

Ivan Mencer i Vanja Frančišković*

UDK 382.15:656.61:387

Izvorni znanstveni rad

ZNAČAJKE SVJETSKOG TRŽIŠTA MORSKOG BRODARSTVA

Tržište morskog brodarstva razvija se stoljećima. Potražnja i ponuda na tržištu morskog brodarstva kao posljedica opsega, strukture i dinamike svjetske vanjskotrgovinske razmjene višeslojne su. Zbog te su činjenice, iznose u članku autori, procesi i odnosi na tome tržištu zanimljivo područje znanstvenog zanimanja.

Uvod

Pomorsko je gospodarstvo kompleksan sustav raznovrsnih djelatnosti kojima je zajednička značajka vezanost uz more kao medije odvijanja tih djelatnosti. To su ove djelatnosti: morsko brodarstvo, morske luke, brodogradnja, eksploatacija biološkog morskog bogatstva, eksploatacija turističkih atraktivnosti mora, pomorsko-agencijski poslovi, pomorska špedicija, opskrbljivanje brodova i spašavanje i tegljenje brodova.

S gospodarskog stajališta, djelatnosti pomorskog gospodarstva imaju izrazito različita obilježja. Morsko brodarstvo i morske luke imaju uslužno-prometni karakter, ribarstvo ima proizvodni karakter, turističke atraktivnosti, pomorsko-agencijski i špediterski poslovi imaju izrazito uslužni karakter, a opskrbljivanje brodova ima trgovački karakter. Djelatnost spašavanja i tegljenja brodova toliko je specifična djelatnost da je tek periferno karakterizira uslužno-prometni karakter.

Morsko brodarstvo djeluje na specifičnom tržištu koje razumijeva ukupnost međuodnosa potražnje usluga u prijevozu dobara i ponude prijevoznih kapaciteta. Tržište morskog brodarstva definira se i kao "ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude, odnosno traže raspoloživi brodski prostor u cilju ugovaranja prijevoza tereta morskim putom po vozarinama koje se formiraju na osnovi djelovanja ponude i potražnje i stanovitih drugih čimbenika"¹.

* I. Mencer, redoviti profesor Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. V. Frančišković, redoviti profesor Visoke pomorske škole, Rijeka. Članak primljen u uredništvo: 15. 12. 1999.

¹ Ignac Rubinić: "Ekonomika brodarstva", Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976., str. 540.

Tržište morskog brodarstva razvija se kao dio svjetskog tržišta. Zapravo, djelovanje svjetskog tržišta nezamislivo je bez uslužno-prometnih aktivnosti morskog brodarstva, koje u tijeku vremena razvija specifične odnose potražnje i ponude.

Svjetsko tržište morskog brodarstva nastaje u vrijeme geografskih otkrića u XV. stoljeću i traje do industrijske revolucije u drugoj polovici XVIII. stoljeća. Nacionalna tržišta zemalja koje najintenzivnije razvijaju gospodarski sustav od XV. stoljeća sve su ovisnija o trgovačkoj razmjeni s prekomorskim zemljama. Često to i nije trgovina, već eksploatacija prirodnog bogatstva i ljudskog potencijala koloniziranih zemalja. Svojedobna ekspanzija kolonijalnog sustava nezamisliva je bez usluga morskog brodarstva. Razvitak prekomorskog prijevoza i trgovine stvara uvjete za nastanak svjetskog tržišta morskog brodarstva. Zemlje koje su početkom XX. stoljeća najviše pridonosile razvitku svjetskog gospodarstva, a time i svjetskog tržišta, raspolažu najbrojnijom trgovačkom mornaricom. Npr., godine 1900. udio trgovačke mornarice Velike Britanije iznosio je 45,8%, Sjedinjenih Država 9,5%, Njemačke 9,2%, Italije 3,4%, Norveške 5,7%, Španjolske 2,4% i Švedske 2,2%².

“Proizvod” morskog brodarstva vrednuje se na svjetskom tržištu. Stoga tržište morskog brodarstva obilježava prije svega svjetski karakter.

Tipologija tržišta morskog brodarstva

Tržište morskog brodarstva dijeli se na nekoliko tipova tržišta, ovisno o primijenjenim kriterijima. Osnovni je kriterij svakako predmet prijevoza. Stoga se tržište morskog brodarstva može podijeliti na tržište teretnog i putničkog brodarstva.

U nastavku će se pažnja posvetiti samo tržištu teretnog brodarstva. To se tržište uobičajeno dijeli na tri tipa, i to: (1) tržište linijskog brodarstva, (2) tržište slobodnog brodarstva i (3) tržište tankerskog brodarstva.

