Vozarine u morskom brodarstvu

Radonić, Mia

Master's thesis / Diplomski rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:340096

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

MIA RADONIĆ

VOZARINE U MORSKOM BRODARSTVU

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2016.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

VOZARINE U MORSKOM BRODARSTVU

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Prof. dr. sc. Frane Mitrović

STUDENT:

Mia Radonić (MB: 0171237998)

SPLIT, 2016.

SAŽETAK

Pomorski promet glavni je nositelj i pokretač trgovinske razmjene u svijetu. Odvija se pomorskim prometnim putevima koji spajaju velika industrijska, prometna i trgovačka čvorišta i njihove luke, na kojima se formiraju pomorski robni tokovi. Pritom, intenzitet i količina pomorskih robnih tokova danas su postali mjerilom učinkovitosti i korisnosti prometa, uključenosti u međunarodnu podjelu rada i stupnja gospodarske razvijenosti države. Budući da se najveći dio od ukupnoga međunarodnog robnog prometa odvija pomorskim putem, intenzitet, smjerovi, struktura i dinamika kretanja pomorskih robnih tokova relevantni su pokazatelji koncentracije svjetskog prometa, koji upućuju na značaj i pozicioniranost svjetskih središta proizvodnje i potrošnje, to jest središta gospodarskoga razvoja, a koji direktno utječu na razvoj poslovanja u morskom brodarstvu.

Ključne riječi: brodarstvo, tržište brodskog prostora, slobodno trampersko tržište, tankersko tržište, linijsko tržište, vozarine.

ABSTRACT

Maritime transport is the main carrier and actuator of the whole world trade. It conduct’s maritime routs that connect large industrial, transport, trade hub and its port where they form a maritime cargo flows. The intensity and amount of maritime cargo flow at present have become a measure of the effectiveness and usefulness of transport, inclusion in the international division of labor and the level of economic development of the country. Since the largest part of the total international goods transports by sea, the intensity, direction, structure and dynamics of maritime cargo flow are relevant indicators of the concentration of world traffic, pointing to the importance and location of the world's production and consumption center, center of economic development, which directly impact upon development of business in shipping.

Keywords: shipping, market shipping, bulk carrier market, tanker market, liner market, freight rates.

SADRŽAJ:

SAŽETAK

ABSTRACT

1. UVOD 1

1.1. Svrha, cilj i hipoteza rada 2

1.2. Znanstvene metode 3

2. TEMELJNE ZNAČAJKE SVJETSKOGA POMORSKOG TRŽIŠTA 4

2.1. Struktura svjetske trgovačke mornarice 5

2.2. Funkcija morskoga brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva 8

2.3. Pojmovno određenje i obilježja svjetskoga pomorskog tržišta 10

3. POJAM I PODJELA MORSKOG BRODARSTVA 12

3.1. Teretno brodarstvo 14

3.1.1. Slobodno - trampersko brodarstvo 14

3.1.2. Linijsko teretno brodarstvo 16

3.1.3. Tankersko brodarstvo 18

3.2. Putničko brodarstvo 21

4. POMORSKO TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI NA TRŽIŠTU MORSKOG BRODARSTVA 26

4.1. Pojam pomorskog tržišta 26

4.2. Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu 29

4.3. Vrste poslovnih ciklusa na tržištu morskog brodarstvu 31

4.3.1. Pojam i obilježja poslovnih ciklusa 34

4.3.2. Faze poslovnih ciklusa 35

4.4. Vozarine kao ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu 37

4.5. Utjecaj aktualne svjetske ekonomske krize na tržište morskog brodarstva 39

5. FORMIRANJE VOZARINA NA TRŽIŠTU BRODSKOG PROSTORA 41

5.1. Troškovi prijevoza 44

5.2. Vozarine u slobodnom - tramperskom brodarstvu 47
5.3. Vozarine u linijskom brodarstvu 49
5.3.1. Brodarske konferencije 51
5.4. Vozarine u tankerskom brodarstvu 53
5.5. Prognoza razvoja tržišta morskog brodarstva 55
ZAKLJUČAK 59
LITERATURA 62
POPIS SLIKA 64

1. UVOD

Brodarstvo je specifična prijevozna djelatnost čiji počeci sežu daleko u prošlost, do doba prvih civilizacija kada je čovjek prešao prag pasivnog promatrača svijeta oko sebe, odnosno počeo koristiti sredstva u prirodi i oblikujući ta sredstva prema svojim potrebama, iznašao način za prijeći vodene puteve. Život i razvoj suvremenog svijeta neposredno je uvjetovan međunarodnom trgovinom i prometom roba, pri čemu more kao prometni put ima monopolni položaj jer je robni promet između pojedinih kontinenata, otočnih država i ostaloga svijeta te između otoka i kopna i otoka među sobom moguć jedino morem. Uz to, more je zbog svoje tri osnovne karakteristike najvažnija suvremena prometnica, a sve države svijeta danas su upućene na to da najveći dio svoje vanjskotrgovinske razmjene obavljaju morskim putem. More je najjeftiniji prometni put kojim se odvija oko 90% svjetskog robnog prometa prema navodima nekih autora i analitičara. Nakon Drugoga svjetskog rata pomorska trgovina doživljava velik zamah i tokovi roba u prekomorskoj trgovini poprimaju goleme razmjere.

Prednosti mora kao prometnog puta uvjetovale su znakovit porast prekomorskog robnog prometa. Međunarodni pomorski promet u posljednjih sto godina uvećan je dvadeset puta, a zadnjih je pet desetljeća povećan gotovo deset puta, što je uvjetovano ponajprije porastom stanovništva, porastom svjetske industrijske proizvodnje i međunarodne robne razmjene te razvojem prometne tehnologije u svim prometnim granama, posebno u pomorskom prometu.

Pomorski prijevoz u užem smislu jest aktivnost premještanja ljudi i stvari brodovima morem od luke ukrcaja do luke iskrcaja, a u širem smislu obuhvaća i aktivnosti u lukama vezane uz ukrcaj i iskrcaj predmeta prijevoza. Osnovna organizacija morskog brodarstava jest pomorsko brodarsko poduzeće - brodar, tj. fizička ili pravna osoba koja se bavi iskorištavanjem brodova kao sredstava za prijevoz ljudi i dobara.

Uloga brodarstva u općem napretku čovječanstva od glavnog je značenja. Pomorski prijevoz kao jedna od najsnažnijih transportnih djelatnosti zauzima najistaknutije mjesto u transportnom sustavu. Prijevozni se posao temelji na ekonomskom efektu koji se očekuje od plovidbe. Taj efekt zavisi od odnosa troškova koji nastaju za vrijeme trajanja nekog putovanja i prihoda koji se ostvare na tom putovanju.

Prihod je naknada koju brodar dobiva za izvršenje prijevozne usluge, a troškovi broda proizlaze iz rashoda kojima je brod izložen u lukama i za vrijeme plovidbe.

Pomorsko tržište složen je sustav odnosa između ponude i potražnje brodskih kapaciteta namijenjenih prijevozu putnika i robe. Ima obilježje nacionalnoga, međunarodnoga i svjetskoga pomorskog tržišta. Potražnju na svjetskome pomorskom tržištu određuje međunarodna pomorska trgovina, a ponudu ukupna nosivost svjetske pomorske flote.

Cijena koja se utvrđuje za prijevoz putnika i/ili tereta zove se vozarina. Interesi brodara i imaoca tereta moraju se podudarati. Obojici moraju biti poznate međusobne potrebe; koliko ima raspoloživog tereta za prijevoz i koliko se nudi brodskog prostora. Brojni isprepleteni interesi, koji postoje u svjetskoj plovidbi, izazvali su potrebu stvaranja jednog svjetskog tržišta na kojem će biti utvrđivane prijevozne cijene za sve relacije kojima se kreću brodovi. Za takvo je svjetsko središte izabran London.

Na pomorskoj burzi "Baltic Exchange" koncentrira se potražnja i ponuda tonaže cijelog svijeta i pokrivaju potrebe u izvozu i uvozu te u tonaži za sve relacije, u slobodnoj plovidbi. Struktura brodarstva po namjeni njegovih kapaciteta odraz je potražnje za prijevozima. Udjel svake od tri najveće skupine brodova približava se ravnomjernoj podjeli prema glavnim skupinama tereta: tekući, suhi rasuti, jedinični i opći tereti.

Radi sustavne prezentacije predmeta istraživanja, ovaj rad podijeljen je u 5 poglavlja. U uvodu se predstavlja objekt rada te svrha i cilj rada. U drugom poglavlju riječ je o morskom brodarstvu te o njegovom razvoju i značaju za gospodarstvo u cjelini. Treće poglavlje razrađuje pojam i podjelu morskog brodarstva. Četvrto poglavlje objašnjava pomorsko tržište i poslovne cikluse kao dio globalne ekonomske politike. U nastavku, peto poglavlje razrađuje troškove u brodarstvu, načine formaranja vozarina i tipove vozarina te ugovore koji su uobičajenu za svaki pojedini tip morksog brodarstva posebno.

1.1. Svrha, cilj i hipoteza rada

Svrha ovog diplomskog rada je naglasiti i objasniti važnost poslovnih ciklusa u svjetskoj ekonomiji i na tržištu morskog brodarstva. Također, uočiti potrebu i važnost

praćenja, uspoređivanja i analizranja poslovnih ciklusa ne bi li se na vrijeme poduzeli određeni koraci radi eventualnog izbjegavanja negativnih posljedica koji oni donose.

Cilj diplomskog rada je razraditi detaljno i razumjeti poslovne cikluse sa svim njihovim fazama i učincima bilo pozitivim ili negativnim. Njihovim razumjevanjem dobiti će se kompletnija slika o njihovoj važnosti unutar ekonomskih procesa.

Osnovna hipoteza rada jest razumjevanje, praćenje i analiza poslovnih ciklusa, osnova koja se mora poznavati da bi se moglo sudjelovati na svakom tržištu, a posebice na tržištu morskog brodarstva koje veoma sporo reagira na potražnju. Poznavanje poslovnih pomorskih ciklusa na svjetskom tržištu predstavlja tako ključ za opstanak na konkurentnom tržištu.

1.2. Znanstvene metode

Pri izradi ovog diplomskog rada korištene su različite znanstvene metode. Na taj način došlo se do kvalitetnijih i točnijih podataka koji su omogućili objektivno sagledavanje poslovnih ciklusa u cjelini te njihovo djelovanja na tržište morskog brodarstva. U metodološkom smislu rad se oslanja na metode istraživanja uz primjenu opće induktivno-deduktivne metode u društvenim istraživanjim koja služi za „objašnjavanje utvrđenih i otkrivanje novih spoznaja i novih zakonitosti, za dokazivanje postavljenih teza, za provjeravanje hipoteza, za predviđanje budućih događaja i znanstvena izučavanja“. U radu je korištena deskriptivna metoda kao “skup znanstveno istraživačkih postupaka kojima se opisuje stanje bez obzira na uzroke, s obzirom da je metoda deskripcije postupak jednostavnog opisivanja ili ocrtavanja činjenica, procesa i predmeta te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja“. Korištena je metoda kompilacije kojom su najzanimljiviji i najkorisniji podaci raznih autora objedinjeni u jednu cjelinu. Metoda komparacije omogućila je uspoređivanje podataka raznih autora čime su izabrani najpouzdaniji podaci. Metoda analize i sinteze omogućila je da se sakupljeni podaci i informacije analiziraju te na osnovi analize donesu zaključci o temi ovog rada.

2. TEMELJNE ZNAČAJKE SVJETSKOGA POMORSKOG TRŽIŠTA

Djelovanje svjetskog tržišta nezamislivo je bez uslužno - prometnih aktivnosti pomorskog brodarstva koje tržište obilježavaju specifični odnosi ponude i potražnje. S pojavom trgovine i potrebom sve većeg premještanja ljudi i roba, prijevoz brodovima sve se više razvija. Gradnja plovila napreduje usporedno s općim tehničko - tehnološkim napretkom čovječanstva. Industrijska revolucija krajem devetnaestog stoljeća omogućila je ‘’bum’’ u razvoju brodarstva koji je slijedio u stoljeću poslije.[1] Upravo tada i dolazi do izdvajanja brodarstva od djelatnosti trgovine kao posebne gospodarske djelatnosti. Počinje gradnja željeznih brodova, jedra se zamjenjuju parnim stapnim strojem, a zatim diesel motorom. Također se mijenja i sama organizacija poslovanja: jasno se distanciraju uloge vlasnika broda, plovidbenog poduzetnika (brodara) i zapovjednika broda; dolazi i do odvajanja funkcije upravljanja i rukovanja brodskim pogonom od funkcije upravljanja brodom i pogonom od funkcije upravljanja brodom i plovidbom.

Trgovačka mornarica naziv je za sve brodove koji nisu ratni. Za potrebe morskog brodarstva kao organizirane gospodarske djelatnosti prijevoza putnika i tereta potrebna je definicija trgovačke mornarice u užem smislu prema kojoj je ona cjelokupno brodovlje morskog brodarstva koje se kao osnovno prijevozno sredstvo upotrebljava za prijevoz putnika i/ili tereta morem. O razvoju svjetske trgovačke mornarice može se govoriti tek poslije prve industrijske revolucije, odnosno poslije primjene parnog stroja i gradnje željeznih brodova. Ipak, prelazak na naftu kao glavni energent najvećim će dijelom utjecati na promjene u razvoju trgovačke mornarice koje slijede nakon Drugog svjetskog rata kada se događa posebno interesantno razdoblje razvoja svjetskog brodarstva.

Razvoj su omogućile povećane potrebe čovječanstva nakon rata za svim vrstama roba i proizvoda te okretanje novim energentima, posebno nafti. Značajnu ulogu također čini dislokacija same proizvodnje u slabije razvijene zemlje radi smanjenja troškova. U suvremenom smislu razvoja brodarstva razdoblje nakon Drugog svjetskog rata posebno se ističe kako zbog svog ukupnog razvoja, razumijevanja utjecaja čimbenika na taj razvoj te procjene budućih kretanja. Nakon Drugog svjetskog rata nastavlja se gotovo

[1] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 28.

kontinuirani rast kapaciteta svjetske trgovačke mornarice kao i prosječne veličine trgovačkog broda. [2]

Najveće povećanje bilo je u razdoblju od 1968. do 1978. godine, što je bilo rezultat naglog rasta tankerske tonaže, ali i pogrešnih dugoročnih prognoza na tržištu brodskog prostora. 1973. godine dolazi do naftne krize; cijena nafte raste dok potražnja za njezinim prijevozom opada. Zbog svoje specifičnosti, odnosno nemogućnosti da se na potražnju adekvatno odgovori, tankerska flota upravo tada bilježi svoj najveći porast. Nadajući se oporavku tržišta i dalje se naručuju novi brodovi, međutim 1975. godine ponovno se otvara Sueski kanal, što je dodatno smanjilo potražnju za većim brodovima. 1979. godine izbija druga naftna kriza koja je upravo zbog neprilagođavanja novim uvjetima označila kraj poslovanja mnogim brodarima. U razdoblju od 1983. do 1987. godine kapaciteti svjetske trgovačke mornarice značajno se smanjuju, kako zbog umanjene potražnje, tako i zbog odlučnijih mjera da se smanji ponuda brodskog prostora koja je u prethodnom razdoblju izrazito rasla u odnosu na potražnju.[3] U razdoblju od 1981. do 1986. godine u staro je željezo otišlo više od 25% postojeće flote, od toga 130 milijuna DWT tankerske tonaže. Od 1987. godine dolazi do stabiliziranja stanja na tržištu brodskog prostora tako da slijedi kontinuirani rast kapaciteta svjetske trgovačke mornarice. Tankerska tonaža u tom razdoblju također je nastavila s rastom, ali dosta usporeno s obzirom na prethodno razdoblje i uz značajno smanjenje udjela u ukupnoj svjetskoj floti. U drugoj polovini 1970-tih dosegla je gotovo 50% svjetske bruto tonaže, da bi se od 1980. do 1988. godine taj iznos smanjio sa 42% GT (49% DWT) na 32% GT (38% DWT).

2.1. Struktura svjetske trgovačke mornarice

Stanje svjetske trgovačke flote, mjereno u postojećim tonama nosivosti tereta, najvažniji je faktor na strani ponude brodskog prostora. Stanje raspoloživog brodskog prostora može se prikazati kao ukupan broj brodova svjetske flote ili izraženo u ukupnim

[2] Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 47.
[3] Ibidem, str. 47.

tonama nosivosti (DWT).[4]

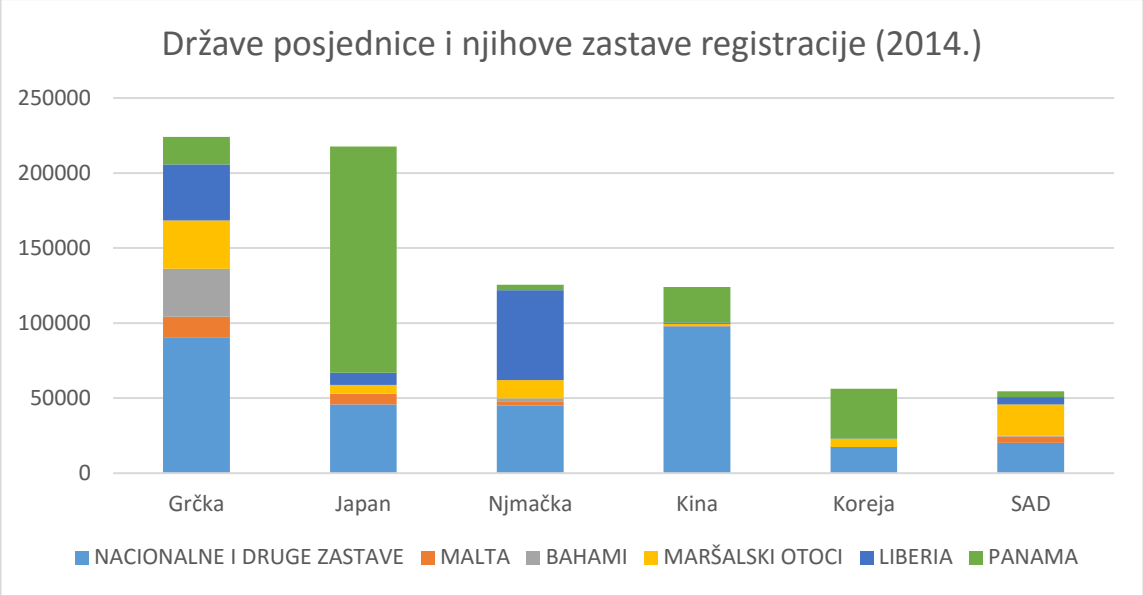
Specijalizirani brodovi imaju dominaciju u udjelu ukupne tonaže svjetske trgovačke mornarice, s najvećim udjelom brodova za sipke i tekuće terete. Tankeri su izgubili apsolutni primat u odnosu na druge, odnosno izjednačili su se s kapacitetima brodova za prijevoz sipkih rasutih tereta i imaju trend povećanja. Brodovi za prijevoz ukapljenih plinova imaju nešto veći prosjek rasta kapaciteta. Kontejnerski kapaciteti od trenutka probijanja na svjetsko brodarsko tržište imaju gotovo ujednačen i relativno visok porast udjela u svjetskoj trgovačkoj mornarici. Osim što su najmlađi po starosti, intenzivno im se povećava i prosječna veličina, te ulaze u područje nekoć rezervirano samo za brodove za prijevoz tekućeg i sipkog tereta.

