

Utjecaj tehnologije na razvoj tržišta

Period od 1960. do 1970. godine vrlo je značajan po primjeni novih tehnologija prevoza robe morem i po korjenitim promjenama u strukturi flote. Posljedice tih promjena su dalekosežne; one su u punom toku a u dolazećim godinama doći će još mnogo više do izražaja, karakteristično je za današnje razdoblje da se ovo sprovodi postepeno, budući se dešava u obliku izgradnje novih vrsta i tipova brodova koji pritiču na tržište zajedno sa postojećim novosagrađenim brodovima klasičnog tipa. Dio svijetske flote baziran je dobrim dijelom na klasičnim koncepcijama i čini još uvijek većinu dok se novi tipovi brodova koji su nosioci i sredstvo nove tehnologije postepeno uvode. Njihovo prisustvo i uticaj već imaju nedogledne posljedice koje se bitno odražavaju na ukupnu svjetsku privredu. Strukturi svjetske flote tek predstoji da osjeti pra-

vu dominaciju velikih i suvremenih brodova. U vezi s tim potrebno je uvijek imati na umu slijedeće:

1) Nova tehnologija unosi korjenite promjene u pomorski transport sa dalekosežnim posljedicama kako za korisnike prevoznih usluga, tako i za luke i za poslovanje brodarskih preduzeća.

2) Brodar koji posluje pod uvjetima svjetskog pomorskog tržišta mora pažljivo ocijeniti gdje i kako se treba uključiti u nove tokove, jer ako kasni postat će prevaziđen u novim tržišnim formacijama, a ako promaši u izboru tipa i veličine broda tj. u tehnologiji, onda mu i moderni brodovi mogu biti potpun promašaj.

3) Prije donošenja odluke o izboru novih tipova i veličina brodova, za takve brodove treba izvršiti procjenu uvjeta poslovanja, makar za 10 godina unaprijed.

U toku je jedan grozničavi proces u kojem klasična flota koja još uvijek čini glavninu svjetske flote, sve više gubi svoj relativni udio u pomorskom transportu a još više utiča na kretanje i formiranje ekonomskih zakonitosti u svjetskoj privredi.

Paralelno sa bitnim promjenama u tipovima i veličini broda koje je u stvari bilo sredstvo potpune izmjene u tehnologiji pomorskog transporta vrši se i odgovarajući preobražaj putem:

— grupiranje tereta u veće jedinice kroz paletalizaciju, kontejnerizaciju (u roll off roll on i L. A. S. H. — sistem, što stvara uvjete za integralni sistem transporta,

— primjena automatizacije na transportnim sredstvima,

— orijentacija na specijalizovane transporte, i

— razvoj brodogradnje i remont.

Procesi o kojima je ovdje riječ najprije su zahvatili prevoze rasutih tereta koji su uvjetovali nevideni privredni boom. S tim u vezi može se reći slijedeće:

a) U sadašnjem razvoju i u prošloj dekadi došlo je do naglašene povezanosti razvoja nove tehnologije transporta sa razvojem svjetske privrede. Bolje rečeno, uzajamno djelovanje usavršavanja pomorskog transporta, tj. ekonomskih implikacija koje ono vrši na tokove svjetske privrede kao i obratno, uticaj koji ta privreda vrši na pomorstvo.

b) Na planu prevoza rasutih i tečnih tereta došlo je do ogromne racionalizacije drastičnim smanjenjem transportnih troškova, izmiena robnih tokova, ekonomsku lokaciju industrije praktički poništavajući dimenziju udaljenosti.

c) Porast kapaciteta brodova kombinovan sa niskim troškovima prevoza učinili su izvore sirovina udaljene od velikih industrijskih centara i po nekoliko hiljada milja, ekonomski privlačnijim čak i od domaćih izvora. obezbjeđujući kvalitete sirovine iz prekomorskih zemalja.

d) U kojoj mjeri je to uticalo na privredne tokove, na ekonomiku, tehnologiju niza bazičnih industrija, vidi se po tome što je niz savremenih giganata metalurške, petrolejske i petrohemijske industrije danas locirano na obali.

Kao povratna sprega (feed back) ovih procesa na pomorstvo naglo je rastao prevoz rasutih tereta čak i iz najudaljenih izvora, što je poboljšalo ekonomske uvjete, poslovanja brodarstva koje se bacilo na gradnju još većih brodova, koji su još više pojeftinili transport.