Iskazana tipologija tržišta morskog brodarstva zasniva se na ovim obilježjima: na geografskoj razdvojenosti proizvodnje i potrošnje; na vremenskoj učestalosti održavanja plovidbenih pravaca; na vrstama dobara prema: količini jediničnih tereta, kemijskim svojstvima, načinu oblikovanja jediničnih tereta; na vrsti i veličini jediničnih prijevoznih kapaciteta i na organizaciji poslovanja, odnosno na oblicima poslovnog djelovanja na tržištu.

Prema navedenim obilježjima, osnovna diferencijacija triju tipova tržišta morskog brodarstva proistječe iz: geografskog obuhvata i tržišne strukture, odnosno stupnja konkurentnosti³.

Tržište slobodnog brodarstva nastaje i razvija se na osnovi potreba pomorsko-prijevozne usluge velikih količina rasutih tereta. To su najčešće željezna rudača,

² Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables, London, 1964., str. 28-34.

³ Boris Glavan: “Linijsko brodarstvo”, Jugolinija i “Otokar Keršovani”, Rijeka, 1981., str. 17.

ugljen i žitarice i fosfati i boksitna rudača. U prostornom smislu tržište slobodnog brodarstva karakterizira općesvjetski karakter. Razlog su priroda dobara i specifične karakteristike pomorskoprijevozne usluge u organizaciji slobodnog brodarstva. Potražnju dobara na tržištu slobodnog brodarstva karakterizira 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 karakteristično je da nisu isključivo vezani uz 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, u vreće i u kutije. U težnji racionalizacije prekrcaja i prijevoza, u posljednjih se dvadesetak godina tako pakirani tereti prevoze 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 pomorskoprijevoznu 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 zbog kojeg ga zanimaju regionalna tržišta dobara i postojeća ponuda na tim plovidbenim pravcima. Prema tome, tržište linijskog brodarstva ima izrazito regionalni karakter.

Budući da 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"⁴.

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 prvcima prema SAD, zemljama Zapadne Europe i Japana. Zbog stalnosti plovidbenih pravaca, to tržište karakteriziraju regionalna tržišta. No, plovidba se ne odvija prema unaprijed predviđenom redu plovidbe u smislu ticanja usputnih luka i prema vremenskom intervalu. Naime, pomorskoprijevoznu uslugu tankerskog brodarstva karakterizira pretežno izravna povezanost luka ukrcaja i iskrcaja, a realizacija prijevoza ovisi o potrebama krcatelja. Zbog iskorišta-

⁴ Ibidem, str. 57.

vanja sirove nafte i derivata, i s tim u vezi raširenosti pomorskoprijevozne usluge tankerskog brodarstva, to tržište, s prostornog stajališta, ima karakter isključivo svjetskog tržišta.

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

Tržište slobodnog brodarstva prema tržišnoj strukturi ocjenjuje se kao konkurentno 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 određeni monopolistički karakter. Neki autori spominju i oligopolni karakter toga tržišta.

Konkurencija na tržištu linijskog brodarstva svodi se na odnos broдача unutar konferencijskog sustava. Time se, zapravo, negira konkurentski odnos. Posljednjih, nešto više od dvadesetak godina, mijenja se stupanj konkurentnosti na tržištu linijskog brodarstva zbog utjecaja nekonferencijskih broдача i utjecaja zračnog prijevoza. Najnoviji integracijski procesi koji pojedine zemlje uključuju u gospodarske unije i/ili u 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 broдача na istom linijskom plovidbenom pravcu. Linijske konferencije mogu se organizirati u različitim oblicima. Od neformalnih udruženja do udruženja sa stalnom organizacijskom strukturom.

Osnovni oblik suzbijanja konkurencije unutar linijskih konferencija jest dogovor o zajedničkoj vozarini. Istodobno, članovi konferencije usuglašavaju način suzbijanja konkurencije broдача koji nisu njezini članovi.

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

Danas, pred svršetak devedesetih godina i početak novog milenija, ponudu na svjetskom tržištu linijskog brodarstva obilježava 6 strategijskih alijansi⁵, čiji se početak nadzire još u osamdesetima. Te velike poslovne grupacije koje okupljaju najveće svjetske pojedinačne linijske broдарe gotovo u cijelosti održavaju kontejnersku pomorsku trgovinu Atlantikom. Dominacija kontejnerskog pomorskog prijevoza Sredozemljem, Azijom i Sjedinjenim Državama dio je njihovih planova. Strategijske alijanse linijskih broдача, kao pojedinačni jedinstveni poslovni sustav, među-

⁵ "Review of Maritime Transport 1998", UNCTAD, New York, 1998., str. 119 i 120.

