

UDK 339:656.61

## MARKETINŠKI TRENDOVI U POMORSKOM TRANSPORTU I LUKAMA

SENKA ŠEKULARAC-IVOŠEVIĆ, MELIKA HUSIĆ-MEHMEDOVIĆ\*

### MARKETING TRENDS IN SEA SHIPPING AND PORTS

**Abstract:** *The complexity and dynamism are the constant features of the business environment in the maritime industry. In such circumstances adequate maritime marketing knowledge and experiences are treasured. Scientific and practical issues in maritime market research and prediction require to be viewed from the marketing perspective as a business concept, organizational function and practice in seaports and shipping operations. This paper applies such an approach aiming to analyze the growth and development trend in maritime transport and ports in terms of economic, technological and cyclic variables in maritime industry.*

**Key words:** *Maritime industry, market, trends, economy, models, transportation, marketing*

**Sažetak:** *Složenost i dinamičnost su konstantna karakteristika ambijenta poslovanja u pomorstvu. U takvim okolnostima dragocjena su znanja i iskustva iz oblasti marketinga. Naučni i praktični problem istraživanja i predviđanja pomorskog tržišta je nužno sagledavati iz ugla marketinga kao poslovne koncepcije, organizacione funkcije i prakse u poslovanju morskih luka i brodarstva. Upravo u ovom radu se koristi takav pristup, a sve u cilju analize trenda rasta irazvoja pomorskog transporta i luka u odnosu na ekonomske, tehnološke i ciklične varijable u pomorstvu.*

**Ključne riječi:** *Pomorstvo, tržište, trend, ekonomija, modeli, transport, marketing*

---

\* mr. Senka Šekularac-Ivošević, Fakultet za pomorstvo Univerziteta Crne Gore, Kotor; Prof. dr. Melika Husić-Mehmedović, Ekonomski fakultet Univerziteta u Sarajevu

## Uvod

Istraživanja pomorskog transporta i privrede u opštem smislu tokom proteklih decenija sve više dobijaju na značaju upravo iz razloga što se okolnosti na globalnom pomorskom tržištu konstantno mijenjaju, a posebno se ističu sedam sljedećih impulsa koji trenutno u najvećoj mjeri podstiču te promjene (Stopford, 2014):

- Zrelost u domenu razvoja i primjene visoko sofisticirane tehnologije u brodarstvu,
- Finansijski faktori koji se prevashodno tiču sve slabijih mogućnosti za povraćaj sredstava uložениh u investicije u brodarstvu,
- Prilično visoki i rastući troškovi energije,
- Klimatske promjene,
- Geopolitički faktori,
- Tržišno orjentisani i konkurentski diktirani uslovi poslovanja, te
- Zrelost u životnom ciklusu kineske privrede.

Navedeni faktori karakterišu aktuelni trenutak u razvoju pomorskog transporta i luka, no okolnosti kroz istoriju nisu uvijek imale ovakav scenario. Naime, jedan od najrealističnijih i najslikovitijih prikaza dešavanja u periodu pedesetak godina unazad ističe da su postojale 5 specifičnih dekada, kao i pet odnosnih pomorskih tržišta (Stopford, 2013): a) zlatne 1960-e godine kada su brodovlasnici na račun sklopljenih ugovora na vrijeme mogli ostvariti izuzetan profit, b) promjenljive 1970-e i 1980-e godine kada bankari kontrolišu prilike u pomorstvu, a brodovlasnici figurativno ističu da su im upravo ti isti bankari „zarobili“ brodove, c) vrlo teška dekada 1990-ih godina kada su brodovlasnici ozbiljno računali sa tim da više nema izgleda da će ostvariti bilo kakva finansijska korist od poslovanja u brodarstvu, d) vrtoglave 2000-e godine koje su odraz tzv. buma na pomorskom tržištu, kada pored brodovlasnika i ostali učesnici na tržištu uživaju brojne koristi od trgovine pomorskim putem, i e) dekada 2010-ih godina kada brodovlasnici moraju pokazati strpljivost u iščekivanju boljih prilika, s obzirom da im se nude mogućnosti za visoko kapitalno kreditiranje, a da oni ipak mogu vratiti samo kamatu jer postoji ozbiljan problem balansiranja odnosa ponude i tražnje za pomorskim transportom nakon velike krize koja je započela 2008. godine.

U ovom radu se analiziraju odnosi ponude i tražnje na specifičnim pomorskim tržištima, kako bi se ukazalo na vjerovatan scenario njihove dinamike do kraja tekuće i u toku predstojeće dekade. Posebno će se predstaviti aktuelni

ekonomski modeli pomorskog tržišta i izdvojiti specifičan pristup podjeli savremenog svjetskog brodarstva sa analizom promjena u balkerskoj, tankerskoj i kontejnerskoj plovidbi.

Tendencija u ovom radu je na isticanju svojevrsne marketinške dimenzije problematike pregovaranja između subjekata koji se nalaze na početku i na kraju pomorskog logističkog lanca prilikom razmatranja organizacionih i ekonomskih aspekata transporta. Naime, ovo je vrlo kompleksno istraživačko pitanje jer je imperativ u odnosima obje pregovaračke strane da se drže jedinstvenog principa: proizvodi (roba, teret) bi trebalo da budu otpremljeni/dopremljeni u skladu sa „3E“ - efiksno, ekonomično i ekološki korektno (Maritime Knowledge Centre, 2012). Sasvim je logično da je ispunjenje sva tri zahtjeva u savremenom pomorskom transportu moguće pod uslovom da svi učesnici baziraju svoje poslovanje na osnovnoj marketinškoj pretpostavci, a to je maksimalno zadovoljstvo korisnika.