Vrijeme kada su vodeće pomorske nacije potvrđivale status "najvećih" kapacitetima I brojnošću svojih brodova ostaje iza nas. Vodeće ekonomske velesile, odnosno pomorske nacije prepuštaju bavljenje trgovačkom flotom nacijama koje su se odlučile specijalizirati za ovaj vid gospodarske djelatnosti. Grčka se posebno ističe kao jedna od tih zemalja, zatim slijede Kina (zajedno sa Singapurom, Hong Kongom i Tajvanom), Japan, Norveška. Upravo zbog ove specijalizacije pojedinih zemalja za brodarske djelatnosti, ali i zbog teškoća u analiziranju kapaciteta pojedinih zemalja nastalih registriranjem vlastitih brodova pod zastavama pogodnosti, teško je praviti neku ozbiljniju analizu regionalnog razmještaja brodarstva. Razvitak brodarstva upravo ekonomski najrazvijenijih zemalja, između kojih se kreću glavni tijekovi roba, danas nije toliko izražen, odnosno kapaciteti koje one posjeduju nisu u skladu s obzirom na ukupni obujam prometa koji imaju. Svi ti brodovi, bez obzira pod čijim zastavama plovili, dio su jednog zajedničkog, svjetskog tržišta kretanja roba i kapitala koje je ipak, u višoj ili manjoj mjeri, ovisno o svjetskim ekonomski najviše razvijenim zemljama.[5] Gotovo polovica tonaže svjetske trgovačke mornarice danas je u posjedu kompanija iz samo 4 države, a to su Grčka, Japan, Njemačka i Kina dok najviše brodova plovi pod zastavama država koje pružaju najbolje uvjete.

[4] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 33.
[5] Glavan B.; op.cit. str. 49.

Podjela u svjetskom brodarstvu s obzirom na moć pojedinih zemelja donekle ipak zadržava jednake odnose. Veliki dio brodarstva razvijenih zemalja potražio je pogodnosti „jeftinijih zastava“, ali je i dalje ostao pod kontrolom tih zemalja.

Na slici 1. prikazane su države koje posjeduju brodove te pod kojim zastavama plove.



Slika 1. Udio država pripadnica svjetske flote i zastave njihove registracije (Izvor: Review of Maritime Transport (2014.), UNCTAD, izradila autorica)

Sjedinjene Američke Države nekad su bile prestižna pomorska sila što se trgovačke mornarice tiče. Iako se brojnim mjerama koje su naručitelje obvezivale da se koriste brodovima pod američkom zastavom (npr. zakon *The Jones act*), američka trgovačka mornarica sustavno se smanjivala iz godine u godinu. Pozadina te pojave jest u prijevoznim troškovima. Na primjer, brod američke zastave, izgrađen u američkom brodogradilištu prema američkim standardima, s posadom sastavljenom od američkih državljana, sa svim državnim poticajima i subvencijama je preskup i nije u stanju tržišno konkurirati. Američkom trgovcu poduzetniku cijeli posao ovisi o pojedinim troškovnim stavkama. Ako mu je prijevoz pod vlastitom zastavom skup, onda za njega ili posao nema smisla ili će naći načina da premosti taj problem jeftinijim prijevozom. U globaliziranom svijetu pomorskog brodarstva, trgovina razvijenih zemalja lako je našla

rješenje tog problema, a državne administracije morale su popustiti pritiscima gospodarske logike te prešutno tolerirati neke pojave.

Jeftiniji prijevoz znači i jeftiniju cijenu na domaćem tržištu, dok s aspekta poduzetnika trgovca jeftiniji prijevoz znači manji poslovni rizik i veći profit. S obzirom na to da je vlastito morsko brodarstvo kao globalizirana visoko konkurentna servisna djelatnost u tim zemljama postalo je preskupo, dijelom je prepušteno onima koji to mogu jeftinije i djelotvorno operativno obaviti.

Zastave pogodnosti danas apsolutno dominiraju svjetskim tržištem brodarstva i dosadašnji trend porasta u odnosu na nacionalne zastave najvjerojatnije će se nastaviti. Pored toga, već sada je u tom pogledu došlo do specijaliziranja nekolicine nacija. Nekoć potreba za zadovoljavanje vlastitih potreba prijevoza, osiguranje pitanja sigurnosti ali i prestiža, nije dovoljna da pojedine nacije interveniraju u zaštiti svojih brodara kako bi zadržali postojeće brodske kapacitete. Tržište brodskog prostora specifično je. Izvedeno je iz potrebe za prijevozom ljudi i roba, međunarodnog je karaktera i od takvog je utjecaja, pogledamo li njegovu povijest, da u pojedinim trenucima može ipak biti nužna zaštita država vlasnica, često i u uvjetima ekonomske neopravdanosti.

2.2. Funkcija morskoga brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva

Morsko brodarstvo u sustavu nacionalnoga gospodarstva odnosi na sveukupnu trgovačku mornaricu zemlje koje zastavu brodovi viju. Najpovoljniji učinak na nacionalnu ekonomiju ima ono brodarstvo koje može pružiti najjeftiniju prijevoznu uslugu, bez obzira na zastavu koju brod vije. Ključna varijabla ekonomskog razvoja je efikasan pomorski transport.

Poduzeća morskih brodara neke zemlje, ili pojedini dijelovi ili funkcije poduzeća koji organizacijski djeluju iz te zemlje, ostvaruju učinke na nacionalnu ekonomiju.[6] Oni se ne razlikuju od učinaka bilo kojega drugog gospodarskog subjekta u toj zemlji. Među ekonomske učinke mogli bi se ubrajati sljedeći:

- izvor prihoda za nacionalno gospodarstvo,
- priskrbljivanje prihoda u čvrstoj valuti,

[6] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 25.

- povećanje zaposlenosti i

- uštede nacionalnom gospodarstvu koje se ostvaruju eliminiranjem ovisnosti o trgovačkim mornaricama drugih zemalja.

Morsko brodarstvo neusporedivo je najveća i najvažnija karika ukupnoga prijevoznog sustava. Jedan od temeljnih instituta u morskom brodarstvu je zakonodavstvo države u kojoj je brod registriran i čiju zastavu vije. Svojim propisima i pravnim normama države reguliraju sve aspekte komercijalnog i operativnog poslovanja broda.

Države koje registriraju brodove pružaju svojim brodarima temeljne institucionalne okvire kojima reguliraju porezni i financijski zakon, zakon o poduzećima, standarde sigurnosti, kao i uvjete zaposlenja brodskih posada. Svi ti suvremeni normativni sustavi imaju snažan utjecaj na sve aspekte ekonomskog iskorištavanja trgovačkih brodova. Legislativa i ekonomska politika pojedinih zemalja mogu utjecati na uspješnost iskorištavanja brodova. Tako su brodovi registrirani u registrima zemalja zastava pogodnosti, s obzirom na primjenu instituta otvorenog registra, jeftiniji u eksploataciji jer su neki od troškova inputa znatno niži u usporedbi s brodovima registriranim izvan tih zemalja. Zato zemlje koje svojom liberalnijom i transparentnijom formalno - pravnom legislativom uspijevaju privući takve djelatnosti, sigurno priskrbljuju sebi znatan izvor prihoda.

Kao primjer takvih država možemo navesti Panamu i Liberiju koje po podacima iz 2014. godine imaju najveći broj registriranih brodova tj. najveći udio u svjetskoj trgovačkoj floti. Panama i Liberija zauzimaju prva mjesta ne zbog svoje pomorske tradicije, već zbog raznih pogodnosti koje daju vlasnicima brodova. U prošlosti su vodeće pomorske nacije potvrđivale status najvećim kapacitetima i brojnošću svojih brodova. [7]

Brodarstvo je sastavni dio globalnoga umreženog gospodarskog sustava, pa ga u tako u širokom kontekstu treba promatrati i kad su u pitanju institucionalni okviri. Institucionalni okviri na međunarodnoj razini su međunarodne konvencije koje donose UN (*United Nations*), IMO (*International Maritime Organisation*) i OECD (*Organisation for Economic Cooperation and Development*). To su najutjecajnije institucije na globalnoj

[7] Plazibat V.; Ekonimika pomorstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2012., prezentacija

razini. U takvim se okolnostima pitanje regulacije pomiče s nacionalne na međunarodnu, globalnu razinu odlučivanja, a to znači pomak interesa države od zaštite nacionalne mornarice prema zaštiti javnoga interesa.

Morsko brodarstvo ima višestruke funkcije u narodnom gospodarstvu: ono izravno valorizira geoprometni položaj pomorske zemlje, prevozeći terete nacionalne vanjske trgovine i tranzita susjednih kopnenih zemalja najjeftinijim pomorskim prijevozom, time pridonosi njihovu razvoju i povećanju međunarodne konkurentnosti domaćih proizvoda[8]. Viškom svojih kapaciteta sudjeluje u prekomorskom prijevozu tereta i drugih zemalja između stranih luka i tako ostvaruje znatan devizni priljev. Sudjeluje u povećanju bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti, deviznih i proračunskih prihoda, a time pridonosi i ukupnom razvoju zemlje i lokalnih obalnih zajednica.[9]

2.3. Pojmovno određenje i obilježja svjetskoga pomorskog tržišta

Svjetsko pomorsko tržište može se definirati kao ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude ili potražuju raspoložive brodske kapacitete radi ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju djelovanjem ponude i potražnje te ostalih čimbenika.

Potražnju na svjetskomu pomorskom tržištu kvalificira i kvantificira međunarodna pomorska trgovina, a ponudu ukupna nosivost svjetske pomorske flote. Dakle, međunarodna pomorska trgovina i svjetska trgovačka mornarica determinante su svjetskoga pomorskog tržišta.

Karakteristike svjetskoga pomorskog tržišta mogu se razmatrati s dugoročnoga i kratkoročnog aspekta. Takve karakteristike jesu:[10]

Tradicionalizam. Tradicionalizam proizlazi iz tisućugodišnjega razvoja svjetskoga pomorskog tržišta.

Integralnost. Integralnost se temelji na spoznaji o geografskoj povezanosti svjetskih mora. Svaki prijevoz morem ostvaruje se neposrednom povezanošću početka i kraja

[8] Batalić M.; Ekonomiak brodarstva I., Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2003. str. 1. - 4.
[9] Žuvela I.; Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske, Pomorski zbornik, 2000., str. 27.
[10] Mencer, I.,: Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1990., str. 6.-14.

puta. Integralnost se očituje i u mogućnosti angažiranja pojedinih vrsta trgovačkih brodova na sva tri tipa tržišta pomorskog brodarstva - na tržištu slobodnoga, linijskog i tankerskog brodarstva.

Internacionalnost. Internacionalnost proizlazi iz činjenice da u svjetskim morima djeluju mnogobrojni brodari iz mnogih država. Na tom tržištu djeluju i brodari koji dolaze iz država koje nisu izravno geografski povezane s morem.

Heterogenost. Heterogenost proizlazi iz različitosti strukture ponude i potražnje s obzirom na fizička obilježja prevezenog tereta, tehničko-tehnološka obilježja prijevoznih sredstava i s obzirom na stupanj ekonomskog razvoja sudionika u pomorskom prijevozu.

Protekcionizam. Protekcionizam je proces koji administrativnim mjerama i uvjetovanim postupanjem u praksi potiče na usmjerenost nacionalne trgovačke mornarice radi zaštite interesa nacionalnoga gospodarstva.

Tehnički progres. Tehnički progres znatno utječe na tržište pomorskog brodarstva, pa time i na kretanja na svjetskom pomorskom tržištu. Uvođenjem suvremenih oblika prijevoza robe morem, kao što je to, primjerice, kontejnerizacija, prijevoz teglenicama, prijevoz tekućeg plina tankerima i drugo, dokazuje se utjecaj tehničkog progresa na promjenu strukture ponude.

Međunarodne ekonomsko-tržišne integracije. Spomenute integracije proizlaze iz interesa pojedinih država da prevladavaju ograničenost svojih nacionalnih tržišta i smanje rizik plasmana dobara i usluga nacionalnoga gospodarstva na svjetskom tržištu.

Konjunkturne oscilacije. Konjunkturne oscilacije nastaju kao rezultat međuovisnosti ponude i potražnje na određenom tržištu. Pri poremećajima odnosa ponude i potražnje, ona stranka koja u danom trenutku iskazuje veći interes za prijevozom, prihvaća i učinke kretanja ponude i potražnje na visinu vozarinskih stavova. Tada dolazi do ekspanzije ili kontrakcije tržišta pomorskog brodarstva.

Konačno, karakteristike svjetskoga pomorskog tržišta s kratkoročnog aspekta podrazumijevaju konkretnu strukturu pomorskog tržišta s definiranim prostornim, vremenskim i robnim obilježjima.

3. POJAM I PODJELA MORSKOG BRODARSTVA

Morsko se brodarstvo može promatrati kao cjelina, a mogu se promatrati i posebne vrste te djelatnosti.

Osnovne karakteristike morskog brodarstva su :

- more kao veliki prometni put povezuje cijeli svijet,
- more kao prirodni prometni put ne zahtjeva posebna ulaganja u infrastrukturu,
- morskim putem se mogu prevoziti stotine tisuća tereta[11].

Prve dvije karakteristike su posljedica prirodnih geografskih uvjeta dok je treća karakteristika uvjetovana fizičko-tehnološkim svojstvima mora kao prometnog puta i broda kao prijevoznog sredstva. Morsko brodarstvo je najvažnija prijevozna djelatnost i najekonomičnija je prijevozna djelatnost u nacionalnom i međunarodnom robnom prometu. Svaku prijevoznu djelatnost određuju 4 osnovne karakteristike :

- kvalificirana radna snaga(pomorci i ostala radnici),
- prijevozno sredstvo - brod,
- prijevozni put-more i
- predmet prijevoza - ljudi i dobra.

Morsko se brodarstvo na temelju veličine broda, geografskog obuhvata morskih putova i posebnih kvalifikacija dijeli na:

- morsko brodarstvo duge plovidbe,
- morsko brodarstvo obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo male obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe i
- morsko brodarstvo lokalne plovidbe[12].

U svezi s predmetom prijevoza razlikuju se dvije osnovne vrste morskog brodarstva: putničko i teretno. Putničko brodarstvo može se po organizacijskim i ekonomskim kriterijima podijeliti na linijsko i turističko. Teretno brodarstvo, kao najveći i najvažniji dio morskog brodarstva, dijeli se na slobodno (trampersko) - bulkersko, te linijsko i tankersko brodarstvo. Teretno brodarstvo se s obzirom na formiranje vozarina,

[11] Mitrović F., op.cit., str. 4
[12] Ibidem, str. 7.

djelovanje tržišta, različite ekonomske uvjete poslovanja, organizaciju poslovanja može podijeliti na slobodno, linijsko i tankersko brodarstvo. Ista ta podjela važi i za brodove - linijski, tramperi i tankeri. Tereti se dijele na suhe sipke, generalne i tekuće terete.

Riječno ili *unutarnje brodarstvo* obuhvaća promet dobara i putnika brodovima na unutarnjim vodenim prometnim putovima: rijekama, kanalima i jezerima. Prema namjeni, razlikuje se teretno, putničko i mješovito riječno brodarstvo. Na rijekama, osim na teretne brodove, teret se redovito ukrcava na teglenice koje mogu svuda pristati, a tegle ih tegljači uz vodu ili niz nju.

Efikasnost morskog brodarstva i trgovačke mornarice, u odnosu na druge gospodarske grane, ocjenjuje se prema njihovu udjelu u platnoj bilanci države što ga ostvaruju prihodima od prijevoza između stranih država i deviznim uštedama u prijevozu robe iz vlastite vanjske trgovine.[13]

U nastavku rada pomnije je obrađeno teretno brodarstvo te vozarine koje vrijede u teretnom brodarstvu.



Slika 2. Flota za prijevoz tereta na tržištu pomorskog prijevoza (Izvor: www.shell.com.ng)

[13] Mencer, I., op.cit., str.145.

3.1. Teretno brodarstvo

Teretno brodarstvo kao najveći i najvažniji dio morskog brodarstva dijeli se na slobodno - trampersko brodarstvo, linijsko i tankersko brodarstvo.

S ekomonskog stajališta, s obzirom na način fomriranja cijena imamo:

- slobodnu – bulkersku,
- linijsku
- tankersku plovidbu.

3.1.1. Slobodno - trampersko brodarstvo

Spada u osnovnu i najstariju vrstu morskog brodarstva. Posebnosti ove vrste odnose se na tehnologiju, ekonomiju, pravne odnose i vrstu organizacije pomorskog prijevoza. Najvažnije posebnosti i specifičnosti ovog brodarstva su:

- način korištenja (eksploatacije) brodova,
- djelovanje tržišta (ponude i potražnje) na visinu vozarina,
- vrste terete i tipovi brodova,
- poslovanje poduzeća slobodnog brodarstva, itd.