sobno konkuriraju kvalitetom pomorskoprijevoznih usluga i cijenom. Tankersko tržište karakterizira dominacija utjecaja naftnih kompanija. Zato je to tržište, sa stajališta 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 je brodarstvu potrebno naglasiti organizaciju prijevoza malim, srednjim i velikim brodovima (handy size, panamax i large bulk carriers). U linijskom brodarstvu prije nešto više od dvadesetak godina navedeni su novi sustavi pomorskoprijevozne usluge: paletizacije, ro-ro, kontejnerizacija i prijevoz teglenicama. U tankerskom brodarstvu razvijaju se i 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 (liquefield natural i liquefield petroleum gas carriers).

Glavne specifičnosti pojedinih tržišta morskog brodarstva utječu na genezu 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 broдача, 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 karakteriziraju brodovi različitih tehničko-tehnoloških karakteristika. Stoga je ponuda djelomično elastična, a djelomično izrazito neelastična. Potražnja je rezultanta postojanja niza svojstava dobara koja su predmet prijevoza. Potražnja je na tome tržištu pretežno 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 neelastičan je, tako da postoji mišljenje prema kojemu je gradnja large bulk carrier kapaciteta većeg od 150.000 dwt, započeta potkraj šezdesetih godina, svojevrsan promašaj. Ipak se ponuda na tržištu slobodnog brodarstva relativno lakše prilagođuje promjenama na svjetskom tržištu od ponude na ostala dva tipa tržišta morskog brodarstva.

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 osnovnih rasutih tereta opažaju se izraženiji plovidbeni pravci, s tim da se mijenja struktura nositelja ponude.

Prostorna karakteristika 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. Zbog konzistentnosti plovidbenih pravaca u prostornom smislu, tržište tankerskog brodarstva dijelom je slično tržištu linijskoga brodarstva.

Značajke tržišta morskog brodarstva

Obilježja tržišta morskog brodarstva, kao dijela pomorskog tržišta, mogu se iskazati s dugoročnog i kratkoročnog stajališta. Dugoročno stajalište razumijeva one značajke koje obilježavaju to tržište u vremenskom kontinuitetu. Kratkoročno stajalište obilježava konkretnu strukturu toga tržišta s definiranim prostornim, vremenskim i robnim značajkama.

Dugoročne su značajke tržišta morskog brodarstva: tradicionalizam, integralnost, internacionalnost, heterogenost, tržišni oblici, protekcionizam, tenički progres, međunarodne-ekonomske integracije i konjunkturane oscilacije.

Tradicionalizam je značajka tržišta morskog brodarstva koja se zasniva na višetisućljetnom razvitku. Arheološki nalazi pokazuju da postoji mogućnost da se u kasnom trećem i u drugome tisućljeću prije nove ere pomorska trgovina razvijala između Grčke i Indije, a pisani dokumenti dokazuju pomorsku trgovinu oko sredine trećeg tisućljeća prije nove ere između Egipćana i Feničana, odnosno Ciprana. Trgovalo se cedrovinom i rudačom. Ta je trgovina stvarala uvjete za otkrivanje područja zapadnog dijela Sredozemlja.

Feničani su za vrijeme svoje dominacije, na početku prvog tisućljeća prije nove ere, kolonizirali Cipar. Oko sredine istoga tisućljeća osnovali su trgovačku koloniju u Maroku.

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

Suvremeno svjetsko tržište morskog brodarstva nastaje na početku XIX. stoljeća, dakle, u vrijeme 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 suvremenu državu – Sjedinjene Američke Države.

Suvremenom tržištu morskog brodarstva prethodi intenzivan rast trgovačke mornarice Velike Britanije. Od godine 1686. do 1788. ona svoju trgovačku mornaricu povećava sa 340 000 na 1 055 000 tona. Godine 1860. trgovačka mornarica Velike Britanije raspolaže sa 5,7 mln tona, a Sjedinjenih Država sa 5,3 mln tona⁶. Približno isti kapacitet trgovačkih mornarica tih zemalja proistječe iz činjenice da je pri formiranju Sjedinjenih Država potkraj XVIII. stoljeća 25%-30% brodovlja Velike Britanije pripadalo vlasnicima s domicilom u jednoj od trinaest sjevernoameričkih kolonija⁷.

⁶ Edgar Gold: "Maritime Transport", Lexington Books, Toronto, 1981., str. 71 i 83.

⁷ Ibidem, str. 76.