Trend gradnje velikih brodova se intenzivno nastavlja i u skladu je sa tendencijom smanjivanja troškova. Ovo ima veliki uticaj na formiranje nivoa vozarinskog stava na svim glavnim rutama.

Sa stanovišta jednog nezavisnog broдача procesi koji su u toku na svjetskoj pomorskoj sceni, nastupaju brige kako planirati budući razvoj i na kom području se orijentirati kako bi uhvatio ne samo korak sa vremenom nego i obezbijedio daljnju ekspanziju.

Prilaz tom problemu je vrlo složene prirode jer su složeni i procesi u kojima se odvijaju tržišni razvoji. Svaka broderska kompanija u tom pravcu mora fokusirati svoju pažnju na nekoliko ključnih problema. Pokušat ćemo navesti neke od njih:

— ocijeniti svoj vlastiti položaj na tržištu,

— procijeniti glavne trendove razvoja,

— proučiti kakve mogućnosti pruža postojeća struktura flote,

— odlučiti se kakav tip prevoza uzeti kao svoju orijentaciju,

— proučiti koji tip i veličina broda će ubuduće najbolje koristiti tj. odabrati preko toga optimalnu tehnologiju,

— proučiti sa stanovišta postojeće strukture flote koja kombinacija brodova bi stvorila optimalnu strukturu, najpogodniju za buduće tržišne razvoje,

— obezbijediti adekvatnu poslovnu nadogradnju,

— po mogućnosti uključiti se dijelom flote u industrijske prevoze i dugoročne ugovore,

— pronaći mogućnost vezanih poslova i financiranja,

— pronaći mogućnost zajedničkog istupa na tržište u sklopu sa jačim brodarima,

— unaprijed ugovoriti velike prevoze i postati ujedno brodar unajmitelj,

— stvoriti adekvatan kadar sposoban da odgovori ovim zadacima koji pokrivaju i poslovno i istraživačko područje.

Posebno veliki akcenat treba dati izboru veličine broda koji opredjeljuje tip poslovanja. Nastupajuće promjene zbivaju se u vidu propadanja faktora jednih čije kombinacije su loše, i porasta faktora drugih. Za to nam služi očigledan primjer tradicionalnog trampa koji je istisnut sa svih glavnih vrsta prevoza i pomjeren u djelovanju na manje važna regionalna tržišta. Proučavanje tržišta je proučavanje snaga koje na njemu djeluju. Ako je jedan brodar u sastavu svoje flote stigao do brodova čija tonaža iznosi do 40.000 TDW pa se odluči u budućoj gradnji da gradi brodove od 18 do 20.000 TDW otišao je obratnim pravcem razvoja. Posljednji boom je u značajnoj mjeri dokazao da su profitirali upravo oni koji su se odlučili za veće brodove i nove tipove poslova shvativši u punoj mjeri tehnološku tendenciju razvoja i tržišno gibanje.

Brodovi od 50, 60.000 ili do 80.000 TDW iako daleko jeftiniji po 1 TDW ostvarili su veće vozarinske stavove od onih sa 20—25.000 TDW što nije slučajno. Na velikim prevozima od nekoliko milijuna tona daleko je ekonomičnije uposliti jedan brod od 80.000 TDW nego dva od 40.000 TDW, a daleko bolje nego 4 od po 20.000 TDW. Otuda su i vozarinski stavovi vremenskog najma i u kratkoročnom i u srednjoročnom planu većih brodova bili iznad onih manjih. Brodovi od 50—60.000 TDW postizali su najam od 1 — 2 godine i do 5,50 \$ a oni od 25.000 TDW od 3,5 do 4,00 \$ po toni.

Kada na određenoj ruti na kojoj treba prevesti recimo 1.000.000 tona neke rude izvršimo komparativne kalkulacije (ukoliko postoje lučki uvjeti) lako ćemo doći do zaključka da su veći brodovi daleko ekonomičniji pa nije čudo što su T/ch vates za njih iznad onih manjih.

Razmatranja iz prethodnog poglavlja su nam jasno pokazala da se vozarine na određenim prevozima formiraju na bazi minimalnih prosječnih troškova tog prevoza.

Prema tome planiranje optimalne flote strukture ide za tim da se postigne konkurentnost na svakom tržištu na kojem se djeluje. Konkurentnost znači u doba depresije održati se na tržištu, a u normalnim razdobljima obezbijediti solidan dohodak i reprodukciju da bi opet u periodu boom-a naglo eksplodirao i obezbijedio rezervu na nepredviđene obrati.