U slobodnom se brodarstvu redovito iskorištavaju puni prijevozni kapaciteti brodova (brodski ugovor, voyage charter) za jedno ili više putovanja na određeno vrijeme[14]. Putovanje broda nije unaprijed vezano za određene pravce plovidbe, kao ni za luku ni za vrijeme već se plovidbeni pravac slobodno i posebno ugovara, pa brodovi prevoze onaj teret za koji se može postići najbolja vozarina. Nevezanost za određene pravce omogućava slobodnom brodarstvu brzu prilagodbu trenutnim promjenama na tržištu. Vozarina se posebno ugovara u svakom pojedinačnom zaključku o korištenju broda, a njena trenutna visina ovisi o trenutnim tržišnim odnosima.

Potražnja brodskog prostora na tržištu slobodnog brodarstva je gotovo neelastična u odnosu prema promjenama vozarina. Potražnja za vrstama robe koje čine osnovne terete brodara je glavni činilac koji djeluje na visinu vozarina (potražnja robe - potražnja brodskog prostora - vozarina). Drugi važan činilac je reagiranje ponude na

[14] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 117.

određenu potražnju brodskog prostora. Ako je potražnja brodskog prostora veća od ponude svih brodara u prometu, onda se mogu ponuditi brodovi u raspremi, a da se stimulira ponuda brodova u raspremi potrebno je određeno povećanje vozarina. Ponuda brodskog prostora za razliku od potražnje uvelike reagira na promjene vozarine ali sa zakašnjenjem. Osnovni tereti u slobodnom brodarstvu su masovni suhi sipki tereti (*bulk* terete; željezna ruda, ugljen, žitarice, boksit, šećer, koks...)[15]. Tipovi brodova – klasični tramper, modernije izdanje liberty broda tzv. višenamjenski brodovi, relativno jeftini, sa 1 ili 2 palube, skromnom opremom za prekrcaj tereta , kapaciteta od 10000 do 15000 dwt, brzine od 12 do 14 čvorova. U suvremenoj mornarici karakteristični su bulk-brodovi, građeni za krcanje i prijevoz suhih tereta, brzine od 15 čvorova veće nosivosti i brodovi za prijevoz ruda - nosivosti od 20000 do 150000 dwt[16]. Velikim se brodovima ostvaruje ekonomičniji prijevoz jer se troškovi prijevoza po toni tereta smanjuju što je veći brod. Za uspješnost poslovanja malih poduzeća u slobodnom brodarstvu važne su velike i jake organizacije pomorskih mešetara, agenata i pomorskih burzi. S velikim brodovima brodar može pružiti jaftiniji prijevoz odnosno ugovoriti niže vozarinske stavove sa korisnikom usluge pomorskog prijevoza jer troškovi za prevezenu tonu opadaju sa veličinom broda kojim se obavlja prijevoz tereta[17].

U iznalaženju najpovoljnijih rješenja slobodni brodar uvijek ima na umu plovidbu u balastu. Takva plovidba je karakteristična za slobodno brodarstvo, a posljedica je spomenute fleksibilnosti, odnosno nepovezanosti slobodne plovidbe za odrežene plovidbene pravce.

Prilikom ugovaranja prijevoza u slobodnom brodarstvu iskorištava se cjelokupni kapacitet broad u prijevozu određenog terete između dviju luka pa je vrlo važno da se luka iskrcaja terete iz tekućeg ugovora nalazi u blizini područja luke ukrcaja iz sljedećeg ugovora o iskorištavanju broda. U protivnom plovidba u balastu postaje čimbenik koji bitno smanjuje rentabilnost poslovanja u slobodnoj plovidbi. Troškove ukrcaja i iskrcaja terete snosi krcatelj odnosno primatelj terete.

Vozarina se ugovara za svako pojedino putovanje te je u direktnoj korelaciji sa ponudom i potražnjom brodskog prostora na svjetskom tržištu.

[15] Mitrović F.; op. cit., str. 77.
[16] Batalić M.; op.cit., str. 8.
[17] Batalić M.; op.cit., str. 9.



Slika 3. Specijalizirani brod za prijevoz rasutog tereta (Izvor: www.maritimejobs.org)

3.1.2. Linijsko teretno brodarstvo

Karakteristika linijskog broda u određenoj luci ukrcaja jest što rijetko nudi cijeli količinski kapacitet već samo dio, a ponuđeni dio ne odnosi se samo na jednu vrstu tereta i na jednog krcatelja nego na više vrsta tereta i krcatelja.[18]

Linijski brod ima stalan, odnosno za dulje vrijeme određen plovidbeni pravac. Linijski brodar ne održava pomorski prijevoz samo jednim brodom, nego skupinom brodova. Dugoročno povezivanje određenih luka ukrcaja i iskrcaja obavlja se u određenim vremenskim razmacima.

Linijsko putovanje broda redovito se obračunava u polaznom i povratnom smjeru kao kružno putovanje, pa se osnovne luke iskrcaja u polaznom smjeru obično pojavljuju kao luke ukrcaja u povratnom smjeru. Prazni hod najviše ovisi o tome koliko je prosječno iskorištenje kapaciteta u oba smjera kružnog putovanja.

[18] Batalić M.; op.cit., str. 10.

Osnovni pisani ugovor u linijskom brodarstvu obično je teretnica, koja se izdaje na temelju potvrde o ukrcaju, a koju izdaje zapovjednik broda. U linijskom pomorskom prijevozu troškove ukrcaja i iskrcaja snosi brodar, a kako su troškovi ukrcaja i iskrcaja tj. stivadorski troškovi visoka stavka u strukturi ukupnih troškova broda odražavaju se na visinu vozarina. Osim troškova linijskog putovanja na vozarine utječe i prosječno korištenje kapaciteta, s tim da su vozarine puno osjetljivije na promjene u osnovnim troškovima putovanja, nego na kratkoročne promjene u potražnji. Što se tiče ponude, ukoliko dođe do smanjenja potražnje za brodskim prostorom, ponuda brodara će duže ostati nepromijenjena, suprotno tome kod kratkoročnog povećanja potražnje za brodskim prostorom, ponuda reagira privremenim povećanjem kapaciteta linije putem brodarskih ugovora na vrijeme.

Linijsko brodarstvo karakteriziraju suhi, pakirani tereti. Standardizirane jedinice takva tereta jesu palete, kamionske prikolice, kontejneri, teglenice itd. Ostali tereti su pakirani u sanducima, vrećama, kartonima i sl.[19] Brodovi se dijele na klasične i suvremene linijske brodove.

Karakteristike klasičnih brodova su što imaju dvije ili više paluba, više brzih dizalica, dvije dizalice za teške terete, brzinu od 17 do 21 čvorova, imaju posebne prostore za prijevoz rashlađenog, odnosno smrznutog tereta. Suvremeni brodovi jesu posebni tipovi kontejnerskih brodova, te mnogi tipovi kombiniranih brodova za prijevoz kontejnera i nekontejneriziranoga suhog sipkog tereta. Za prijevoz vozila s teretom upotrebljavaju se Ro/Ro brodovi. Linijski brodar redovito je veliko poduzeće, financijski i reproduktivno jako složene organizacije. Međutim kontejneri su danas najviše zastupljeni u linijskom brodarstvu i njihova je dominacija sve veća tako da danas na tržištu imamo brodove koji prevoze preko 10.000 TEU-a.[20] Ne odlikuje ih samo sofisticiranost i velika nosivost već brzina prijevoza i jeftini vozarinski stavovi od standardnih linijskih brodova.

[19] Batalić M.; op.cit., str. 11.
[20] Batalić M.; op.cit., str. 11.



Slika 4. Specijalizirani brod za prijevoz generalnog terete - kontejnerizacija (Izvor: en.wikipedia.org)

3.1.3. Tankersko brodarstvo

Jači i brži razvoj ove vrste brodarstva opaža se u novije vrijeme. Razvoj tankerske flote nije bio jednoličan, oscilacije je izazivala cijena nafte. Razvoj tankerskog brodarstva tekao je u dva smjera:

- u smjeru porasta tonaže, i
- u smjeru porasta veličine brodova.

I jedan i drugi porast bio je veći u tankerskom brodarstvu nego li u linijskom ili slobodnom – bulkerskom.

Tankersko brodarstvo promatralo se najčešće u vezi s razvojem slobodnog brodarstva zbog sličnosti u ugovorima, a nešto rjeđe u vezi s linijskim zbog sličnosti u održavanju plovidbe na ustaljenim pravcima[21]. Tankeri se obično koriste u punom

[21] Batalić M.; op.cit., str. 12.

količinskom kapacitetu za jedno ili više uzastopnih putovanja, odnosno daju se na korištenje na određeno vrijeme, slično kao i brodovi u slobodnom brodarstvu. Međutim za razliku od fleksibilnosti u mjenjanju prometnih pravaca u slobodnom brodarstvu, plovidbeni pravci u prijevozu nafte gotovo su stalni, određeni između zemalja proizvođača i zemalja prerađivača nafte (između područja najvećih nalazišta nafte i područja najvećih rafinerija nafte).[22]

U prijevozu naftnih derivata plovidbeni putevi nisu tako čvrsto određeni kao u prijevozu sirove nafte. Ukrcajne luke u prijevozu sirove nafte gotovo su konačno određene jer se rijetko nalaze nova nalazišta, naprotiv mnogo su češće promjene lokacije velikih rafinerija u novim područjma velike potražnje naftnih derivata. Posebna karakteristika tankerskog brodarstva u odnosu na slobodno i linijsko je jednosmjernost redovitih plovidbenih pravaca, tj. u obrnutom smjeru tankeri redovito plove bez tereta – tzv. plovidba u balastu.

U pogledu djelovanja ponude i potražnje brodskog prostora na visinu vozarina često se ne pravi razlika između tankerskog i slobodnog brodarstva. Međutim razlike u vozarini, u vezi s djelovanjem ponude i potražnje na tankerskom tipu tržišta, jasno su uočljive i posebnost su tankerskog brodarstva. Potražnja brodskog prostora izvedena je iz potražnje manjeg broja robe, odnosno jedne jedine vrste robe - nafte. Vozarinski se stavovi za prijevoz sirove nafte više promatraju s gledišta korisnika usluge pomorskog prijevoza nego s gledišta nositelja pomorskog podhvata – brodara[23].

Pomorskim prijevozom nafte najčešće se koriste prerađivači nafte, dakle na svjetskoj razini nekoliko jakih transnacionalnih kompanija izrazito oligopolnog karaktera. Oligopol prerađivača nafte izravno utječe na ponudu tankerskog brodskog prostora jer se pojavljuje kao jak tankerski brodar. Posljednjih godina 30% do 40% ukupne svjetske tankerske mornarice bilo je u vlasništvu naftnih kompanija.

Naftni oligopol u kojem se ističe 6 najjačih tvrtki British Petroleum, Chevron, Exxon, Mobil, Royal Dutch Shell i Texaco imao je isključivu poziciju u potražnji i vrlo jaku poziciju u ponudi tankerskog brodarskog prostora pa je nezavisnim tankerskim

[22] Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 120. - 121.
[23] Glavan B.; op.cit., str. 121.

brodarima ostalo vrlo malo prostor za djelovanje na visinu vozarine u skladu sa svojim ekonomskim interesima.

U pogledu tereta koji se prevoze u najširem smislu govori se o jednoj vrsti tereta, no u novije vrijeme taj se teret specificira pa se govori o četiri vrste tereta: sirova nafta, naftni derivati, ukapljeni plin i kemikalije. U vezi s glavnim vrstama tereta razvili su se i specijalni tipovi brodova:

- za prijevoz sirove nafte,
- za prijevoz naftnih derivata,
- za prijevoz ukapljenog plina i
- za prijevoz kemikalija.

Kombinirani brodovi koji se koriste za prijevoz suhih i tekućih tereta (engl. Oil-bulk-ore), OBO carrieri obično se spominju među tankerima jer u normalnim tržišnim uvjetima služe prije svega za prijevoz nafte. Brodovi tankerskog brodarstva prije svega ističu se veličinom jer sa povećanom većinom smanjuje se i trošak prijevoza po jedinici tereta. Međutim veliki brodovi uključuju i niz negativnosti (veliki gaz, nemogućnost pristajanja u mnogim lukama, nemogućnost prolaza kroz morske kanale...).

Veliki tankeri i do 500.000 dwt, ULCC - ultra large crude carrier, gradili su se do 1973. kada su se prestali naručivati usljedom naftne krize. U prisjeku se brodovi u tankerskom brodarstvu kreću između 150.000 i 300.000 tona nosivosti[24].

Veličina i organizacija poduzeća u tankerskom brodarstvu vezane su za gradnju velikih tankera. Gradnja velikih brodova izuzetno je skupa što njihovo korištenje čini manje fleksibilnijim pa su povećani rizici poslovanja. U uvjetima kada je današnje brodarstvo podsustav proizvodnje, prerade i potrošnje malim i financijskim slabim organizacijama teško je uspjeti u tankerskom brodarstvu pored naftnog oligopola i velikih dobro organiziranih tankerskih brodara.[25] S povećanjem veličine tankera povećana je I nabavna cijena održavanja takvih brodova pa mali i financijski relativno slabi brodari nisu mogli nabavljati i ekspolatirati takve brodove. Osim toga veliki su tanker manje fleksibilni na tržištu za kratkoročne ugovore jer veliki brod odgovara samo određenim plovidbenim pravcima i određenim lukama i rafinerijama.

[24] www.zadarskilist.hr
[25] Glavan B.; op.cit., str. 125.



Slika 5. Specijalizirani brod za prijevoz ukapljenog plina (Izvor: www.denizhaber.com.tr)

3.2. Putničko brodarstvo

Suvremeni pomorsko putnički promet razlikuje dvije osnovne vrste brodarstva[26]:

- linijsko putničko brodarstvo
- kružna putovanja, tj. turističke pomorsko prijevozne usluge.

Govoreći o linijskom putničkom brodarstvu, potrebno je napomenuti da je njegova glavna karakteristika prevoženje predmeta prometovanja između dvije pomorske luke, početne i završne, prema unaprijed utvrđenom i objavljenom redu plovidbe. Predmet prometovanja mogu biti prtljaga, putnici, žive životinje, automobili ili kamioni, po ćemu se razlikuje od turističkog prijevoza, gdje su predmet prijevoza putnici, odnosno turisti.

[26] Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006. str.21.

Ova vrsta transporta može se odvijati:

- direktno, te
- sa zaustavljanjima na usputnim stajalištima.

Linijski pomorsko putnički promet može se podijeliti na javni, nacionalni i međunarodni, te se obavlja prema važećim međunarodnim i nacionalnim pravnim propisima i aktima.

Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu je prijevoz putnika, tereta i vozila u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru određene države koji se obavlja na unaprijed utvrđenim linijama prema javno objavljenim uvjetima reda plovidbe i cjenikom usluga.[27]

Međunarodni linijski pomorski promet obuhvaća putničke RO-RO i brzobrodske linije koje povezuju luke jedne države s inozemnim lukama. Uvjete koje moraju ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnoga linijskoga pomorskog prometa propisuje ministar nadležan za poslove pomorstva.

Nacionalne linije su linije koje povezuju obalu s naseljenim otocima i otoke međusobno, kao i dužobalne linije.

Uspostava sustava javnog prijevoza temelji se na načelima[28]:

- poticanja gospodarskog razvoja otoka,
- kontinuiteta i redovitosti prijevoza s brodovima određenog kapaciteta i vrste,
- osiguranja odgovarajuće kvalitete prijevoza,
- usluga prijevoza s unaprijed određenim cijenama i drugim uvjetima, i to:
- posebno za određene kategorije putnika i za određene linije,
- davanja potpore brodarima, bez koje nije moguće osigurati kontinuitet i
- redovitost javnog prijevoza na određenim linijama,
- prilagođavanja javnog prijevoza stvarnim zahtjevima,
- osiguravanja dodatnih usluga prijevoza.

Linijski pomorsko putnički promet čine klasični putnički brodovi, RO-RO putnički brodovi i putnički brodovi velikih brzina, odnosno katamarani.

[27] Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 16.
[28] Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu »Narodne novine«, broj 33/06, 38/09, 87/09, 18/11 i 56/16

Turističko brodarstvo, odnosno kružna putovanja druga je vrsta putničkog brodarstva, a odnosi se na vrlo velike i luksuzne brodove, koji turistima, tj. putnicima nude raznovrsne sadržaje i usluge kako bi zadovoljili njihove potrebe. Stoga, kružna putovanja predstavljaju i prijevoznu i turističku uslugu.

Javni obalni linijski prijevoz podrazumijeva prijevoz putnika, vozila i robe na određenim relacijama u unutarnjoj plovidbi po unaprijed objavljenom redu plovidbe i uz unaprijed određene cijene. Obveza prevoženja po objavljenom redu plovidbe i uz unaprijed određene cijene, odnosno tarife daje ovoj djelatnosti karakter službe.[29]

Javni obalni linijski prijevoz po svojim karakteristikama bliži je kopnenim prijevoznicima nego ostalim segmentima morskog brodarstva. Služi za povezivanje kopna s otocima i otoka međusobno, zbog čega mu se pridodaje veliki značaj, ponajprije iz razloga što predstavlja preduvjet normalnog funkcioniranja lokalnog stanovništva, odnosno gospodarskog života na otocima, te njihov razvoj.

Pojam pomorske kabotaže podrazumijeva prijevoz stvari i putnika između točaka koje se nalaze u jednoj državi.[30]

Iako je nekada i u državama EU pomorska kabotaža bila rezervirana za domaće brodare, to se mijenja donošenjem Uredbe (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobodnog pružanja usluga na pomorski promet u državama članicama (pomorska kabotaža), kojom se liberalizira pružanje usluga pomorske kabotaže, a svi pružatelji usluga s poslovnim nastanom u nekoj od država članica mogu obavljati kabotažu na cijelom teritoriju Europske unije. Do potpune liberalizacije tržišta pomorske kabotaže dolazi 2004. godine, odnosno istekom svih prijelaznih razdoblja za otvaranje tržiša određena tom Uredbom.