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 je ideološka novost i dalje morala 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 zasniva se na spoznaji o geografskoj povezanosti svjetskih mora. Prema tome, zanemarujući protekcionističke mjere pojedinih zemalja, svaki se prijevoz morem ostvaruje direktnom povezanošću početka i svršetka 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 da na svjetskim morima godine 1995. djeluju brodari iz 76⁸ zemalja. Pretežan broj brodara dolazi iz primorskih zemalja, što je prirodno. No, među brodarima nailazi se i na poduzeća iz kontinentalnih zemalja, kao npr. iz Švicarske, iz Mađarske, iz Austrije, iz Bugarske i iz Češke.

Pregleda radi, u nastavku se iskazuje struktura kapaciteta svjetske trgovačke mornarice izražena u GT godine 1995.⁹ 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%
Ostale zemlje	1,1%.

Suvremena praksa razvija bilateralnost i unilateralnost, čime se narušava prirodno načelo internacionalizma. Naime, mnoge zemlje u težnji da zaštite nacionalne interese sve otvorenije primjenjuju mjere protekcionizma. Tako administrativnim mjerama negiraju internacionalnost i propagiraju princip nacionalizma u morskome brodarstvu i prekomorskoj trgovini suvremenoga svijeta. Slična situacija, ne potpuno ista, danas postoji u međudnosu zemalja integriranih u neku od ekonomskih integracija i zemalja koje nisu članice nijedne integracije. Zapravo, grupa zemalja integriranih u ekonomsku integraciju međusobno razvijaju liberalistički konkurencijski odnos i istodobno taj odnos štite u odnosu na gospodarske entitete koji nemaju domicil u jednoj od zemalja integracije.

⁸ "Maritime Transport", OECD, Paris, 1997., str. 160 i 161.

⁹ Ibidem, str. 166.

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 razvitka sudionika prekomorskog prijevoza (tablice 1., 2., 3. i 4).

Tablica 1.

STRUKTURA POTRAŽNJE NA TRŽIŠTU MORSKOG
BRODARSTVA PREMA OSNOVNOJ VRSTI TERETA

% 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.

Ukupna pomorska trgovina povećala se od 2 605 mil. tona godine 1970. na 5 064 mln tona godine 1998. Prosječna stopa rasta potražnje na tržištu morskog brodarstva u promatranom razdoblju izosila je 2,5%. Struktura tri tipične grupe dobara, koja su najčešće predmet prekomorskog prijevoza, u promatranom se razdoblju bitno mijenja. Nafta i naftni derivati smanjuju udio, a povećava se udio glavnih i linijskih tereta. Evidentno je da nekih bitnih promjena na svjetskom tržištu morskog brodarstva u navedenom razdoblju nije bilo.

Godine 1974. svjetska trgovačka mornarica imala je kapacitet 494 mln dwt, a 1997. godine 776 mln 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, a povećao se udio brodova za prijevoz suhih sipkih tereta i brodova namijenjenih pretežnom obavljanju pomorskoprijevozne usluge u okviru linijskog brodarstva.

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

Tablica 2.

STRUKTURA PONUDE NA TRŽIŠTU MORSKOG BRODARSTVA
 PREMA OSNOVNOJ NAMJENI BRODOVLJA

% prema dwt

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% iskazanoga udjela u stupcu tablice "Linijski brodovi" odnosi upravo na brodove angažirane na tržištu linijskog brodarstva. To je i razlog naslova stupca u tablici 2.

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.

Tablica 3.

STRUKTURA PREKOMORSKOG PRIJEVOZA PREMA
 STRUKTURI UKRCANIH I ISKRCANIH TERETA

% 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.

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 promatranome razdoblju. Naime, prekomorski ukrcaj sirove nafte raste od 1 110 mil. tona godine 1970. na 1 633 mil. tona godine 1998. Istodobno raste i ukrcaj derivata nafte od 33 mil. tona na 548 mil. tona. Suhi tereti ostvaruju rast u ukrcaju od 1 124 mil. tona na 2 884 mil. tona. To znači da se cjelokupna količina ukrcajnih tereta u prekomorskom prijevozu povećala od 2 566 na 5 064 mil. tona. Slične veličine strukture i prometa ostvaruju se i na strani iskrcajnih dobara.

Tablica 4.

