasiranja.

Ponuda ponovo postaje elastičnija kad se nakon jedne krize u pomorstvu opet pokažu dobre perspektive, ili ukoliko se očekuju. Tada se raspreamljeni brodovi stavljaju ponovo u promet. Vozarine sada rastu mnogo sporije nego kada su padale.

Uravnotežena vozarina nastaje u slučaju kad bude zadovoljena ponuda i potražnja transporta u cijelini, odnosno kada čitava flota sudjeluje u izvršenju prevoza, uz rentabilnu vozarinu. A rentabilna vo-

zarina je ona koja pokriva troškove prevoza, uz rentabilnu vozarinu. A rentabilna vozarina je ona koja pokriva troškove poslovanja i amortizacije i pri kojoj i manje rentabilni brodovi ipak ostvaruju izvjestan profit.

Za korištenje brodova postoje nekoliko načina. To su ugovor za pojedinačno putovanje, koji je ujedno i najstariji način, zatim, ugovor za nekoliko putovanja; ugovor za određeni rok tzv. »Time Charter«, koji se može kretati čak i do 10-15 godina. I konačno, ugovor o iznajmljivanju broda bez posade, to jest, »Bare Boat Charter« ili »Demise Charter«, što je zapravo nabavka broda u formi zakupa.

Svaki od navedenih načina prevoza roba morskim putem ima i svoje posebne karakteristike, ali zajedničko im je to, da svaki teži za ostvarenjem uravnoteženih uslova na tržištu prevoza roba. Prema tome, svaki brodar nastoji osigurati ugovor na duži rok, uz stabilnu vozarinu. Ipak, pokušaji da se osiguraju stalne i stabilne vozarine ne uspijevaju, budući da je opseg svjetske trgovine veoma kolebljiv, pa je samim tim kolebljiva i potražnja broskog prostora. Zbog toga se rijetko događa da isti brod izvrši dva ista putovanja uz jednake prevozne stavke. O dužini trajanja nekog stanja na tržištu roba ovisi pad i porast cijena. Međutim, ni pad ni porast vozarina ne može ići u nedogled. Jer, u tom slučaju jedan od partnera bi sigurno odustao od posla (brodar ili vlasnik tereta).

Visina vozarine u slobodnoj plovidbi podložna je većim i češćim promjenama od vozarina u linijskoj plovidbi, budući da vozarine u slobodnoj plovidbi mnogo zavisi o konjunktornim ciklusima koji vladaju na svjetskom pomorskom tržištu. Za vrijeme depresije na svjetskom tržištu, vozarine u slobodnoj plovidbi jako padaju, dok za vrijeme boomova brzo rastu.

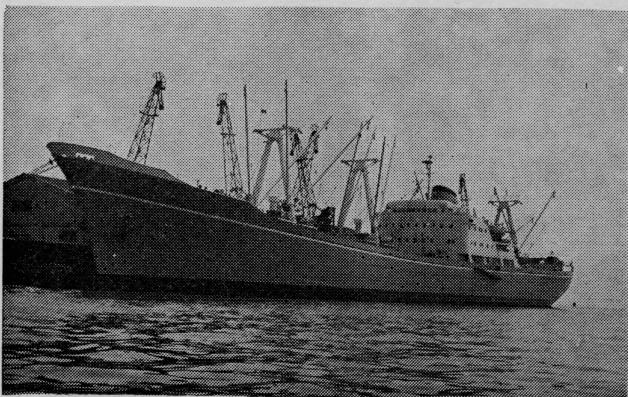
Periodi »boomova« poklapaju se sa zategnutošću u svijetu i na ratnim žarištima (svjetski rat, korejski rat, prva i druga sueska kriza, vijetnamski rat i sl).

U slobodnoj plovidbi mogu se pojaviti tri vrste vozarina, to jest vozarine za suhe terete kod pojedinačnih prevoza; najamnine za brodove i vozarine za tekuće terete. Oscilacija između najviših i najnižih vozarina su velike. Najmanje su kod vozarina za suhe terete, veće kod najamnina brodova, a najveće kod tankerskih vozarina. Ogromne oscilacije vozarina djeluju izvanredno snažno na rentabilnost poslovanja radne organizacije pomorskog brodarstva u određenoj godini, odnosno u određenom periodu »boom-a« ili recesije. Ali, njihovo djelovanje nije i isključivo. Jer, na finansijski rezultat djeluju još i drugi faktori kao što su tehnička efikasnost i ekonomičnost postojećih brodova u flotnom parku, zatim organizacija poslovanja, komercijalna umješnost, odnos fonda vremena u vožnji prema fondu vremena stajanja u lukama itd.

I na kraju da napomenemo, da veći brodovi imaju niže troškove po jedinici, vrlo često i po nekoliko puta niže, što svakako treba imati u vidu prilikom izbora nove tehnologije, odnosno prilikom ugovaranja broskog prostora.

Pom. ekon. Jovan NAKIĆENović

Kotor



M/b »Ruder Bošković« Atlantske plovidbe Dubrovnik prilikom vršenja lučkih operacija

#### Literatura:

- Economist, London 1972.
- Fairplay, London, 1974.
- La Marina Mercantile, 1975.
- Transport, Beograd, 1973.
- Dr Mirković Mijo, Saobraćajna politika, Bgd.
- Dr Jelinović Zvonimir, Ekonomika prometa, Zgb, 1972.
- Bilteni Udruženja pom. brodarstva, Bgd., 1972 — 1975.
- Časopisi »Pomorstvo«, Rka i »Naše more«, Dbk, 1973 — 1975.