Od kada je Republika Hrvatska 1. srpnja postala članica Europske unije i stekla status punopravne države članice Uredba 3577/92 počela se primjenjivati i u Hrvatskoj, pa će usluge pomorske kabotaže pod uvjetima iz Uredbe moći obavljati i brodari koji imaju poslovni nastan u drugim državama članicama.

Glavni propisi koji uređuju linijski pomorsko putnički promet u Hrvatskoj su:

- Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu

[29] Baričević, H.: Promet u turizmu, Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2003., str. 77.
[30] Pecotić Kaufman, J.:"Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa", Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, 2007., str. 789-820

(Narodne novine 33/06., 38/09., 37/09., 18/11. i 56/16.);

- Uredba o uvjetima i vrednovanju kriterija za davanje koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 4/10);
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 130/06, 141/08, 143/10);
- Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje međunarodnog linijskog pomorskog prometa (Narodne novine 130/06, 83/13);
- Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (12/2008, 03/2010, 10/2011, 04/2013); te
- Pomorski Zakonik (Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13).



Slika 6. Specijalizirani brod za kružna putovanja (Izvor: www.minimagazin.info)



Slika 7. RO – RO putniči i brzi putnički brod nacionalnog obalnog linijskog brodara ''Jadrolinije''(Izvor: www.jadrolinija.hr)

Današnji RO - RO putničkі brodovi mogu se podijeliti u 3 osnovne skupine, ovisno o duljini linije koju opslužuju:[31]

- manji RO - RO putnički brodovi namijenjeni plovidbi do najviše nekoliko nautičkih milja;
- RO - RO putničkі brodovi za srednje udaljenosti namijenjeni za održavanje linija između luka udaljenih i do 50 nautičkih milja;
- veći RO - RO putnički brodovi namijenjeni povezivanju luka na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja.

Danas su klasični putnički brodovi koji se koriste u linijskom putničkom brodarstvu u prvom redu namijenjeni obalnoj plovidbi; a kao posljedica jačanja konkurencije zračnih prijevoznika, prekomorski prijevoz putnika sve se više smanjuje[32]. Upravo iz tih razloga danas postoji vrlo mali broj brodara koji su specijalizirani samo za prekomorski linijski prijevoz putnika, već ih se većina uz putnički prijevoz bavi još i prijevozom tereta i organizacijom kružnih putovanja, izleta ili transfera putnika. Putnički brodovi razlikuju se s obzirom na veličinu, stoga ih se može svrstati u dvije osnovne skupine:

- brodovi za prijevoz do 200 putnika
- brodovi za prijevoz više od 200 putnika.

[31] Kesić, B., Jugović, A., op. cit., str. 27.
[32] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 68.

4. POMORSKO TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI NA TRŽIŠTU MORSKOG BRODARSTVA

Ovo poglavlje obrađuje temu pomorskog tržišta i specifičnosti poslovnih ciklusa koji na njega utječu. Oko 90% svjetskog obrta dobara uključujući ključne sirovine, transportira se morem, tako da analitičari često koriste vozarine kao indikator globalnog gospodarskog rasta.[33] U poglavlju je objašnjen pojam tržišta i poslovnih ciklusa koji utječu na razvoj tržišta i svjetskog gospodarstva. Različite su podjele poslovnih ciklusa kao i faze njihovog nastanka i vrijeme trajanja te su mišljenja nekih autora spomenuta u nastavku. Na koncu je dan osvrt na aktualnu svjetsku ekonomsku krizu i njezin utjecaj na morsko brodarstvo.

4.1. Pojam pomorskog tržišta

U užem smislu pomorsko tržište se može definirati kao ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude, odnosno traže raspoloživi brodski prostor u cilju ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju na osnovi djelovanja ponude i potražnje, te ostalih čimbenika. Navedena definicija mogla bi se protegnuti i na prijevoz putnika morskim putem. Međutim, u današnje vrijeme prijevoz putnika predstavlja vrlo mali dio u masi ukupnih prijevoza morskim putem, pa se u razmatranjima o pomorskom tržištu komponenta prijevoza putnika praktički može i izostaviti.[34]

U širem smislu pomorsko tržište može se definirati kao složen sustav odnosa između ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, novih brodova, rabljenih brodova i dotrajalih brodova. Tako definirano pomorsko tržište (u koje neki autori ubrajaju i odnose između ponude i potražnje brodskih popravaka) jest tržišni sustav složen od više funkcionalno povezanih pojedinačnih tržišta.[35]

[33] Batalić,M., Mitrović F.: Financiranje u pomorstvu, Sveučilište u Splitu, Split, 2009./2010., str. 30
[34] Rubinić. I.,: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 1976., str. 540.
[35] Glavan, B.: op.cit.,pod 27.,str.90.

U priloženoj definiciji pomorskog tržišta u širem smislu mogu se, prema tome, razlikovati:[36]

- tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i /ili tereta,
- tržište novih brodova,
- tržište rabljenih brodova,
- tržište dotrajalih brodova.

Najvažnije je od navedenih tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, ali kako prijevoz putnika predstavlja vrlo mali dio u ukupnoj masi prijevoza morskim putem, u ovom radu izostavit će se razmatranje tržišta brodskog prostora za prijevoz putnika.

Tržište brodskog prostora, kao osnovno tržište djelatnosti morskog brodarstva, ima prije svega međunarodni karakter. Takva karakteristika tržišta u skladu je s karakteristikom djelatnosti koja održava prometnu vezu između nacionalne i međunarodne robne razmjene. Ipak, mnogo manjim dijelom svojih prometnih aktivnosti nacionalno morsko brodarstvo djeluje u prometnom povezivanju nacionalnih privrednih subjekata (pomorski teretni promet u kabotaži). U tom smislu može se govoriti i o podjeli pomorskog tržišta na nacionalno i svjetsko pomorsko tržište. Potražnju na međunarodnom tržištu brodskog prostora kvantificira i kvalificira međunarodna pomorska trgovina, a ponudu svjetska trgovačka mornarica.Oni su osnovni elementi tržišta brodskog prostora. Određena potražnja brodskog prostora za prijevoz tereta je posljedica potražnje određene robe, pa se govori o potražnji brodskog prostora kao izvedenoj potražnji. Drugim riječima, bez određene potražnje za robom u području koje je udaljeno od područja proizvodnje ne bi bilo ni potražnje za prijevozom te robe.

Na mjestima gdje se potražnja susreće s ponudom tonaže, tj. na mjestima gdje se sumira ponuda i potražnja brodskog prostora, nastaju pomorska tržišta.[37] Specifičnost pomorskog tržišta uvjetovala je stvaranje jednog svijetskog tržišta gdje se utvrđuju prijevozne cijene za sve pravce kojima se kreću brodovi. Za takvo je svjetsko sjedište izabran London. Na pomorskoj burzi „Baltic Exchange“ koncentrira se ponuda i potražnja tonaže cijelog svijeta i pokrivaju potrebe u tonaži za sve relacije u slobodnoj

[36] Mitrović F.; Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008., str. 86.
[37] Glavan, B.: op.cit.,pod 27.,str.90.

plovidbi. Na tom tržištu sastaju se ponuda i potražnja tonaže, registriraju se porasti i padovi svijetskih potreba na pojedinim područjima svijeta, odnosno kretanje uvoza i izvoza u raznim područjima svijeta.[38]

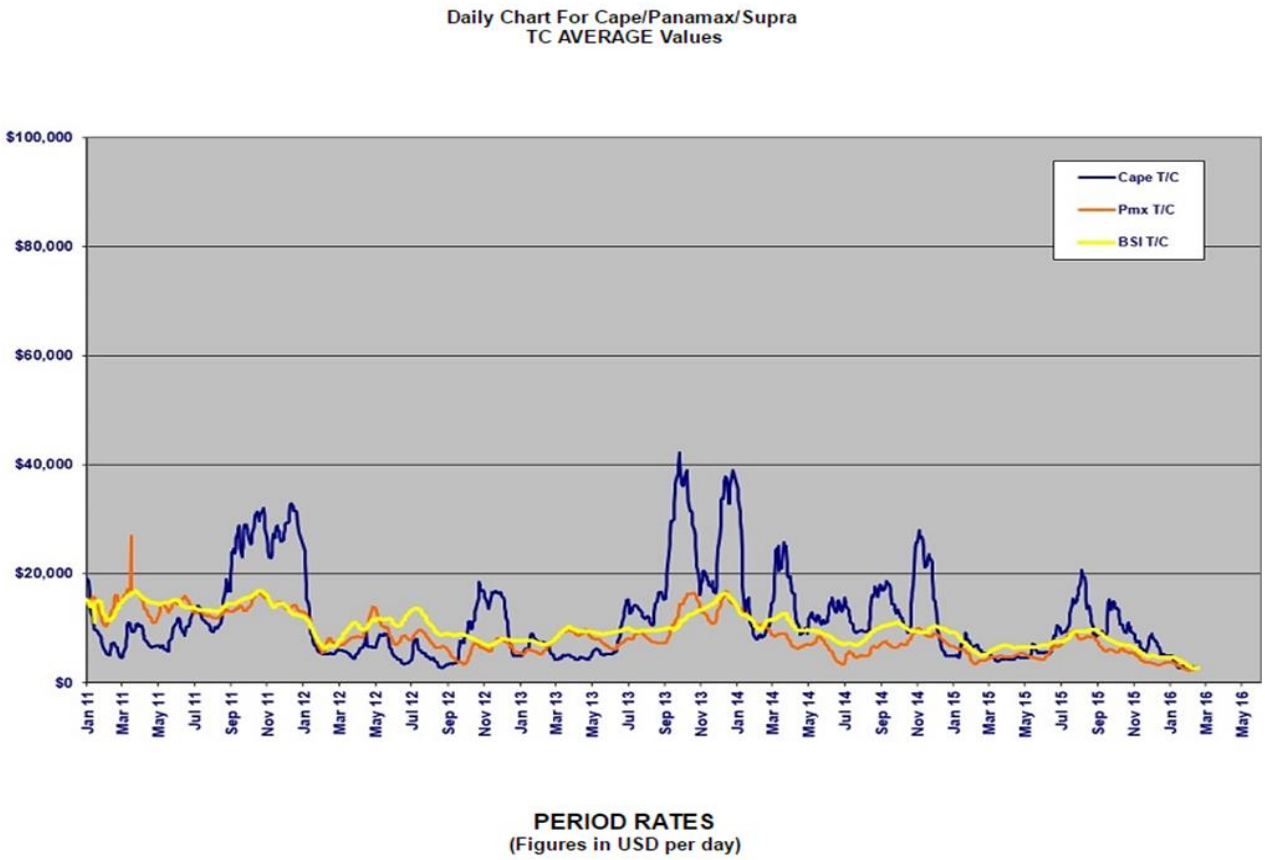
Pokazatelj kretanja na tržištu rasutog tereta je BDI indeks - *Baltic Dry Index*, na tankerskom tržištu *Worldscale*, a na kontejnerskom tržištu kontejnerski index[39] - *Container Index* (slika 8. prikazuje kretanje vozarinskih stavova kroz period od 2011. do 2016., a prema različitim veličinama brodova: Cape, Panamaw i Supra).

Pomorsko tržište veoma je osjetljivo i reagira na svaku promjenu i u svakom pravcu svjetske trgovine. Obim svjetske trgovine veoma je kolebljiv, pa se potražnja brodskog prostora i pomorskog prijevoza i pomorski prijevozni stavovi moraju prilagoditi tom kolebanju. Rijetko se događa da jedan te isti brod izvrši dva ista putovanja uz jednake prijevozne stavove.[40]

Pomorski promet odvija se na putevima koji ne potpadaju pod vlast niti propise neke određene države, već se njima mogu kretati i prijevoz obavljati brodovi svih zemalja. Svaki brod ima svoje vlastite interese, ne ovise jedan od drugoga te se natječu za dobivanje istog posla.[41] Na temelju toga može se zaključiti da na pomorskom tržištu postoji velika konkurencija.

Na svjetskom pomorskom tržištu vladaju zakoni kapitalističke tržišne privrede. U vezi s time situacija na pomorskom tržištu obilježena je neprestalnim smanjivanjem povoljnih poslovnih perioda s razdobljima loših uvjeta privređivanja, s time što su ti periodi različitog trajanja. Radi se o takozvanim privrednim ciklusima koji su karakteristični za cijelu kapitalističku privredu kao cjelinu i koji su naročito izraženi na području pomorskog prometa.[42]

[38] Jelinović, Z.: Ekonomika pomorstva, Svečulište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1975., str. 124-125.
[39] Kontejnerski index – nema visok stupanj pouzdanosti kad se uzme u obzir da je kontejnerski promet pod utjecajem nestandardiziranih tarifa
[40] Jelinović, Z.: op pod 38., str.125.
[41] Jelinović, Z.,op.cit pod 38 str. 123.-124.
[42] Rubinić, I.;op.;op.cit., pod 34., str.540.-541.



Slika 8. Vozarinski index na tržištu rasutog terete – Baltic Dry Index (preuzeto sa www.dryship.com)

4.2. Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu

Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu jednim dijelom su preslika cikličkih kretanja na svjetskom tržištu, a drugim dijelom posljedica događanja unutar samog pomorstva. Javljaju se kada ponuda brodskog prostora nadmaši potražnju i obrnuto. Pomorsko tržište osjetljivo je na razne gospodarske i izvangospodarske utjecaje kojima je izloženo. Osjetljivost rezultira stvaranjem poslovnih ciklusa. Teško je odrediti kada je dobro ući na tržište, a kada se povući s njega. Iako je pravi trenutak ulaska na tržište teško odrediti, zna se da je u investicije najbolje ulaziti na samom dnu ciklusa, tj. na prvi ozbiljan znak da će nastupiti faza konjukture. Isto tako, trebalo bi se suzdržati od ulaganja na samom vrhu ciklusa, tj. na ozbiljan znak da će nastupiti faza depresije. Uvijek treba imati na umu da su i dobra vremena opasna za ulaganje jer nakon svake faze konjukture i

kratkoročne stagnacije na vrhu ciklusa neminovno slijedi faza depresije djelatnosti, tj. faza smanjivanja vozarina.

Na vozarinskom/pomorskom tržištu ravnoteža između ponude i potražnje uspostavlja se pomoću mehanizma cijena (vozarinskih stavova). Kada je ponuda brodskog prostora manja od potražnje, vozarinski stavovi rastu. Brodari se odlučuju za kupnju rabljenih brodova ili gradnju novih, a krcatelji nastoje racionalizirati prijevozne troškove korištenjem većih brodova i smanjenjem udaljenosti na koje se teret prevozi. Kad ponuda brodskog prostora postane veća od potražnje vozarinski stavovi počinju padati. Da bi pokrili fiksne troškove i otplatili kredite brodari posežu za rezervama. Nakon iscrpljivanja financijskih rezervi za održavanje likvidnosti prisiljeni su prodavati brodove.

Cijene brodova padaju, a dio brodova završava u rezalištima čime se smanjuje ponuda. Veza između tržišne ravnoteže i vozarinskih stavova jedna je od najvažnijih ekonomskih relacija u modelu vozarinskog tržišta.[43]

Djelovanje poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu je začarani krug koji se konstantno nastoji izbalansirati. Ponuda na kraju uvijek prestigne potražnju ili potražnja prestigne ponudu. Pitanje je trenutka kada će tržište ponovono doći u ravnotežu, tj. kada će se izjednačiti ponuda s potražnjom, nakon čega ponovo kreće disbalans. Treba uvijek računati s činjenicom da je depresivno razdoblje uobičajena popratna pojava u gospodarstvu. Treba računati i s činjenicom da na otvorenom tržištu poput pomorskog postoji snažna konkurencija koja prisiljava na smanjenje troškova. Oni koji takav trend nisu u stanju pratiti posluju s malim profitima, posluju pokrivajući troškove (ne ostvaruju zaradu i neprestalno su u očekivanju nekih drugih boljih vremena), imaju gubitke ili nestaju s pomorskog tržišta jer se ne mogu nositi s prevelikim troškovima koje nosi depresivno razdoblje. U svim poslovnim sferama, pa tako i u pomorstvu, opstaju samo najuspješniji, najvitalniji i najsnalažljiviji.

Kada govorimo o poslovnim ciklusima u bližoj prošlosti i danas vrlo je važno spomenuti industrijski i ekonomski razvoj Kine. Kina je znantno doprinjela u povećanju pomorskog prometa uvozom sirovina i izvora energije za proizvodnju te uvozom gotovih proizvoda, a što je ujedno utjecalo i na povećanje vozarina. Izražava se zabrinutost zbog

[43] Batalić, M., Mitrović, F.: op-cit., pod 33., str.16.

mogućeg posrnuća kineskog gospodarstva, što bi dovelo do velike depresije uzrokovane viškom brodskog prostora na tržištu.

Kako bi se oduprli ciklusima i osigurali svoj novac brodari ponekad ulažu i u druge djelatnosti. Možemo spomenuti ulaganja u dionice drugih brodarskih tvrtki, lučke terminale ili slične djelatnosti povezane s morskim djelatnostima. Ali njihova ulaganja nisu uvijek usmjerena isključivo na morske djelatnosti; neki brodari ulažu u djelatnosti poput hoteljerstva i sl.

4.3. Vrste poslovnih ciklusa na tržištu morskog brodarstvu

Brodarstvo je gospodarska djelatnost prijevoza robe i ljudi brodom, a ciklička je industrija s obzirom na zaradu od vozarina, kao i na vrijednost brodova na tržištu. Veliki opseg djelovanja, uloga, značenje i razvojni trendovi u brodarstvu svrstavaju tu djelatnost u vrlo važnu gospodarsku granu što će se nastaviti i u budućnosti.