**SVJETSKA POMORSKA TRGOVINA PREMA TIPU TERETA
I GRUPACIJAMA ZEMALJA S OBZIROM NA STUPANJ
GOSPODARSKOG RAZVITKA**

% 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 Centralne 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

No, ako se razmatranje proširi i na zemlje porijekla i destinacije tereta imajući u vidu stupanj gospodarskog razvitka (tablica 4.), može se uočiti da se udio razvijenih zemalja u ukrcaju sirove nafte povećava, a udio ostalih zemalja, osobito zemalja u razvoju, smanjuje. Isti se proces vidi i kod ukrcaja i iskrcaja naftnih derivata. Razlog su tome nova nalazišta sirove nafte na Aljasci i u Sjevernom moru. Kretanje udjela naftnih derivata prema podacima prikazanim u tablici 4. ne odražava pravu sliku, jer iskazani podaci obuhvaćaju i količine utovarenog i iskrceanog 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 sa 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 podijeljenima prema stupnju gospodarskog razvitka jest to, da razvijene zemlje energijom i sirovinama samozadovoljavaju svoje potrebe. Ostale zemlje sve su ovisnije o razvijenim zemljama.

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

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

Tržišna struktura linijskog brodarstva pretežno je monopolna, odnosno oligopolna. Monopolni karakter tržišta linijskog brodarstva osobito dolazi do izražaja kada se tržište linijskog brodarstva istražuje sa stajališta regionalnog obilježja. Oligopolni karakter tržišne strukture linijskog brodarstva prevladava kada se ono istražuje sa stajališta brodarstva pojedine zemlje. U oba se slučaja tržišne strukture naglašava veća ili manja zatvorenost tržišta linijskog brodarstva, koja se javlja ponajprije zbog egzistencije linijskih konferencija, odnosno danas strategijskih alijansi. Potrebno je naglasiti da se linijsko brodarstvo najvjerojatnije ne bi razvilo kao samostalna djelatnost pomorskoprijevozne usluge da svojedobno nije bilo konferencijske regulative koja ograničuje slobodnu konkurenciju.

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

Prije nešto više od desetak godina moglo se naići na mišljenje da konferencijski sustav, zbog ograničavanja konkurencije, onemogućuje dalju ekspanziju linijskog brodarstva. Takav je stav osobito isticao 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 uz raspodjelu tereta, a često i uz raspodjelu vozarina i dobiti.

U posljednjih se tridesetak godina mijenjaju osnovna obilježja linijskih brodara, i to 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 negira glavni uvjet postojanja konferencijskog sustava.

Tržišnu strukturu tankerskog tržišta obilježava oligopson. To tržište od samoga početka, od sredine XIX. stoljeća, karakterizira veoma 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 de facto 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.

Na osnovi povijesnih činjenica smatra se da je Henry VII. potkraj XV. stoljeća prvi potaknuo izradu zakona kojim su definirane mjere protekcionizma brodova britanske zastave. U XVII. stoljeću Velika Britanija donosi Navigation act, kojim su se praktično 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 i da uvoz iz prekomorskih zemalja mogu obavljati brodovi britanske zastave. Ako 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.

Na početku XIX. stoljeća gospodarstvo Velike Britanije i njezina trgovačka mornarica toliko su se razvili da ograničenja definirana Navigation aktom 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 veoma snažnim utjecajem raznovrsnih protekcionističkih mjera većine pomorskih zemalja, a unazad tridesetak godina javljaju se oblici protekcionizma koji razumijevaju isključivu dominaciju nacionalnih brodara.

Neki od ciljeva protekcionizma jesu: izgradnja i zaštita nacionalne trgovačke mornarice; kompenzacija, zbog nepovoljnog ekonomskog položaja trgovačke mornarice u slučajevima negativnih razlika u elementima nacionalnog i međunarodnog tržišta; zadovoljavanje nacionalnog prestiža; osposobljavanje nedovoljno razvijene trgovačke mornarice da dosegne odgovarajući stupanj razvitka; uštede deviza koje se inače daju za plaćanje prijevoza robe stranim brodarima; stvaranje ili održavanje

mogućnosti zapošljavanja domaćih pomoraca; uzvratanje na stvarnu ili pretpostavljenu diskriminatorску praksu konferencija ili drugih zemalja; poboljšanje kvalitete trgovačke mornarice i povećanje njezine konkurentske sposobnosti.

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

Zamjena ugljena naftom u pogonima brodova pridonosi efikasnijem korištenju brodskog prostora. Npr, "brod od 5000 dwt na ugljen, snage motora 2000 konjskih snaga, brzine 12 čvorova ostvaruje plovidbu od New Yorka do sjeveroatlantskih luka Francuske i natrag u vremenu od 37 dana, uz potrošnju ugljena 1 600 tona. Dakle, 21% kapaciteta broda zauzima potrebno gorivo. Brod na naftu isto putovanje ostvaruje za 34 dana. Gorivo zauzima 12% zapremine broda. Potrošnja nafte iznosi 587 tona, čime se oslobađa 7% zapremine. Ukoliko se nafta pohranjuje sustavom dvostrukoga dna, što je praksa, brod od 5000 dwt može prevoziti 689 tona ili 27% više komercijalnog tereta po putovanju od broda na ugljen identičnoga kapaciteta"¹⁰.