Ciklusi se u brodarstvu obično djele na kratkoročne (Kitchinove cikluse) u trajanju od tri do četiri godine i srednjoročne ili investicijske (Juglarove cikluse) trajanja oko deset godina. Ta se podjela temelji na sličnosti ciklusa u brodarstvu s općim gospodarskim ciklusima.[44]

Brod nije jedinstven proizvod, pa prilikom tumačenja cikličkih promjena treba biti usredotočen na vrstu i veličinu broda. Osim navedenog, postoje još neki čimbenici koje brokeri na brodarskom tržištu trebaju uzeti u obzir. Presudan čimbenik jest da brodarstvo nastoji biti tradicionalno i konzervativno u svojim stavovima i perspektivama. To se naročito vidi kod vodećih brodara koji nastoje svoje stavove zadržati za sebe, pa im problemi i nesposobnost ograničavaju uslugu na tržištu. Brodarstvo nije disciplinirana industrija, daleko je od transparentne industrije, sa elementima tajnosti te je više vođeno osjećajima nego čvrstim činjenicama.[45]

Nepredvidivo cikličko kretanje tržišta ima još jednu dimenziju, a to je fenomen poznat u psihologiji kao „ludilo mase“. Psiholog LeBon otkrio je da sposobnost ljudskog bića opada kad se priključi grupi jer je sklon nekritički usvojiti zajednički stav. U grupi

[44] Hampton, M.:Shiping Cycles Revisted,Seatrade Reviev,January 1996.,str.17.
[45] Batalić, M., Mitrović F.: op.cit. pod 33.,str.7-8.

čovjek često postaje sklon predimenzioniranju i iracionalnom mišljenju. Što je grupa veća, čovjek je sve iracionalniji. Ljudi će „ u orkestru“ sa drugim iz svoje skupine učiniti ono što sami nikada ne bi napravili.[46] Ovakvo ponašanje zajedničko je različitim skupinama poslovnih ljudi, pa tako i brodarima. Makar su tržišni konkurenti, oni pripadaju istoj grupi, imaju iste probleme i razumiju se vrlo dobro, pa pomno prate i zagledavaju jedan drugome u poslove. S posebnom pozornošću prate se uspješni brodari - predvodnici.

Kad je tržište u konjukturi, vozarine visoke, prinosi stalni i stabilni, a profiti veliki, brodari dobivaju snažan osjećaj pouzdanosti i sigurnosti. Najčešće predvodnici krenu prvi u utrku investiranja, a zatim ih slijede ostali. Preoprezni i neodlučni „ziheraši“ redovito se među zadnjima uključuju. U fazi poleta svi bi htjeli do brodova.[47] Brodovi su tad najskuplji; brodogradilišta grade brodove po vrlo visokim cijenama, a i cijene rabljenih brodova dosežu visoke razine jer nema dovoljno brodskog prostora na tržištu. U brodarstvo se uglavnom ulaže u konjukturi, ali nekad će samo predviđanje o mogućoj konjukturi potaknuti veća ulaganja .

Brodar mora investiciji prići temeljito i oprezno te u prvom redu riješiti dva temeljna pitanja: u koji brod investirati i kada.[48] Brodove bi bilo najbolje nabavljati na samom dnu ciklusa u brodarstvu jer su tad najjeftiniji i očekuje se konjuktura djelatnosti pa se brzo mogu vratiti uložena sredstva. Kupnja skupog broda u fazi konjukture može negativno utjecati na poslovanje broda kada dođe do faze depresije, pa je ukupna nabavna cijena broda vrlo važna buduće tržište.Često u trenutku kad se donosi investicijska odluka brodar ne zna kakvo će biti depresije, pa je ukupna nabavna cijena broda vrlo važna. Morsko se brodarstvo obnavlja i razvija prije svega investiranjem u brodove, ali je pritom problem što u trenutku kad se donosi investicijska odluka brodar ne zna kakvo će biti buduće tržište.[49] Zato je odabir pravog trenutka nabavljanja broda od ključnog značenja. Kod nabave broda treba se držati određenih principa: prihvatljivost cijene, pravodobitnost i sigurnost da će brodovi imati zaposlenje. Životni vijek novom brodu iznosi otprilike tri do pet tržišnih ciklusa, a rabljenom može biti i dosta

[46] Hartman, G.: Risk is still a four letter word,Stoddart Pablishing Co.Limited,Toronto 2000.,str.8.
[47] Domjan - Arneri, I.: Globalizacija i morsko brodarstvo. Naše more, pod 53., str. 81.
[48] Ibidem, str. 81
[49] Ibidem, str. 81

manji, što ovisi o preostalom ekonomskom vijeku rabljenog broda. Zato će profitabilnost pojedinog broda, odnosno njegov financijski uspijeh kao investicije, ovisiti uz njegovu nabavnu cijenu i o tome kako i koliko će on u svom vijeku eksploatacije za određenog brodara uhvatiti vrhova konjukturnih ciklusa na tržištu.[50]

Brodari su često u dvojbi da li naručiti novogradnju ili nabaviti rabljeni brod. Naravno, odluka o kupnji novogradnje ili rabljenog broda u mnogočemu ovisi o djelatnosti brodara, njegovim potrebama i planovima. Nakon što se razmotre navenede okolnosti može se donjeti odluka da li je bolje uložiti u novogradnju ili rabljeni brod.

Često je kupoprodaja broda isplativija nego iskorištavanje istog broda. Kada bi se moglo dobro procijeniti i odabrati pravi trenutak za kupnju broda u fazi depresije (na dnu ciklusa u brodarstvu), moglo bi se dobro zaraditi kada krene faza konjukture, jer tada svi žele kupiti brodove zbog manjka brodskog prostora na tržištu.

Ako poslovanje u brodarstvu u kojeg se investiralo donosi manji dobitak od očekivanog, taj se interes smanjuje. Ako se u daljnjem poslovanju očekuje gubitak, interes za investiranjem gotovo potpuno nestaje, štoviše teško se i obnavlja čak i onda kada brodarstvo opet posluje s uspjehom.[51]

Brodovi za rasuti teret, tankeri, kontejneraši i dr. poznati su kao tržišni brodovi, jer su relativno jednostavne konstrukcije i osjetljivi na cijenu.[52] Specijalizirani brodovi za teške terete ili kemikalci ili pak LPG brodovi, zahtjevaju visok stupanj znanja, iskustva i vještine.[53] S obzirom na složenost konstrukcije takvih brodova, oni nisu previše osjetljivi na cijenu.

Trebalo bi osigurati veću adaptilnost brodova (prilagodbe brodova za prijevoz raznih vrsta tereta). Takvi brodovi manje su osjetljivi na djelovanje poslovnih ciklusa jer su u mogućnosti prevesti raznoliki teret, pa su otvoreni za razna tržišta. To se postiglo kontejnerizacijom brodova čime se brodari donekle zaštićuju od depresivnih razdoblja. Ali treba istaknuti da je prijevoz kontejnerskim brodovima ostvario znatan pad potražnje u trenutnoj svjetskoj ekonomskoj krizi, iz čega je vidljivo da ni kontejnerizacija nije puno pomogla u ublažavanju negativnih posljedica koje sa sobom donosi depresija.

[50] Domjan - Arneri, I., op.cit. pod 53., str. 87.
[51] Batalić, M., Mitrović, F.: op.cit., pod 33., str. 19.
[52] Batalić,M.,Mitrović F.,op.cit.,pod 33.,str.11
[53] Thanpolou, H,: Investing in ships; an casyThe handbook of maritime economics and business, LLP, Informa Profesional, London, 2002., str. 627.

4.3.1. Pojam i obilježja poslovnih ciklusa

Poslovni ciklusi vrsta su fluktuacije agregatne ekonomske aktivnosti u gospodarstvima temeljenim na tržišnim principima.[54] Javljaju se kod ubrzavanja ili usporavanja ekonomske djelatnosti. Poslovni su ciklusi kolebanja ukupne društvene proizvodnje, dohotka i zaposlenosti, obilježena sveobuhvatnom ekspanzijom ili kontrakcijom u mnogim sektorima ekonomije. Oni se javljaju u svim naprednim tržišnim ekonomijama.[55]

Ne postoje dva potpuno ista poslovna ciklusa. Ne postoji točna formula koja se može upotrijebiti da se odredi trajanje i određivanje vremena poslovnih ciklusa. Umjesto toga, po svojim nepravilnostima, poslovni ciklusi više sliče kolebanjima vremena. No iako poslovni ciklusi nisu identični dvojnici, često imaju veliku sličnost.[56] Mnogo je karakteristika konkurencije. Neke od njih su; smanjena potražnja, povećana ponuda, gomilanje zaliha, smanjena proizvodnja, smanjene investicije, nezaposlenost, smanjenje cijena, smanjena potražnja za kreditima, smanjuje se realni GDP i drugo. Sve navedeno za kontrakciju vrijedi i za ekspanziju ali u suprotnom smijeru.

Fluktuacije u poslovnom ciklusu posljedica su raznih promjena na tržištu, a one imaju uzlaznu i silaznu putanju. Ovakve promjene značajno utječu na privredno poslovanje i društvene odnose. Time se naglašavaju važnost pravovremenog uočavanja i analiziranja ekonomskih promjena, putem kojih se dalje trebaju istražiti mogući načini rješavanja i potencijalne mjere sprečavanja negativnih efekata pojedinih faza poslovnog ciklusa.

Kako bi se pravilno usmjerile gospodarske aktivnosti, potrebno je odrediti u kojoj se od faza poslovnih ciklusa gospodarstvo trenutno nalazi, predvidjeti u kojem će se smijeru gibati te odrediti koje mjere ekonomske politike treba poduzeti da bi se ostvarili željeni ciljevi.

Istraživanja poslovnih ciklusa je vitalno istraživanje za mnoge vladine i privatne organizacije jer znanje o tim ciklusima nudi prilike za poslovni uspijeh, osobno bogatstvo i upravljanje u ekonomiji. Istraživači su pronašli cikluse u cijenama na tržištu

[54] Babić, M.: Makroekonomija, petnaesto dopunjeno izdanje, Mate, Zagreb, 2007., str. 654.
[55] Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: Ekonomija, 19. Izdanje, Mate, Zagreb, str. 551. - 570.
[56]Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: op.cit., pod 6., str. 552.-553.

vrijednosnicama, ekonomskim depresijama, tvorničkim prodajama i drugim područjima ekonomije i poslovanja.

4.3.2. Faze poslovnih ciklusa

Ciklusi prolaze kroz određene faze. Pod pojmom faza podrazumjeva se razmak vremena između dna i vrha poslovnog ciklusa. Kretanje fazne krivulje od dna prema vrhu poslovnog ciklusa naziva se ekspanzija ili oporavak, a kretanje fazne krivulje od vrha prema dnu poslovnog ciklusa naziva se kontrakcija ili recesija.

Posebno je važno predvidjeti cikliče obratnice, tj. točke promjene ciklusa od rasta u recesiju i od recesijskog dna u oživljavanje.[57] Promjena između razdoblja recesije i razdoblja expanzije ili promjena između razdoblja expanzije i razdoblja kontrakcije naziva se promjena režima. Za svaku fazu karakteristična su određena kretanja na tržištu, koja imaju svoje posljedice na gospodarske aktivnosti i društvene odnose u cjelini.

Faze poslovnih ciklusa su slijedeće[58]:

A. **Expanzija, oporavak, oživljavanje, uzlet ili konjuktura** je uzlazna faza poslovnog ciklusa. Karakteristika expanzijskog dijela ciklusa je rast gospodarskih aktivnosti. Dolazi do veće potražnje od ponude. Bilježi se rast BDP-a, rast cijena, rast proizvodnje, potražnja za radnom snagom, povećavanje profita, lakše kreditno financiranje i dr. Može se reći da se radi o oporavku ako se pozitivni trend ponavlja uzastopno u minimalno dva izvještajna razdoblja.

B. **Bum, gornja prekretnica, vrh ili goronja infleksibilna točka** predstavlja gornji vrhunac ili gornju točku obrata poslovnog ciklusa nakon kojeg krivulja počinje padati u fazu kontrakcije. U ovoj točki dolazi do velikog povećanja cijena, a ponuda premašuje potražnju.

C. **Kontrakcija, recesija, usporavanje ili depresija** je silazna faza poslovnog ciklusa. Karakteristika kontrakcijskog dijela ciklusa je pad gospodarskih aktivnosti. Dolazi do veće ponude od potražnje. Bilježi se pad BDP-a, pad cijena, pad proizvodnje, otpuštanje

[57] Vidučić V.; Sustavi pomorskog tržišta, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2011. str. 86.
[58] www.mojedionice.com

radne snage, banke više nisu sposobne u velikim mjerama odobravati kredite, smanjena je potražnja za kreditima i dr.Može se reći da se radi o recesiji ako se negativni trend ponavlja uzastopno u minimalno dva izvještajna razdoblja.

D. **Donja prekretnica, dno ili donja infleksibilna točka** predstavlja najnižu točku ili donju točku obrata poslovnog ciklusa nakon kojeg slijedi ponovni trend pozitivnih poslovnih događaja. U ovoj točki cijene se počinju stabilizirati, a ponuda se počinje izjednačavati s potražnjom.

Objašnjenja privrednih ciklusa razlikuju se prije svega po pretpostavkama o faktorima koji uzrokuju cikluse, ali i o mehanizmima njihova rasprostiranja.

Tri osnovna poslovna ciklusa su[59]:

1. **Dugoročni privredni ciklusi** ponavljaju se u pedesetogodišnjem razdoblju, a dobili su ime po Kondratieffu, koji se posebno bavio njihovom obradom i definiranjem. U pedesetogodišnjem razdoblju razlikuje se dvadeset godina privredne expanzije, deset godina vrha (buma) i dvadeset godina depresije. U analizi dugoročnih tržišnih ciklusa pretežno se računa s jednim dužim razdobljem u pokretu iz tržišne expanzije u tržišnu depresiju. To prijelazno razdoblje dugoročnog privrednog ciklusa nije, naravno, potpuno ravan plato na vrhu dugoročne faze expanzije, nego je i dalje dinamično tržište sa svojim kratkoročnijim ciklusima (koji mogu biti intenzivni). U vezi s time teško je odrediti kada prijelazno razdoblje prelazi u razdoblje dugoročne recesije.

2. **Srednjeročni privredni ciklusi** ponavljaju se u desetogodišnjem razdoblju. Često se zovu i investicijski ciklus ili Juglarovi ciklusi , prema C.Juglaru autoru koji se bavio proučavanjem privrednih ciklusa. Srednjeročni (Juglarovi) privredni ciklusi, poznati i pod imenom investicijski ciklusi, nešto su više istraženi i analizirani na pomorskom tržištu. Međutim, ako se ti ciklusi uzmu kao dijelovi dugoročnoga (Kondratieffova) ciklusa, njihova analiza i djelovanje na pomorskom tržištu postaju mnogo složeniji.

3. **Kratkoročni privredni ciklusi,** odnosno Kitchinovi (prema autoru J.Kitchnu) ciklusi ponavljaju se u razdoblju od tri do četiri gorine. Tekuće poslovne odluke u privrednim poduzećima donose se većinom u okvirima kratkoročnog horizonta, pa se ti ciklusi zovu i poslovni ciklusi. Kratkoročni (Kitchinovi) privredni ciklusi usko su vezani za

[59] Grupa autora u Redakciji R, Stojanović,: Privredni ciklusi u građanskoj ekonomskoj teoriji, Nolit, Beograd, 1958., str.196.

fluktuaciju cijena sirovina i gotovih proizvoda pa su zato vrlo važni za veću ili manju potražnju brodskog prostora.[60] Treba napomenuti da je redovite kratkoročne privredne cikluse i njihov utjecaj na tržište morskog brodarstva prilično teško razlikovati od slučajnih ciklusa, koji bi trebali odražavati posebnosti samoga pomorskog tržišta. Većina autora na području ekonomike morskog brodarstva ne razlikuje redovite i slučajne kratkoročne cikluse na tržištu brodskog prostora.

Treba razlikovati poslovne cikluse koji su nastali utjecajem ekonomskih čimbenika i poslovne cikluse koji su nastali slučajno. Ekonomski čimbenik je primjerice izdavanje drugorazrednih hipotekarskih kredita koji građani ne mogu podmirivati. Slučajni poslovni ciklus je primjerice ekološko onečišćenje na moru koje može uzrokovati brojne probleme zemljama koje se bave turizmom, ribolovom i dr. Treba spomenuti i sezonske poslovne cikluse čiji nastanak ovisi o mjesecu u godini. Za primjer možemo uzeti krstarenja brodovima koja su najatraktivnija, a samim time i najtraženija ljeti, što dovodi do velike potražnje za putničkim brodskim prostorom u ljetnim mjesecima. Još jedan od primjera je sjetva žita polovicom ljeta te žetva kukuruza i sjetva pšenice i ječma u jesenskim mjesecima, što dovodi do velike potražnje za teretnim brodskim prostorom u tim razdobljima.

Bez obzira na to da li pojedine vrste ciklusa traju dvije, šest, deset, petnaest ili dvadeset godina, činjenica je da se ciklusi odvijaju simultano i da se međusobno isrepliću - vremenska komponenta konjukturnih ciklusa zahtjeva utvrđivanje zone ili točke početka njihova mjerenja. Prema ovim tvrdnjama može se predpostaviti da faza duljeg ciklusa utječe na intenzitet trajanja faza srednjeg ciklusa, a tekuća faza srednjeg ciklusa djeluje na intenzitet faze kratkog ciklusa.[61]

4.4. Vozarine kao ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu

Vozarina je naknada brodaru (pomorskom prijevozniku) za učinjenu pomorsko prijevoznu uslugu. Drugim riječima, vozarina je cijena pomorsko prijevozne usluge. U pomorskom prijevozu vozarina se uvijek određuje u vezi sa strukturom pomorskog

[60] Vidučić V.; Sustavi pomorskog tržišta, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2011. str. 86. – 87.
[61] Mencer, I.: Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, 1990., str. 26.

tržišta i određenim odnosima ponude i potražnje na tom tržištu. Vozarina je, prema tome, u prekomorskom prijevozu prije svega tržišna cijena koja se, ovisno o stupnju konkurentnosti tržišta, izražava kao konkurentna ili monopolna cijena pomorsko-prijevozne usluge.[62]

Kao što je već navedeno, najuži pojam pomorskog tržišta je tržište brodskog prostora. Za različite tipove i segmente tržišta brodskog prostora vezana su i različita kretanja vozarina. Obično se karakteristika kretanja na tržištu brodskog prostora u smislu kompleksne tržišne cjeline uzimaju vozarine za korištenje brodova na određeno vrijeme, odnosno u brodskom ugovoru na vrijeme.[63]

Visine vozarina osnovni su pokazatelj pozitivnih i negativnih kretanja na pomorskom tržištu. Kada je ponuda brodskog prostora velika, a ponuda tereta mala, vozarine će padati i obrnuto. Dakle visine vozarina ovise o ponudi i potražnji. Teško je postići ravnomjernost između ta dva faktora. Vozarine na pomorskom tržištu mijenjaju se iz dana u dan. Pad i porast cijena vozarina ne mogu ići u nedogled, već se zaustavljaju na granici interesa brodara za obavljanje plovidbe i interesa vlasnika tereta za prijevoz robe. Potražnja i ponuda zasnivaju se na stanovitim ekonomskim pretpostavkama koje moraju biti dovedene do razine na kojoj roba može podnjeti prijevozne troškove, a brodar pokriti svoje izdatke i izvući neku dobit. Ukoliko vozarine porastu toliko da imaoc tereta ne može pokriti svoje troškove, on se povlači s prijevoznog tržišta. Isto tako, ukoliko vozarine padnu toliko nisko da brodar ne može pokriti troškove plovidbe, onda se on povlači s prijevoznog tržišta. Takva situacija nastoji se izbjeći na način da obje strane nađu svoj račun u određenom prijevoznom poslu,tj. da obje strane imaju koristi od prijevoznog posla.

Faze konjukture i depresije na pomorskom tržištu konstantno se smjenjuju. Sukladno tome vozarine dosežu najviše i najniže vrijednosti. Razdoblje prijelaza iz konjukture u depresiju djelatnosti naziva se: vozarinski bum, vozarinski maksimum ili vozarinsko dno.

[62] Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2007/2008., str. 114.
[63] Batalić, M., Mitrović, F.: op.cit. pod 33., str 6.

Činjenica je da su vozarine osnovni ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu te će se podrobnije biti obrađene u nastavku rada kroz podjelu teretnog morskog brodarstva (V. poglavlje).

4.5. Utjecaj aktualne svjetske ekonomske krize na tržište morskog brodarstva

Ekonomska kriza koja je uzdrmala svijet pogodila je mnoge gospodarske sektore pa tako i pomorski sektor. Došlo je do naglog kočenja međunarodnog brodarskog prijevoza. Iako je glavni razlog za urušavanje vrijednosti brodskog prijevoza usporavanje svjetskog gospodarstva, ne treba zanemariti niti povećanje broja prijevoza usporavanje svjetskog gospodarstva, ne treba zanemariti niti povećanje broja novih brodova koji su sasvim sigurno utjecali na ravnotežu i počeli gurati cijenu vozarina prema dolje.[64]

Mnogi brodari, ulagači i banke ponašali su se kao da će konjuktura svjetskog brodarstva trajati vječno i naručivali su novogradnje u brodogradilištima diljem svijeta, kako u onim s reputacijom tako i onih tek osnovanima, koja su nicala kao gljive poslije kiše, osobito na Dalekom istoku. Oprezniji brodari pribojavali su se da će zbog priljeva novih brodova ponuda prijevoza znatno nadmašiti potražnju te da svjetski rast neće moći održati tako visoke stope.[65]

Problemi ekonomske krize ponajviše su zahvatili brodare sa brodovima rasutog tereta (*bulk carrier*) i kontejnerskim brodovima. Brodari na tankerskim brodovima za prijevoz nafte i naftnih derivata, kemikalija i plina te brodovima hladnjačama u punom su manjim razmjerima osjetili djelovanje ekonomske krize. O tom svjedoči činjenica da im poslovanje nije znatno ugroženo. Ali bez obzira na vrstu brodova, zbog smanjenja vozarina, ekonomku krizu osjetili su svi brodari. Niske vozarine i nedostatak tereta bila je najgora kombinacija koja se mogla zadesiti brodarima u depresiji djelatnosti. Ovdje se najbolje mogu prepoznati brodari sa brodovima za prijevoz rasutih tereta i kontejnerskim brodovima.

Svjetska ekonomska kriza dovela je do drastičnog pada cijena vozarina.Veliki raskorak između ponude i potražnje (u korist ponude) svakim danom uzrokovao je sve veći pad vozarina. Kada se spominju vozarine, treba istaknuti da drastičan pad izvoza i

[64] Vidučić V.; op.cit., str. 100.
[65] www.zadarskilist.hr 22.10.2010.

uvoza zemalja u razvoju ali i onih razvijenih bitno utječe na rormiranje indeksa vozarina, a time i na prihode brodskih kompanija.[66] Okolnosti su bile takve da su brodovi mnogih brodara plovili poluprazni. Mnogi brodari poslovali su na rubu isplativosti, jedva pokrivajući troškove. Brodari su štedili na način da su smanjivali brzine brodovima. Neki su poslovali toliko loše da su bili prisiljeni stavljati brodove u stanje mirovanja (*lay up*) ili ih prodavati.

Stručnjaci procjenjuju da je četvrtina svih brodova korištenih za prijevoz sirovina u području Tihog oceana bila u stanju mirovanja.[67] Zavidilo se onim brodarima koji su poslovali relativno dobro s obzirom na krizu. U krizi su najbolje prošli brodari koji su poslove ugovarali unaprijed (prije ekonomske krize). Nisu morali strahovati da će im ponestati posla jer u takvim okolnostima teret krize snose posrednici, a ne brodari. Dobro su prošli i oni koji su financijski mogli podnijeti investiranje u novogradnje. Isti će investicije u novoj konjukturi vrlo brzo isplatiti. Najgore su prolazili brodovlasnici čiji su brodovi bili vraćani iz najmova. Razlog je što su brodari/operatori racionalizacijama linijskih servisa davali prednost vlastitim brodovima u linijskim servisima i brodovima koji im izlaze iz brodogradilišta. Ekonomska kriza uzrokovala je otkazivanje narudžbi mnogih novogradnji, rabljeni brodovi prodavani su po vrlo niskim cijenama zbog depresivnih tržišnih uvjeta, a mnogi su poslani u rezališta jer za njih više nije bilo posla. Mnogi brodari otkazivali su već ugovorene novogradnje i svjesno išli na gubitak već uplaćenih avansa.

[66] www.mojedionice.com
[67] Batalić, M., Mitrović. F.: op.cit., pod 33., str. 29.

5. FORMIRANJE VOZARINA NA TRŽIŠTU BRODSKOG PROSTORA

Kako je u radu objašnjeno tržište je područje na kojem se pod utjecajem ponude i potražnje razmjenjuje roba po cijeni koja se formira kao jedinstvena cijena. S gledišta predmeta tržišne razmjene proizlazi podjela na tržište roba i tržište usluga. Kao kriteriji tipologije tržišta osim predmeta razmjene obično se uzimaju prostorni obuhvat (lokalno, međunarodno i svjetsko) i stupanj konkurentnosti tržišta. Struktura tržišta, odnosno stupanj konkurentnosti tržišta mjeri se po težini - snazi ponude i potražnje. Ako su ponuda i potražnja podjednako velike govori se o konkurentnom tržištu, ako je ponuda veća govori se o monopolnom tržištu, a ako je pak potražnja veća od ponude, riječ je o monopsonom tržištu. Neovisno o kojemu je tržištu riječ - slobodnoga, linijskog ili tankerskog brodarstva, na proces formiranja ravnotežne cijene i količine snažno utječe tržišna struktura, koja se odnosi na konkurentno okruženje u kojemu djeluju kupci i prodavatelji dobara ili usluga.[68] Obično se prepoznaju četiri temeljne tržišne strukture, a to su savršena konkurencija, monopol, monopolistička konkurencija i oligopol.

Tržište brodarskog prostora je određeno geografsko područje gdje su potražnja i ponuda pomorskoprijevoznih usluga uspoređene, međusobno suprostavljene i gdje je utvrđena cijena pomorskog prijevoza. Pomorsko tržište definira se kao ukupnost svih brodova i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude, odnosno traže, raspoloživi brodski prostori radi ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju na osnovi djelovanja ponude i potražnja, te drugih učinaka.

U širem smislu pomorsko tržište može se definirati kao složen sustav odnosa između ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz putnika i tereta, novih brodova, rabljenih brodova i dotrajalih brodova. Potražnju na međunarodnom tržištu brodarskog prostora kvantificira i kvalificira međunarodna pomorska trgovina, a ponudu svjetska trgovačka mornarica.[69]

Određena potražnja brodarskog prostora za prijevoz tereta uvijek je posljedica potražnje određene robe. Određena veličina potražnje brodarskog prostora u svakoj tržišnoj strukturi utječe na visinu vozarine, a određena potražnja robe pak utječe na

[68] Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 33.
[69] Glavan B ., op.cit., str. 38.

cijenu te robe. Veličina utjecaja potražnje na cijenu robe, odnosno na cijenu prijevoza mjeri se elastičnošću potražnje robe, odnosno elastičnošću potražnje prijevozne usluge. Odnos između elastičnosti potražnje robe koja se prevozi i elastičnosti potražnje brodarskog prostora razlikuje se za svaku vrstu robe, odnosno tereta. Elastičnost potražnje za pomorskim prijevozom ovisi o:

- elastičnosti potražnje robe koja se prevozi kao teret prema mogućim supstitutima i
- elastičnosti pomorskoprijevozne potražnje prema mogućim supstitutima.[70]

Općenito se veća elastičnost potražnje robe ili usluga može očekivati ako za tu robu ili usluge postoje dobri supstituti. Veća neelastičnost potražnje može se očekivati u slučaju male konkurencije dobrih supstituta.

Vozarina se definira kao naknada brodaru za učinjenu pomorsko-prijevoznu uslugu odnosno, vozarina jest cijena pomorsko - prijevozne usluge. Određuje se u vezi sa strukturom pomorskog tržišta i odnosima ponude i potražnje. Vozarina kao tržišna cijena ne formira se samo na osnovi odnosa ponude i potražnje, već na osnovu djelovanja drugih čimbenika od kojih prvenstveno treba spomenuti:

- izvedenost tržišta brodskog prostora iz robnog tržišta,
- kretanje cijena roba i usluga,
- protekcionističko djelovanje nekih zemalja.

Svaki brodar treba prilagođavati vlastitu ponudu brodskih kapaciteta kretanju vozarina na tržištu. U vremenu povećanja vozarina brodar će povećati ponudu svojih brodskih prijevoznih kapaciteta (u kratkom roku povećanjem brzine brodova, smanjenjem boravka broda u lukama, boljim i racionalnijim slaganjem tereta, aktiviranjem brodova iz raspreme i sve duljem roku pak gradnjom novih plovnih jedinica), a u vremenu smanjenja vozarina smanjivati će svoju ponudu na tržištu smanjivanjem brzine brodova u plovidbi i povlačenjem manje djelotvornih brodova u raspremu. Samo brodari koji se mogu brzo i stalno prilagođavati promjenama mogu u duljem roku računati na najpovoljnije vozarinske učinke. Težeći za većim vozarinskim učincima brodari uvijek vode računa u pogledu iznosa, vremena nastanka obveza i vremena plaćanja vozarine.

[70] Glavan B., op.cit., 39.

Pri zaključenom pomorsko prijevoznom ugovoru brodari vode računa o:

- iznosu vozarine,
- vremenu nastanka obveze,
- vremenu plaćanja vozarine (to može biti vrijeme potpisa pomorsko-prijevoznog ugovora ili bilo koje drugo vrijeme do predaje tereta u odredišnoj luci).

U pravilu ako nije drugačije dogovoreno vozarina se plaća kad brod dođe u odredišnu luku i spreman je teret predati primaocu u ispravnom stanju[71]. Cijeli rizik od gubitka vozarine do vremena predaje tereta snosi brodar. Kako bi spriječio gubitka vozarine brodar mora voditi računa da u ugovoru o pomorsko - prijevoznoj usluzi bude točno određeno vrijeme od kada se vozarina smatra zarađenom. Vozarina se smatra zarađenom poslije ukracaja tereta, bez obzira na to jesu li teret i brod izgubljeni.[72] U nastavku rada spomenuti će se formulari za brodske ugovore na putovanje i na vrijeme u kojima se, međuostalim, ugovoraju vozarinski stavovi.

Formulari za brodarske ugovore na putovanje[73]:

- INTERTANKVOY 1976. INTERTANKO
- ASBA II
- TANKER VOYAGE C/P 1984. ASBA
- BEEPEEVOY 2 1983. British Petroleum Tanker Co.
- SHELLVOY 1980. Shell International Petroleum

Formulari za brodarske ugovore na vrijeme:

- SUPPLYTIME 1975. BIMCO
- INTERTANKTIME 1980. International Association of Independent Owners
- SHELLTIME Shell International Petroleum 1984.
- ASBATANKTIME – ASBA
- BEEPEETIME British Petroleum Tanker (DP)

Tarife za prijevoz generalnog tereta teglenicama (LASH i SEABEE):

- LASH tarife američkog brodara Prudentral Line 3

[71] Glavan B., op.cit.,str.130
[72] Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2007/2008., str. 116.
[73] Jugović, A.,: Skripta - Ekonomika brodarstva, Rijeka, 2015.

- SEABEE tarife američkog brodara Lyhes Line

Prema vrstama vozarina razlikujemo[74]:

- **Vozarine u slobodnom brodarstvu** (tržište slobodnog brodarstva najkonkurentniji je tip tržišta brodskog prostora, pa se i vozarine u slobodnom brodarstvu formiraju prema tržišnim zakonitostima u odnosima ponude i potražnje).
- **Vozarine u linijskom brodarstvu** (linijskom brodarstvu na razinu vozarina osim odnosa ponude i potražnje još više djeluje povećanje troškova poslovanja, a linijski je tip tržišta ocijenjen kao tržište koje pokazuje određene karakteristike zatvorenog tipa tržišta na strani ponude).
- **Vozarine u tankerskom brodarstvu** (ugovaraju se posebno u brodarskim ugovorima na putovanje kao vozarinski stav (*freight rate*) po jedinici količine tereta i u brodarskim ugovorima na vrijeme kao mjesečni vozarinski stav po dwt nosivosti (*hire rate*) ili kao dnevna vozarina (*daily hire*)).
- **Vozarine u putničkom brodarstvu** (prevladava elastičnost potražnje prema kupovnoj moći potrošača. Putnički brodari koji nude brodski prostor za prekomorski prijevoz putnika povezuju se vozarinskim sporazumima različitih oblika, a njihov je osnovni cilj utvrđivanje minimalnih vozarinskih stavova za pojedine klase brodova koji prevoze putnike na određenim plovidbenim pravcima).

5.1. Troškovi prijevoza

Troškovi u morskom brodarstvu su u novcu izraženi utrošci sredstava, materijala i tuđih usluga koji se učine radi ostvarenja potpune pomorsko - prijevozne usluge[75]. Troškovi prijevoza u opomorskom pothvatu direktno utječu na vozarinske stavove.[76] Analiza po vrstama troškova odgovara na pitanje kakav je trošak (uzima se u obzir

[74] Mitrović, F.: op.cit., str. 116. – 133.
[75] Mitrović, F.: op.cit., str. 135.
[76] Glavan B., Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2003.,str.130

priroda i podrijetlo troška), mjesto nastanka troška i nositelj troškova. Prema prirodi i podrijetlu troškove dijelimo na[77]:

- troškove za materijal,
- troškove za tuđe usluge,
- troškove za osnovna sredstva (amortizaciju),
- troškove ljudskog rada (radna snaga),
- troškove u vezi s ugovornim i zakonskim obvezama.

Pod troškove za materijal (materijalni troškovi) spadaju:

- gorivo - važno s ekonomskog gledišta,
- mazivo - važno s tehnološkog aspekta,
- brodski potrošni materijal (konopi, čelik, platna za prekrivanje skladišta...),
- prehrana pomoraca i dr.

Pod troškove za tuđe usluge spadaju[78]:

- redovno i investicijsko održavanje broda, razni popravci, dokovanje - važan čimbenik optimizacije učinaka i uspješnosti poslovanja
- sposobnost broda da udovoljava tehničkim i tehnološkim zahtjevima pomorske plovidbe i pomorskog prijevoza - svjedodžba o klasi broda;
- lučki troškovi - troškovi što ih brod ima tijekom boravka u luci (pilotaža, nemorski prirez, odrez, lučke takse za korištenje obale, tonažu, za svjetionike, visina lučkih troškova ovisi o veličini broda, veličini brodskog prometa i o cijenama same luke)
- stivadorski troškovi (troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta)
- agencijski troškovi - agencijski i špediterski troškovi su najveći i najvažniji u ovoj skupini troškova ali i u ukupnim troškovima linijske plovidbe; naknada brodskom agentu koji djeluje kao predstavnik interesa brodara, posreduje u sklapanju ugovora o gradnji novih brodova, kupovanju i prodavanju rabljenih brodova, djeluje pri zaključivanju ugovora o pomorsko - prijevoznoj usluzi i pronalaženju tereta

[77] Mitrović, F.: op.cit., str. 136.
[78] Jugović, A.,: Skripta - Ekonomika brodarstva, Rijeka, 2015.

- amortizacija - otpisivanje vrijednosti osnovnih sredstava na teret troškova ostvarenih pomorsko-prijevoznih učinaka u određenom vremenu (najvažnija i najvrednija sredstva za rad u morskom brodarstvu su brodovi, pa i amortizacija brodova ima najveći udio amortizaciji osnovnih sredstava)
- troškovi ljudskog rada (bruto naknade za uloženi rad radnika i službenika zaposlenih u poduzećima u morskom brodarstvu)
- zakonske i ugovorne obveze
- zakonom propisani doprinosi i porezi, kamate na kredite za osnovna sredstva, premije osiguranja i sl.