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.

Težnja za što racionalnijim prijevozom pojedinih tereta omogućuje tehnički progres. Istovremeno, tehnički je progres i samostalan faktor, 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 njihovu uvođenju.

Uvođenje niza suvremenih načina prijevoza robe morem, npr. kontejnerizacija, prijevoz teglenicama, tankeri za prijevoz tekućeg plina¹¹ itd. dokazuju utjecaj tehničkog progressa 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 međuna-

¹⁰ E. W. Zimmerman: "Ocean Shipping", Prentice-Hall, New York, 1922., str. 120.

¹¹ Stručnjaci, kada govore o prijevozu tekućeg plina brodovima upotrebljavaju termin "prijevoz ukapljenog plina". Plin se ukapljivanjem, kao posljedica naglog hlađenja, ukrcava na brod, u istom se agregatnom stanju prevozi i ponovno ukapljivanjem iskrcava, tj. zatopljivanjem, da bi promijenio agregatno stanje od tekućeg u plinovito. Zbog navedenoga se smatra da je termin "tekući plin" više odgovara, jer odražava agregatno stanje plina koje se stvarno prevozi specijaliziranim tankerima.

rodnim 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 duže razdoblje, jer će prije ili poslije 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. Proizlazi, da prošireno tržište postaje ograničujući faktor kao prijašnje tržište.

Prema tome, neprestani rast proizvodnje, izazvan proširenjem tržišta ograničenih dimenzija, jer je riječ o integraciji nekoliko nacionalnih tržišta, u svome kontinuitetu traži uvijek ponovno proširenje tržišta. Dolazi do situacije: pretkapitalistička epoha poznavala je samo parcijalna rascjepkana uska tržišta. Kapitalizam je stvorio svjetsko tržište. Specifičnosti razvitka poslije Drugog svjetskoga rata znatnim su dijelom likvidirale prijašnje svjetsko tržište i utjecale na formiranje velikih tržišta grupa zemalja, koje samo sekundarno komuniciraju sa svjetskim tržištem. No, ta velika tržišta grupa zemalja tendiraju postati sve nedovoljnija, što će ponovno usmjeriti težnje stvaranju maksimano mogućeg, dakle jedinstvenog tržišta svjetskih razmjera.

U takvom se kontekstu mogu shvatiti razmišljanja niza autora, kao što su i Jan Tinbergen, koji smatra da su regionalne ekonomske integracije privremenog karaktera i predstavljaju prijelaznu fazu prema integracijama svjetskog gospodarstva, ili Andre Marchala, koji polazi od iste pretpostavke o privremenosti regionalnih ekonomskih integracija, koje predstavljaju dugoročan put prema svjetskoj integraciji.

Ipak, da bi se eventualno ostvarile vizije navedenih velikana ekonomske misli, potrebno je unapređivati svako nacionalno gospodarstvo. Trenutno, a to trenutno trajat će izvjestan broj godina, potrebno je, zbog osiguranja ekspanzije vanjsko-trgovinske razmjene, uključivati se u danas uspostavljene međunarodne ekonomsko-tržišne integracije.

Padom Berlinskog zida na svršetku osamdesetih godina započinju procesi kojima istočnoeuropske zemlje teže uspostaviti tržišni oblik privređivanja. Jedna od osnovnih karakteristika 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 je tih kriterija mukotrпно i dugotrajno. Europska unije, kao prestižna međunarodna ekonomsko-tržišna integracija značajno pripomaže dostizanju potrebnih kriterija.

Utjecaj je međunarodnih ekonomsko-tržišnih integracija na svjetsko tržište morskog brodarstva značajan, jer svi tipovi toga tržišta, zbog svog izvornoga karaktera, tendiraju biti svjetska tržišta. Prostorna ograničenost ekonomskih inte-

gracija i još uvijek velika razlika u stupnju gospodarskog razvitka većeg broja zemalja, zastavu kojih viju brodovi na svjetskim morima, upućuje na ograničavanje konkurencije katkad 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.

Konjunkturne 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 vozaarskih stavova. Tada se javlja ekspanzija ili kontrakcija tržišta morskog brodarstva. U vrijeme poleta potražnje naručuju se novi brodovi koji su rijetko u eksploataciji u vrijeme djelovanja utjecaja koji su uzrokovali njihovu gradnju. Naime, svjetska se trgovačka mornarica brzo povećava, premašujući stvarne potrebe, a to ima ozbiljne negativne posljedice, jer poslije pretežno kratkotrajnog poleta na tržištu, slijedi dugotrajna recesija, često praćena i depresijom.