Amortizacija se obračunava na jedan od sljedećih načina:

1) na osnovi nabavne vrijednosti broda (najjednostavniji način obračuna),
2) na osnovi tržišne vrijednosti broda,
3) progresivni obračun,
4) regresivni obračun,
5) slobodni obračun.

Za obračun amortizacije na osnovi nabavne vrijednosti broda potrebno je znati nabavnu vrijednost (cijenu) broda, vrijednost dotrajalog broda određenog za rezalište i predviđeni broj godina aktivnog korištenja broda.[79]

Analiza troškova je važan element svake ekonomske analize. Troškovi pomorsko - prijevozne usluge promatraju se sa dva gledišta:

1. gledišta pomorskog brodara
2. korisnika pomorsko-prijevozne usluge

U raščlanjivanju troškova po mjestima ili po područjima odgovornosti treba odgovoriti na pitanje gdje je nastao trošak, tko je najodgovorniji za nastanak troška. Raščlanjivanje troškova po mjestima nastanka vezano je uz podjelu troškova na direktne i indirektne. Direktni su oni troškovi koje je ekonomski opravdano i tehnički moguće snimati i pratiti neposredno na finalnom rezultatu proizvodnog procesa. Indirektni se ne mogu snimati po pojedinim uslugama (proizvodima), ali se po kalkulacijskim metodama opet prebacuju na finalne proizvode i usluge.

[79] Glavan B., Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2003.,str.57.

Fiksni troškovi ne mijenjaju se sa stupnjem korištenja kapaciteta (ne ovise o količini proizvodnje, nego o vremenu trajanja proizvodnog procesa i postojanju određenih kapaciteta). Varijabilni troškovi su oni koji nastaju ovisno o veličini proizvodnje. U morskom brodarstvu je ovaj pojam vezan uz stupanj iskorištenja kapaciteta broda.[80]

5.2. Vozarine u slobodnom - tramperskom brodarstvu

Tržište slobodnog brodarstva je najstariji i najpoznatiji tip pomorskog tržišta. Upravo je to tržište karakterističan tip pomorskog tržišta. U prostornom (geografskom) smislu, ono je najširi i najkonkurentniji tip pomorskog tržišta. Štoviše, mnogi pomorski ekonomisti smatraju da je upravo taj tržišni tip vrlo sličan teorijskom modelu tržišta savršene konkurencije.

Karakteristike slobodnog – tramperskog tržišta su:

- relativno mnogo brodova konkurira za terete relativno velikog broja krcatelja
- nema izdvojenih i organiziranih skupina brodara i krcatelja koje bi jače kontrolirali tržište
- relativno je jednostavan i neometan pristup tržištu i uključivanje u tržište.

Na strani ponude imamo relativno mnogo slobodnih brodara, među kojima je mnogo malih i skromno organiziranih brodara, a na strani potražnje imamo mnogo malih industrijskih i trgovačkih poduzeća koja povremeno zatrebaju brodarski prostor i manji broj velikih industrijskih sustava kojima stalno treba brodski prostor za prijevoz velike količine sirovina i gotovih proizvoda. Tržišna je cijena najbolji pokazatelj složenih odnosa ponude i potražnje, tako u brodarstvu vozarine imaju središnje mjesto u određivanju karakteristika pojedinih tipova tržišta. Djelovanje slobodnog brodara na takvom tržištu svodi se na njegovu veću ili manju mogućnost prilagođavanja kretanju tržišnih vozarina.

Individualni brodar treba ponudu na tržištu prilagoditi kretanju vozarina - veća ponuda u vrijeme povećavanja vozarina i obratno manja ponuda u vrijeme nižih vozarina. Kada vozarine rastu potražnja pada, a pri manjim vozarinama jasno, potražnja za brodskih prostorom raste.

[80] Glavan B., op.cit., str. 62.

Tržište slobodnog brodarstva je najkonkurentniji tip tržišta, pa se i vozarine formiraju prema tržišnim zakonitostima u odnosima ponude i potražnje. Razlikuje se više posebnih tržišta brodskog prostora:

- po tipovima i kapacitetima brodova,
- po vrstama tereta,
- po pravcima pomorskog prometa.

U slobodnom brodarstvu treba razlikovati:

- vozarine za putovanje broda,
- vozarine za vremensko korištenje broda,
- zakupnine za vremensko korištenje golog broda,
- vozarine za putovanje (voyage freights-najobičniji i najbolji pokazatelj tržišne dinamike).

Pomorski brodar koji prodaje brodski prostor za putovanje kod definiranja vozarina uzima u obzir nekoliko razina vozarina koje djeluju na razvojnu i poslovnu politiku)[81]:

- vozarine koje stimuliraju gradnju novih brodskih kapaciteta,
- vozarine koje potiču diversifikaciju poslovanja,
- vozarine koje prisiljavaju na povlačenje dijela brodskih kapaciteta,
- vozarine koje prisiljavaju na povlačenje kapitala.

U ekonomskoj literature obično se razlikuju 3 osnovne razine vozarina[82]:

- poticajne za nastavak poslovanja,
- poticajne za raspremu,
- poticajne za povlačenje kapitala iz morskog brodarstva.

U brodarskom ugovoru na putovanje vozarinski stav određuje se u određenoj valuti po određenoj vozarinskoj jedinici (kao mjerilo vozarinske jedinice uzima se težina i prostor). U ugovorima na putovanje ugovara se brod u punom težinskom kapacitetu - punoj nosivosti.

Puna nosivost za prijevoz tereta je promjenjiva veličina zove se korisna nosivost te se računa se za svako zaključeno putovanje.

[81] Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2088., str. 117.
[82] Mitrović, F.: op.cit., str. 117.

U brodarskom ugovoru na vrijeme vozarina se ugovara kao dnevna vozarina ili mjesečni vozarinski stav po toni nosivosti broda na ljetnoj vodenoj liniji. Plaćanje se obično vrši ili mjesečno ili svakih 15 dana.

Često se ugovara posebni dodatak na vozarinu za podmirenje troškova broad iz posljednje luke iskrcaja do luke predaje broda, kao bonus na poziciju broda ili bonus za putovanje u balastu. Najpoznatiji ugovor o zakupu broda je BARECON A (BRIMCO), koji predviđa plaćanje zakupnine jednom mjesečno (mogućnost naplate 10% kamate ako se ne plati u predviđenom roku).

U obradi podataka o tržišnim kretanjima jedan je od prijeko potrebnih i ujedno najsloženijih zadataka prognoziranje budućih kretanja vozarina na tržištu slobodnog brodarstva. Poslovanje na ovom tržištu je vrlo rizično ako brodar sve svoje brodarske kapacitete iskorištava za pomorski prijevoz ugovoren ugovorima na putovanje, a rizik se smanjuje sklapanjem ugovora na vrijeme.

5.3. Vozarine u linijskom brodarstvu

Tržište linijskog brodarskog prostora razvilo se kao poseban tip tržišta usporedno s linijskim teretnim brodarstvom, kao posebnom vrstom morskog brodarstva. U prostornom smislu ova vrsta tržišta shvaćena je kao cjelina svih regionalnih linijskih tržišta, vrlo je veliko ali ipak zaostaje za širinom i veličinom tržišta slobodnog brodarstva.[83]

U pogledu konkurentnosti ima monopolističke, tj. oligopolističke značajke - ponuda je jača jer brodari nastupaju kao povezane i čvrste organizacije, a na strani potražnje su mnogobrojni, međusobno nepovezani krcatelji. Kod određivanja stupnja konkurencije treba se razmotriti mogućnost supstitucije (kod linijskog brodarstva to je zračni prijevoz i slobodno brodarstvo). Monopolistički (oligopolistički) karakter tržišta linijskog brodarstva posebno se ističe kroz brodarske konferencije i pulove (udruženja linijskih brodara). Cilj konferencija je donošenje zajedničkih tarifa radi ograničavanja međusobne konkurencije i povećanja međusobne suradnje.

Linijske vozarine su stabilnije i imaju manje cikličke promjene.

[83] Glavan B., Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 141.

Na visinu vozarina u linijskom brodarstvu osim odnos ponude i potražnje još više djeluje povećanje troškova poslovanja. Linijski tip tržišta morskog brodarstva je zatvoreni tip tržišta jer se na strani ponude nalaze linijski brodari organizirani u konferencije, te imaju veći utjecaj na formiranje linijskih vozarina[84].

U linijskom brodarstvu vozarinski stavovi razrađeni su u obliku tarifa. Dobro organizirani brodari na strani ponude (konferencije i pulovi) i brojni mali krcatelji na strani potražnje dobra su osnova za formiranje linijskih vozarina u obliku tarifnih vozarinskih stavova za određenu jedinicu pomorsko - prijevozne usluge.

Razlikujemo dva tipa linijskih tarifa:

- grupna robna tarifa (*class tariff*) koja se utvrđuje se za određene skupine tereta,
- pojedinačna robna tarifa (*commodity tariff*) koja se utvrđuje za svaku vrstu tereta posebno[85].

Treba spomenuti i podjelu vozarinskih stavova u konferencijskim tarifama na točno utvrđene i otvorene vozarinske stavove, te konferencijske tarife s dvojnim vozarinskim stavovima. Vozarinski stavovi u linijskim tarifama izračunavaju se i izražavaju na razne načine, a najvažniji su :

- vozarinski stav po težini,
- vozarinski stav po prostoru,
- alternativni vozarinski stav po težini ili po prostoru.

Za terete velike vrijednosti vozarinski stav se može ugovoriti u postocima od vrijednosti robe:

- trojaki vozarinski stav, po težini, po prostoru i po vrijednosti,
- vozarinski stav po glavi - u prijevozu životinja,
- vozarinski stav po komadu tereta u prijevozu automobile,
- vozarinski stav za velike predmete, kao što su lokomotive, vagoni i dr.

Ciljevi koji se postižu određivanjem tarifa:

- smanjenje ili uklanjanje konkurencije među linijskim brodarima,
- vozarinski stavovi postavljaju se tako da budu veći od graničnih troškova,

[84] Glavan B., op.cit., str. 140.
[85] Mitrović, F.: op.cit., str. 123.

- postizanje maksimalne uspješnosti i rentabilnosti poslovanja u dugom roku.

Vozarinski stav ne može se odrediti metodom kalkulacije kao u materijalnoj proizvodnji, jer nije jednostavno odgovoriti što je jedinica pomorsko prijevozne usluge (za jedno putovanje zaključi se mnogo različitih pomorsko prijevoznih usluga po vrsti tereta i dužini puta). Zbog te specifičnosti ne mogu se izračunati direktni troškovi, ni opći troškovi brodara, broda i putovanja za svaku pojedinačnu uslugu. Kao obračunska jedinica (nosilac troškova i vozarina) uzima se linijsko putovanje broda kao sinteza svih pojedinačnih usluga na tom putovanju - tako se može izračunati prosječan vozarinski stav po jedinici tereta (težinskoj ili prostornoj toni).

Načelo "*what traffic can bear*" i primjena tog načela u linijskim tarifama praktično znači da se za vrednije terete povećava vozarinski stav kako bi se nadoknadila razlika za smanjene vozarinske stavove za manje vrijedne terete.

Postoje još tri načina izračunavanja konferencijskih tarifnih stavova koji su jednostavniji od primjene načela "*what traffic can bear*"[86]:

- uvođenje jedinstvenog vozarinskog stave za jedinicu brodskog kapaciteta, neovisno o vrsti robe,
- računanje vozarinskih stavova za pojedine vrste robe u određenom odnosu prema direktnim troškovima pomorskog prijevoza te robe,
- računanje vozarinskih stavova za pojedine vrste tereta prema stvarnim direktnim troškovima i određenog dodatka za podmirenje indirektnih troškova putovanja broda.

U praksi se pri izradi linijskih tarifa uzimaju u obzir dva osnovna načela i to podmirenje ukupnih troškova linijskog putovanja uz određenu rentabilnost i razvrstavanje tako dobivenog prosječnog vozarinskog stava na pojedinačne tarifne stavove prema vrijednosti tereta.

5.3.1. Brodarske konferencije

Brodarske konferencije imaju značajek monopolističkih organizacija u obliku kartela. Osnovni ciljevi brodarskih konferencija su:

[86] Jugović, A.,: Skripta - Ekonomika brodarstva, Rijeka, 2015.

- eliminiranje konkurencije između članova konferencije u pogledu vozarinskih stavova,
- jačanje položaja članova konferencije putem suradnje i organizirane akcije protiv brodara koji nisu članovi konferencije.[87]

Pul je udruženje linijskih brodara dogovoreno unutar članova konferencije radi bolje raspodjele tereta i/ili vozarina. S gledišta brodara pul znači bolje poslovanje uz manji rizik, a za krcatelja to je povećanje monopola brodara.

Postoje tri glavna tipa pulova i to:

- pulovi tereta
- pulovi prihoda
- pulovi kombinirano (terete i prihoda).

Udruženja brodara osnovanjem pula donose međunarodne konferencijske sporazume, sporazume o zajedničkoj linijskoj službi i džentlmenske sporazume.

Međukonferencijski sporazum povezuje više linijskih konferencija u jedno udruženje, to znači viši oblik organiziranja i povezivanja interesa na strani ponude.

Sporazumi o zajedničkoj linijskoj službi povezuju dva ili više brodara radi povećanja frekvencije linijske službe na određenom pravcu.

Džentelmenski posao je sporazum linijskih brodara koji djeluju na određenoj linijskoj službi (vozarine, kapaciteti, uvjeti poslovanja).

1974. godine u Ženevi je donesen kodeks vladanja linijskih konferencija i jačanje kontejnerizacije, čime se smanjuje djelovanje konferencija i pulova, a pojavljuju se nove snage (nacionalni monopoli) i konzorciji linijskih brodara u prijevozu kontejnera.

Članovi brodarskih konferencija ugovorima definiraju i zaračunavaju jednake vozarinske stavove na osnovu zajednički utvrđenih tarifa. Da bi ugovor o vozarinskim stavovima bio djelotvoran članovi konferencije moraju se sporazumiti i o pravilima i načelima koji se odnose na:

- način naplate vozarine,
- prihvatljivo pakiranje raznih vrsta robe,
- izdavanje teretnica,
- provizije agentima i mešetarima.

[87] Plazibat V.: Ekonomika pomorstva, Pomorski fakultet u Splitu, prezentacija

Osim navedenoga članovi se međusobno dogovaraju oko odnosa prema lukama, kontrolama, carinama te krcateljima i primateljima robe i osiguravajućim društvima.

Postoje dvije vrste članova u konferencijama:

- redoviti članovi koji imaju puna prava specificirana konferencijskim ugovorima,
- pridruženi ćlanovi koji imaju ograničena prava.

Postoje dvije vrste konferencija:

- ‘’otvorene’’,
- ‘’zatvorene’’.[88]

Otvorena je ona konferencija u koju se na osnovu formalne molbe može učlaniti svaka linija i brodar koji za to imaju interese, uz uvjet da prihvaća interni konferencijski ugovor te da plati pristupninu i položi sigurnosni deposit.

Zatvorena jest ona konferencija kod koje pristup imaju nove linije u konferenciji ovisno o odluci postojećih članova konferencije.

Konferencije primjenjuju sustav dvojnih vozarinskih stavova. U njihovim tarifama postoje ‘’niži’’ i ‘’viši’’ vozarinski stavovi. Za svaku vrstu terete predviđeni su dvojni vozarinski stavovi, ugovoreni i neugovoreni.

5.4. Vozarine u tankerskom brodarstvu

Tržište tankerskog brodarskog prostora izdvojio se iz tržišta tramperskog brodskog prostora kad je nafta postala najvažniji teret suvremenog brodarstva. Prostorni obuhvat ove vrste tržišnog prostora je najmanji u odnosu na ostale. Najvažniji kriterij određivanja tipološke posebnosti ovog tipa tržišta je stupanj konkurentnosti. Oligopolistički karakter tankerskog brodarstva temelji se na činjenici da je velik dio tankerskog brodarstva i tankerske trgovačke flote zapravo dio organizacije jednog jakog naftnog oligopola.

Karakteristike tržišta tankerskog brodarstva:

- međunarodna, ekonomska i vertikalna koncentracija kapitala u proizvodnjii preradi nafte,
- povezivanje proizvođača i prerađivača nafte,

[88] Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2011., str. 123.

- jaka međunarodna sprega između korisnika pomorsko - prijevoznih usluga i brodara,
- razvija se tzv. industrijsko brodarstvo.

Razlikuju se dva oblika tržišta, odnosno dva elementa u njegovu djelovanju: 40-50% spada pod zatvoreni dio tržišta (vlastita organizacija i dugoročni ugovori), a 40-50% pod otvoreni dio tržišta (*open freight market*). Slobodni dio tržišta obilježen je jakom međusobnom konkurencijom brodara što ih čini slabijima i nejednakim u odnosu na oligopolno organiziranu potražnju. Tržište tankerskog brodarstva obilježava vrlo tijesna povezanost proizvodnje, prijevoza morem, prerade i distribucije sirove nafte i naftnih derivata.

Tankersko tržište nije klasično tržište jer klasičnog odnosa ponude i potražnje na njemu gotovo da i nema. Pod pojmom ponude tankerskog brodarstva podrazumijeva se ukupnost svih pojedinačnih brodskih kapaciteta namijenjenih prijevozu tekućeg tereta koji se nude u određenom vremenu, po određenoj cijeni, držeći sve ostale varijable konstantnima.

Struktura ponude na svjetskom tankerskom tržištu sastoji se od brodskih kapaciteta za prijevozsirove nafte, naftnih prerađevina, kemikalija/ulja, kemikalija, kombiniranih brodova i ostalih vrsta brodova specijaliziranih za prijevoz tekućeg tereta.