Neravnomjernost potražnje na svjestkom tržištu morskog brodarstva vezana je uz promjenljivost opsega svjetske vanjske trgovine, koja velikim dijelom ovisi o razini industrijske proizvodnje, kao o ekonomskom faktoru i političkoj situaciji.

Ponuda je brodskog prostora, u principu, neelastična. Razlog je nemogućnost brodskih 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 sa 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.

Da 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 se tržištu javljalo nekoliko konjunkturnih ciklusa¹²:

Prvi polet javlja se oko sredine četrdesetih godina, kao rezultat oskudice brodskog prostora, odnosno povećanih potreba poslijeratne gospodarske obnove. Poletno razdoblje trajalo je sve do 1948., kada se javljaju znakovi prve poslijeratne retardacije, koja traje do godine 1950.

¹² Dijelom prema Ignac Rubinić: "Ekonomika brodarstva", Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976., str. 541-546.

Drugi polet, dakle početak drugog konjunktornog ciklusa, vezan je uz eskalaciju rata u Koreji, oko sredine pedesetih godina. Poletno razdoblje traje sve do sredine 1952. U dvije godine, 1950.-1952., rast pomorskog prijevoza prati izraziti rast vozarina. Visoke vozarine objašnjavaju se velikom potražnjom brodskog prostora, u znatnoj mjeri zbog stvaranja strateških rezervi. Retardacija aktivnosti nakon poleta, izazvana ratom u Koreji, tzv. korejski bum, započinje 1952. i traje do potkraj godine 1954.

Treći konjunktorni ciklus počinje postupnim porastom vozarina na svršeku 1954. Rast se nastavlja i u naredne dvije godine, kao posljedica isključivo ekspanzije svjetskog gospodarstva, odnosno svjetske vanjskotrgovinske razmjene. U isto se vrijeme povećava i svjetska trgovačka mornarica. Kulminacija ciklusa vezana je uz nacionalizaciju Sueskog kanala godine 1956.

Potraj 1957. javljaju se početni procesi depresije. Naime, tada se započinju smanjivati vozarine na tržištima tankerskog i slobodnog brodarstva.

Smanjenje aktivnosti na tržištu morskog brodarstva, izuzevši kratkotrajan polet na svršetku 1963. i na početku godine 1964., zbog nabava većih količina žita nekadašnjeg Sovjetskog Saveza i NR Kine, traje sve do svršetka godine 1964.

Budući da je treća poslijeratna depresija trajala sedam godina, a prve dvije oko dvije i pol godina, zaključuje se da je ova posljednja depresija rezultat dugotrajnijih procesa izazvanih rastom trgovačke mornarice u odnosu na povećanje intenziteta opsega prekomorskog prijevoza.

Četvrti konjunktorni ciklus započinje godine 1964. Taj ciklus ne karakterizira nikakva posebnost, osim naglog prekida njegova toka. Naime, oko sredine godine 1967. došlo je do zatvaranja Sueskog kanala zbog vojnog sukoba između Izraela i Egipta. Te je godine, kao posljedica sukoba započeo sljedeći, **peti konjunktorni ciklus**.

Zatvaranje Sueskog kanala utjecalo je na rast vozarina. Kulminacija petog konjunktornog ciklusa nastaje pred svršetak godine 1970. Na početku sljedeće godine vozarine se već započinju smanjivati. Najniža vozarina ostvaruje se oko sredine godine 1972.

Šesti konjunktorni ciklus započinje na svršetku godine 1972. U godini 1973. ostvaruje se najviša razina vozarina ostvarena poslije Drugog svjetskoga rata. Godina 1973. pamtiće se kao godina tzv. "naftne krize", zato što se svijet prvi put nakon godine 1945. suočio s mogućnošću globalnog sukoba zbog energetskih izvora sirove nafte. Nakon 1974. sve do 1977. slijedi razdoblje stagnacije vozarina.