U obliku i načinu formiranja vozarina u tankerskom brodarstvu postoji određena sličnost, ali i određene razlike u odnosu prema obliku i načinu formiranja vozarina u slobodnom brodarstvu. Sličnost se sastoji u tom što se tankerske vozarine ugovaraju posebno u brodarskim ugovorima na putovanje kao vozarinski stav po jedinici količine tereta i u brodarskim ugovorima na vrijeme kao mjesečni vozarinski stav po dwt nosivosti ili kao dnevna vozarina.[89]

Razlika je pak u tome što se tankerske vozarine izražavaju u odnosu prema osnovnim vozarinama i vozarinskim stavovima izračunatim u posebnim tablicama - skalama. Osnovna je tablica tankerskih vozarina općenito *Worldscale* - WS (*Worldwide Tanker Nominal Freight Scale*; Svjetska tankerska vozarinska skala), temelji se na vozarinskim troškovima prijevoza nafte između velikog broja svjetskih tankerskih luka za

[89] Glavan B., Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 149.

standardni tip tankera i za standardni prijevoz nafte. Izračunate su na osnovi troškova prijevoza koje ima industrija nafte, a tek onda na temelju troškova brodara.[90]

U vezi s posebnošću formiranja vozarina u tankerskom brodarstvu treba spomenuti i vrlo kratke stojnice koje su predviđene u kalkulacijama osnovnih vozarinskih stavova u WS. Predviđaju se stojnice od samo 72 sata zacijelo putovanje broda, pa svaki duži boravak tankera u lukama ukrcaja ili iskrcaja veoma smanjuje ekonomsku uspješnost putovanja tankera.

Uočljiva su dva razdoblja gdje su vozarine u tankerskom brodarstvu doživjela dva velika rasta u posljednjem desetljeću i to razdoblje od kraja 2003. do sredine 2005. godine, i od sredine 2007. do sredine 2009. godine. U prvom razdoblju maksimalna vozarina po danu je bila sredinom 2004. i iznosila je 91 000 dolara po danu, a sredinom 2008. godine maksimalna vrijednost je bila 88 000 dolara po danu. Razlog rasta vozarina 2004. godine bio je snažan rast Kine i Indije te time i njihova povećana potražnja za naftom.

Svaka dosadašnja naftna kriza dobro je došla svakom velikom brodovlasniku tankera jer je dizala cijene vozarina tog energenta. Zbog svake najave krize reagiraju dobavljači pa se u pravili u istom trenutku odlučuju na narudžbe nafte kako bi što lakše prebrodili potencijalnu nadolazeću krizu. To u velikoj mjeri diže vozarine. U svijetu ne postoji dovoljno energenata kojima bi se moglo zadovoljiti potrebe svih gospodarstava. Kada su Kina i Indija poželjele standard zapadnih zemalja došlo je do problema. Upravo zbog toga ionako precijenjeni energenti dobivaju sve više na cijeni.

5.5. Prognoza razvoja tržišta morskog brodarstva

Razina i kretanje prekomorskog prijevoza ovise o stupnju privrednog razvoja i privredne strukture zemalja koje sudjeluju u svjetskoj međunarodnoj razmjeni. Na količinu, strukturu i geografski razmještaj potražnje utječe i politička situacija.

Naglašavanje privrednog rasta najrazvijenijih zemalja svijeta vezano je uz postojeće stanje najjeftinijih pravaca plovidbe trgovačkih brodova. Najprometniji

[90] Glavan B., op.cit., str. 141.

pomorski putovi su uzduž obala Azije i Afrike, Sjeverne Amerike i Europe.[91] Najveća koncentracija pomorskog prometa je u morima Zapadne Europe, istočnih obala Sjedinjenih američkih država i Japana.

Imajući na umu međuzavisnost ekonomskog razvoja i energetske potrošnje, postojeće kapacitete bazične i prerađivačke industrije pretežno u razvijenim zemljama te poteškoće zemalja u razvoju, prosječne stope rasta prekomorskog prijevoza trebale bi doživjeti neznatne promjene. Naime, progresivan ili linearan rast pojedinih nacionalnih privreda nastavit će se i uz degresivan rast potrošnje energije. Racionalizacija potrošnje energije danas je uvelike raširena i može se reći da je gotovo osnovna karakteristika razvoja. Iskazana prognoza pokazuje proces prestrukturiranja potražnje na način povećanja udjela tržišta slobodnog i linijskog brodarstva te smanjenja udjela tržišta tankerskog brodarstva.

Povećanje udjela tržišta slobodnog brodarstva proizlazi iz pretpostavke o povećanju potreba svjetske bazične industrije i proizvodnje električne energije za ugljenom kao osnovnim energentom. Prognoza fluktuacija potražnje na tržištu morskog brodarstva temelji se na dvjema pretpostavkama. Prva pretpostavka određuje početak devedesetih godina kao početno razdoblje novoga ciklusa svjetske privrede, pa tako i prekomorskog prijevoza. Temelji se na razmatranjima *Japan Maritime Research Institute* iz Tokija koji je ustanovio da su 1986. godine djelomično prevladani ograničavajući faktori prekomorskog prijevoza nafte i rasutih tereta. Druga pretpostavka temelji se na mogućnosti analogije duljine trajanja ciklusa potražnje iz prijašnjih razdoblja. Tada je ciklus potražnje trajao prosječno 5 godina. Postavlja se pitanje da li strukturne promjene potražnje, koje su sastavni dio prihvaćene prognoze, utječu na promjene duljine trajanja konjunkturnih ciklusa. [92]

Predviđene strukturne promjene potražnje u smjeru sve izjednačenijeg udjela svih triju tipova tržišta morskog brodarstva pokazuju da se analogija prošlosti, barem što se duljina ciklusa tiče, može prihvatiti kao pouzdana metoda. Razlog je činjenica da se udio tržišta slobodnog i linijskog brodarstva povećava, a upravo ta dva tipa trišta ostvaruju kakvu - takvu primjetnu stabilnost kretanja potražnje u razdoblju od 5 godina.

[91] Lušić, Z.; Razvoj svijetskog brodarstva, Naše more, 2003., br. 50.
[92] Lušić, Z.; op.cit., br. 50.

Potražnja na tržištu slobodnog brodarstva ostvariti će intenzivniji rast nego potražnja ostala dva tipa tržišta. Ipak, njezin će udio u ukupnoj potražnji na tržištu morskog brodarstva i dalje biti najniži. Najintenzivnije povećanje potražnje tržišta slobodnog brodarstva pridonijet će najdinamičnijem porastu ponude tog tipa tržišta. Sagledavanje razvoja potražnje na tržištu morskog brodarstva temelji se na pretpostavkama povećanja svjetske proizvodnje čelika, žitarica i drugih dobara koja su predmet prijevoza na tom tržištu.

Posljednjih dvadesetak godina prošloga stoljeća linijsko brodarstvo obilježile su tehnološke promjene. Istovremeno, sve je izrazitiji bio nesklad potražnje i ponude, što je uzrokovalo loše financijske efekte najsuvremenijih prijevoznih jedinica u sastavu linijske mornarice. Tek sredinom druge polovice sedamdesetih godina prošloga stoljeća kontejnerske linije na najprometnijim pravcima ostvaruju prve dobitke. To je bitno napomenuti, jer usprkos neadekvatnim dobicima u odnosu na uložena sredstva, broj plovnih jedinica integriranog prijevoza neprekidno raste i zahvaća sve veći broj zemalja.

Tehnološke promjene pogodovale su nastavku započetih procesa organizacijskih promjena na tržištu linijskog, ali i na tržištu tankerskog brodarstva. Potražnja za naftom kao energentom i industrijskom sirovinom ovisi o dostignutom stupnju privrednog razvoja i rezultata istraživanja na pronalaženju alternativnih izvora energije.

Prognoza oscilacija potražnje na tržištu tankerskog brodarstva predviđala je produljenje trajanja ciklusa u odnosu prema duljini ostvarenoj dotadašnjim kretanjem. Razlog tome bilo je krajnje umjereno kretanje sve do 2000. godine. Predviđalo se stoga da ciklus traje desetak godina. Naime, ciklus na tržištu tankerskog brodarstva ovisi o intenzitetu rasta prijevoza nafte, naftnih derivata i plina. Dosadašnji rast pokazivao je dvostruko dulji ciklus sirove nafte prema ciklusu naftnih derivata. Udio sirove nafte u ukupnoj potražnji na tržištu tankerskog brodarstva raste i zbog očekivanog nastavka gradnje sustava cjevovoda za potrebe transporta plina i naftnih derivata, te se zbog toga u obzir mogao uzeti i desetogodišnji ciklus.[93]

Što se tiče ponude na tržištu tankerskog brodarstva, kao i kod ostalih tipova tržišta morskog brodarstva, tako se i na ovome tržištu nije predviđalo bitno mijenjanje postojećih procesa kroz nekoliko godina. Jedini problem, koji je danas teško rješiv, te

[93] Lušić, Z.; op.cit., br. 50.

stoga i teško predvidiv, jest intenzitet općeg svjetskog privrednog razvoja. Opći privredni razvoj krije u sebi i niz teško predvidivih strukturnih promjena. Upravo je struktura ponude i potražnje na svjetskom tržištu ograničavajući čimbenik razvoja.[94]

[94] Mencer, I. (1990). Tržište morskog brodarstva. Školska knjiga, Zagreb, str. 4

ZAKLJUČAK

Pomorsko tržište složen je sustav odnosa između ponude i potražnje brodskih kapaciteta namijenjenih prijevozu putnika i robe. Ono ima obilježje ne samo nacionalnoga, već i međunarodnoga, svjetskoga pomorskog tržišta. Potražnju na svjetskome pomorskom tržištu određuje međunarodna pomorska trgovina, a ponudu ukupna nosivost svjetske pomorske flote. Svjetsko pomorsko tržište, s obzirom na vrstu plovila i tereta koji ta plovila prevoze, dijeli se na slobodno, linijsko i tankersko. Svako od tih tržišta ima svoja geografska i strukturalna obilježja i specifičnosti, ukratko istaknute u radu.

Proces globalizacije mijenja svijet u ekonomskom, političkom i socijalnom smislu. Taj proces ne bi bio moguć bez morskoga brodarstva, koje je, ekonomski povezujući udaljene dijelove svijeta, sustavno proširivalo tržišta, internacionaliziralo svjetsko gospodarstvo i stvaralo pretpostavke za proces globalizacije. Pomorski promet u svijetu ne samo što je slobodan za sve i što je najjeftiniji, osobito kada je riječ o prijevozu masovnih tereta, nego najčešće ima i monopolan položaj, jer je u robnom prometu između kontinenata, kao i između otočnih zemalja i kopna, to praktično jedina moguća veza. Proces globalizacije omogućio je svekoliku specijalizaciju, porast proizvodnje, primjenu ekonomije volumena i konkurentnost ukupnoga gospodarstva na globalnoj razini.

Istodobno, interakcijski, globalizacija utječe na morsko brodarstvo i mijenja ga. Ona je liberalizacijom trgovine omogućila primjenu outsourcinga, disperziju proizvodnje i usluga na raznovrsne zemljopisne lokacije. Globalizacijski proces pridonosi porastu inozemne konkurencije na globalnoj razini. Takav globalni porast konkurencije nameće potrebu kontrole i snižavanja troškova inputa te pruža mogućnosti, kako za rast ukupnog tržišta, tako i za globalno ujednačavanje tržišnih uvjeta. Intenzivan razvoj tehnike i tehnologije u suvremenim uvjetima globalizacije i liberalizacije svjetskoga tržišta zahtijeva sustavan pristup razvitku pomorskih djelatnosti. Globalizacija nastaje i razvija se u neprekidnom nastojanju da se racionaliziraju troškovi proizvodnje i prijevoza. Sve navedeno prisiljava suvremena poduzeća da šire tržište svojih proizvoda i njihov izvoz izvan granica svoje zemlje što je omogućio efikasan prijevozni sustav u kojem je morsko

brodarstvo, po vrijednosti i po količinama, neusporedivo najveći i najznačajniji dio. U ovom diplomskom radu obrađen je sustav djelovanja poslovnih ciklusa koji predstavljaju neizostavan čimbenik koji djeluje na tržište, pa tako i na pomorsko tržište. Time se nameće potreba posvećivanja veće pozornosti predviđanjima poslovnih ciklusa kako bi se smanjilo ili eventualno ublažilo njihovo nepovoljno djelovanje.

Ciklusi prolaze kroz određene faze. Za svaku fazu karakteristična su određena kretanja na tržištu, koja imaju svoje posljedice na gospodarske aktivnosti i društvene odnose u cjelini. Konjukturna i depresivna kretanja neprestalno se smjenjuju od najviših do vrlo niskih razina te je zato potrebno pronaći načine i mjere za sprečavanje negativnih efekata pojedinih faza poslovnih ciklusa. Da bi se to postiglo potrebno je pratiti ekonomske indikatore koji pokazuju ekonomska kretanja u poslovnim ciklusima.

Visina vozarina osnovni je pokazatelj pozitivnih i negativnih oscilacija na pomorskom tržištu. Ako je potražnja za brodskim prostorom velika, a ponuda mala, vozarine će rasti i obrnuto. Tržište brodskog prostora za prijevoz tereta je najvažniji dio pomorskog tržišta jer ono predstavlja najveći dio u ukupnoj masi prijevoza morskim putem.

Poslovni ciklusi odvijaju se simultano i međusobno se isprepliću te se može predpostaviti da faza duljeg ciklusa utječe na fazu srednjeg ciklusa, a faza srednjeg ciklusa na fazu kratkog ciklusa. Na pomorskom tržištu dolazi do neprestalnog smjenjivanja povoljnih sa nepovoljnim poslovnim razdobljima. Teško je odrediti kada je dobro ući na tržište, a kada sa njega izaći. Djelovanje poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu je začarani krug koji se konstantno nastoji izbalansirati. Ponuda na kraju uvijek prestigne potražnju ili potražnja prestigne ponudu. Zato je potrebno uložiti sve napore kako bi se točke preokreta predvidjele, tj. da bi na vriijeme ušli u investiciju ili iz nje izašli. Ali, odabrati pravi trenutak nije nimalo jednostavno. Iz tog razloga potrebno je jako dobro poznavanje tržišta, znanje i iskustvo,procijeniti stručna izvješća i analize, dobiti povoljna financijska jamstva, ali i nimalo manje bitno, imati određen stupanj hrabrosti da bi se taj potez učinio. Znači vrlo je bitan tajming. Traže se odgovori na brojna pitanja o ulaganjima i ulažu veliki napori kako bi se smanjili rizici ulaganja kao što su: ulaganje u brodarstvo, izbor trenutka gradnje broda, izbor trenutka nabavljanja broda, izbor trenutka prodaje brodari dr. Uz sve projekcije, zbog složenosti pomorskog tržišta, odabir pravog

trenutka nikad nije lagan zadatak. Na poslovne cikluse moramo biti spremni, protiv njih se trebamo boriti i njima se moramo oduprijeti kako bi osigurali opstanak.

LITERATURA

Knjige:

[1] Babić, M.; *Makroekonomija*, 15. dopunjeno izdanje, Mate, Zagreb, 2007.

[2] Baričević H.; *Promet u turizmu*, Visoka škola za turistički menadžment, Šibenik, 2003.

[3] Batalić M., Mitrović F.; *Financiranje u pomorstvu*, Sveučilište u Splitu, Split, 2009./2010.

[4] Glavan B.; *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga Zagreb, Zagreb 1992.

[5] Grupa autora u Redakciji R. Stojanović; *Privredni ciklusi u građanskoj ekonomskoj teoriji*, Nolit, Beograd, 1958.

[6] Hartman, G.: *Risk is still a four letter word*, Stoddart Pablishing Co.Limited, Toronto 2000.

[7] Jelinović Z.; *Ekonomika pomorstva*, Svečulište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1975.

[8] Kesi, B., Jugović A.; *Menadžment pomorskoputničkih luka*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2006.

[9] Mencer I.; *Tržište morskog brodarstva,* Školska knjiga, Zagreb, 1990.

[13] Mitrović, F.; *Ekonomika brodarstva*, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2007/2008.

[10] Mitrović F.; *Pomorstvo i brodogradnja*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2008.

[11] Mitrović F., Sumić D., Plazibat V.; *Ekonomika brodarstva*, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2013.

[12] Pecotić Kaufman J.:"*Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice*: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa", Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu, 2007.

[13] Rubinić I.,: *Ekonomika brodarstva*, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 1976.

[14] Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: *Ekonomija*, 19. Izdanje, Mate, Zagreb, 2011.

[15] Thanpolou, H.; *Investing in ships; an casyThe handbook of maritime economics and business*, LLP, Informa Profesional, London, 2002.

[16] Žuvela I.; *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske*, Pomorski zbornik, 2000.

Stručni članci:

[1] Domjan - Arneri, I.; *Globalizacija i morsko brodarstvo*, Naše more, pod 53.

[2] Lušić, Z.; *Razvoj svijetskog brodarstva*, Naše more, 2003., br.50.

[3] Hampton, M.; *Shiping Cycles Revisted*, Seatrade Reviev,January 1996.

Skripte i prezentacije:

[1] Jugović A., *Ekonomika brodarstva*, skripta (05.09.2014.)

[2] Plazibat V.; *Ekonomika pomorstva*, Pomorski fakultet u Splitu, prezentacija, 2012.

Internetski izvori:

[1] Zelenika R., Zanne M., Twrdy E.; *Tarife u uspješnosti poslovanja pomorskih brodara*, 2008. (10.09.2014.)
[2] www.zadarskilist.hr

[3] www.mojedionice.com

POPIS SLIKA

Slika 1. Udio država pripadnica svjetske flote i zastave njihove registracije 7
Slika 2. Flota za prijevoz tereta na tržištu pomorskog prijevoza 13
Slika 3. Specijalizirani brod za prijevoz rasutog tereta..... 16
Slika 4. Specijalizirani brod za prijevoz generalnog terete - kontejnerizacija..... 18
Slika 5. Specijalizirani brod za prijevoz ukapljenog plina..... 21
Slika 6. Specijalizirani brod za kružna putovanja..... 24
Slika 7. RO – RO putniči i brzi putnički brod nacionalnog obalnog linijskog brodara ‘’Jadrolinije’’ 25
Slika 8. Vozarinski index na tržištu rasutog tereta - Baltic Dry Index..... 29