Na početku godine 1978. vozarine ponovno počinju rasti, a to znači da je započeo **sedmi konjunktorni ciklus** na tržištu morskog brodarstva. Kulminacija se ostvaruje oko sredine godine 1979., i to na razini vozarina višoj od onih u 1973. Ipak, godina 1979. ne pamti se kao nešto posebno. Jednostavno se dogodila ponovljena "naftna kriza". Iskustva stečena 1973. amortizirala su nedaće nastale 1979., jer se u tijeku 1973.-1979. razvijeni svijet znao pripremiti za ponovni "naftni šok". Naime, ni 1973., niti 1979. količine raspoložive nafte nisu bile problem. Problem je bila cijena barela sirove nafte. Nagli rast barela jednostavno je minirao

vrijednost učinaka u razvijenim zemljama svijeta. Dakle, došlo je do svojevrsnog miniranja kalkulacija proizvoda i usluga u razvijenom svijetu, do nečega što je moglo značajno utjecati na monetarnu stabilnost. Otvaranjem novih nalazišta sirove nafte u Sjevernom moru, Aljasci i djelomično u Teksasu, razvijeni je svijet racionalno odgovorio zemljama proizvođačima i izvoznicima nafte. Istodobno, započela je primjena alternativnih izvora energije koji su imali i ekološku prednost u odnosu na sirovu naftu. Ipak, sve je brzo dovedeno u normalu uobičajenoga rada i poslovanja.

Oko sredine godine 1980. vozarine distižu kulminaciju. Dostignuti vrh vozarina u sredini 1980. znači istodobno početak smanjivanja vozarina, zato što je prosječan indeks vozarina u time charteru godine 1986. bio samo nešto viši od indeksa ostvarenoga godine 1972. I zaista, poslije godine 1986.¹³ većina indeksa vozarina počinju rasti. Naime, jedino se na tržištu linijskog brodarstva i nadalje zadržalo smanjenje vozarina, a na tržištu slobodnog i tankerskog brodarstva pokazatelji su vozarina započeli ukazivati na evidentan rast.

Moglo bi se stoga zaključiti da je godine 1986. započeo *osmi konjunktorni ciklus* na tržištu morskog brodarstva. Taj ciklus karakterizira rast vozarina na tržištu slobodnog i tankerskog brodarstva do 1988. Na početku 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 konjunktorni ciklus na tržištu morskog brodarstva izravna je posljedica rata u Zaljevu, jer se gotovo sve vozarine poslije godine 1992. počinju povećavati. Poslije 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, a to potvrđuje davne zaključke da kontejnerizacija ne može pokriti sva svjetska područja, odnosno linije, osobito ne na prostorima velikog broja nedovoljno razvijenih zemalja.

Ono što je karakteristično za praćenje konjunktornih ciklusa na tržištu morskog brodarstva poslije Drugog svjetskoga rata jest to da su gotovo svi ciklusi posljedica utjecaja političkih i ratnih događanja (korejski, sueski i perzijski bum). To je osnovni razlog za stav da su konjunktorni ciklusi pretežno posljedica političkih utjecaja, kojih je krajnji izraz u slučaju neuspjeha političkih aktivnosti, ratni sukob. Istodobno, utjecaj ekonomskih utjecaja smatra se manje važnim. Odnosno, u slučaju neometanog gospodarskog razvitka poletna faza konjunktornog ciklusa traje tako dugo dok neki teško predvidivi događaj ne prekine dotadašnji stabilan 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 stabilan rast ponude. Upravo se zbog toga i zauzima stav da su uzroci konjunktornih ciklusa u načelu izvan primarnih odnosa i procesa unutar tržišta morskog brodarstva.

¹³ "Review of Maritime Transport 1988", UNCTAD, New York, 1988., str. 44.

Zaključak

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 kojih 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, ističu da se utjecaji na konjunkturane oscilacije tržišta morskog brodarstva moraju locirati izvan samoga tržišta. Osjetljivost toga tržišta na raznovrsne promjene to je jače izražena. Zbog toga su konjunkturani ciklusi imanentna značajka tržišta morskog brodarstva, odnosno svakog pojedinog tipa toga tržišta.

Vodeći računa o karakteristikama 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: razvitak svjetskog gospodarstva, karakteristike demografskog razvitka, svjetska energetska bilanca, tehnički progres, svjetska vanjskotrgovinska razmjena, protekcionizam i razvitak pojedinih vrsta prometa.

Svaki od navedenih utjecaja zahtijeva posebno istraživanje.

LITERATURA:

1. *Glavan, Boris*: "Linijsko bodarstvo", Jugolinija i "Otokar Keršovani", Rijeka, 1981.
2. *Gold, Edgar*: "Maritime Trnsport", 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", OECD, Paris 1999.
7. *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.

CHARACTERISTICS OF MARITIME SHIPPING WORLD MARKET

Summary

Maritime shipping market has been developing for centuries. The emergence of this market is the consequence of necessity of world foreign trade for maritime transport services. The shipowners from littoral countries participate most often at this market but there can be also met the shipowners from continental countries.

Supply and demand at the maritime shipping market as the consequence of volume, structure and dynamics of world foreign trade are multi-layered. Due to this fact the processes and relations at this market are an important sphere of scientific interest.