### **Suštinski principi funkcionisanja pomorske privrede**

Pomorski transport danas se smatra suštinskom međunarodnom industrijom, jer je prema Mollitor-u (2014) klasičan scenario za brodove današnjice sljedeći: a) izgrađeni su u Koreji, b) vlasnik je njemački, c) menadžment kompanije je na Kipru, d) posada je sa Filipina i iz Rusije, e) unajmitelji su iz Danske, i f) trgovinski tokovi su na relaciji Kina-Amerika.

Međutim, postoje fundamentalne relacije između funkcionisanja pomorske privrede sa jedne strane, a u prvom redu brodarstva kao njene dominantne grane, i čistih ekonomskih kategorija sa druge, a koje su opšte u svim istorijskim okolnostima. Naime, veza između pomorskog transporta i međunarodne trgovine koja je njegova pokretačka snaga i zamajac se može najbolje objasniti sagledavanjem osnovnih ekonomskih kategorija, odnosno analizom (The Institute of Chartered Shipbrokers, 2006):

- Apsolutne i komparativne prednosti,
- Savremenih faktora proizvodnje,
- Ekonomije obima,
- Trgovinskih sporazuma, i
- Globalizacije.

Institut of Chartered Shipbrokers (2006) prilikom razmatranja prethodno

navedenih kategorija uzima u obzir još dvije koje nisu čisto ekonomske prirode ali su tijesno povezane sa njima, a to su: a) tehnološki razvoj, i b) politički faktori.

Pitanje apsolutne prednosti u kontekstu međunarodne trgovine pomorskim putem nikada nije prevaziđeno, međutim, savremene okolnosti diktiraju uslove u kojima u globalnoj trgovini akcenat nije na distribuciji roba koje potiču iz regija koje imaju isključivu apsolutnu prednost, već je primarno na alokaciji resursa (Institut of Chartered Shipbrokers, 2006). To znači da niti jedna današnja svjetska ekonomija nije samoj sebi dovoljna, iako ima brojne potencijale i raspolaže fizičkom dostupnošću određenih roba što je povezano sa povoljnim geološkim uslovima, klimom, mineralnim i drugim resursima. Dakle, ključna je komparativna prednost, odnosno ekonomičnija proizvodnja i što konkurentniji njeni faktori: zemljište, rad, kapital i preduzetništvo (prema: Institut of Chartered Shipbrokers, 2006).

Informatizacija društva, globalizacija, ekonomija obima i ekonomija znanja su u konstantnom usponu, ali ponekad mnogo veće i radikalnije reperkusije na pomorsku privredu može unijeti politika. O tome najbolje govori alternativno gledište francuskog geografa André Vigarié-a izneseno 1995. godine u radu *The Sea and the Geostategy of Nations* kojeg citiraju Ducruet, Roussin i Jo (2009, str. 3) analizirajući uticaj političkog faktora na izbor morskih luka od strane njihovih ciljnih korisnika: „*Neka komercijalna operacija uvijek ima određeni politički značaj ... Trgovina je, stoga, izražavanje konkretnog ponašanja, te more sa lukama konstituiše jedan od najvažnijih vektora za transmisiju kulturne, ekonomske i političke pozadine*“.

Sa ovim u vezi, a tiče se trgovinskih sporazuma kao ekonomske kategorije povezane sa pomorskom privredom, jasno je da sporazumi između pojedinih zemalja itekako determinišu odnose uvoza i izvoza što se posebno primjećuje na tradicionalnim primjerima kolonijalizma.

Tehnološki napredak u brodarstvu, prevashodno u smislu konstrukcije i dizajna broda, izuzetno je značajan faktor za kojeg bi se reklo da nema baš nikakve veze sa prethodno navedenim. U ovom smislu, posebno je interesantan primjer razvoja kontejnerskog transporta. Primjena kontejnera počinje iz vremena 1950-ih koje su obilježene kapacitetom prve generacije

kontejnerskih brodova za prevoz 500-800 TEU-a<sup>1</sup>, dok je današnja šesta generacija sposobna za manipulaciju 11 000-14 500 TEU-a, a očekuje se i do 20 000 TEU-a (Container Transportation, 2014).

Povećanje dimenzija i kapaciteta brodova za prevoz svih vrsta tereta direktno je imalo efekat na čistu ekonomsku kategoriju poznatu pod nazivom ekonomija obima. Učinak savremenih brodova je izuzetan jer se osvaruje njihova visoka produktivnost uz uštede u smislu nižih operativnih troškova koji uključuju troškove posade, pogonskog goriva, itd.

Poseban segment svih analiza jeste mjerenje uticaja globalizacije kao savremenog fenomena na pomorski transport. Naime, velika nosivost brodova i relativno niska cijena prevoza u odnosu na vrijednost robe koja se prevozi doprinosi da je pomorski kontejnerski transport najkonkurentniji transportni modul u uslovima globalne proizvodnje i potrošnje.

### **Ekonomski modeli pomorskog tržišta i pregled aktuelnih zbivanja**

U namjeri da se dinamično pomorsko tržište predstavi određenim pojednostavljenim prikazom, Stopford (2013) na seminaru koji organizuje Međunarodna pomorska organizacija u Londonu postavlja pet ekonomskih regulatornih modela današnjice koji oslikavanju zbivanja na pomorskom tržištu: a) opšti transportni model, b) model donošenja odluka, c) model tipa broda, d) model brodarskih kompanija, i e) investicioni model.

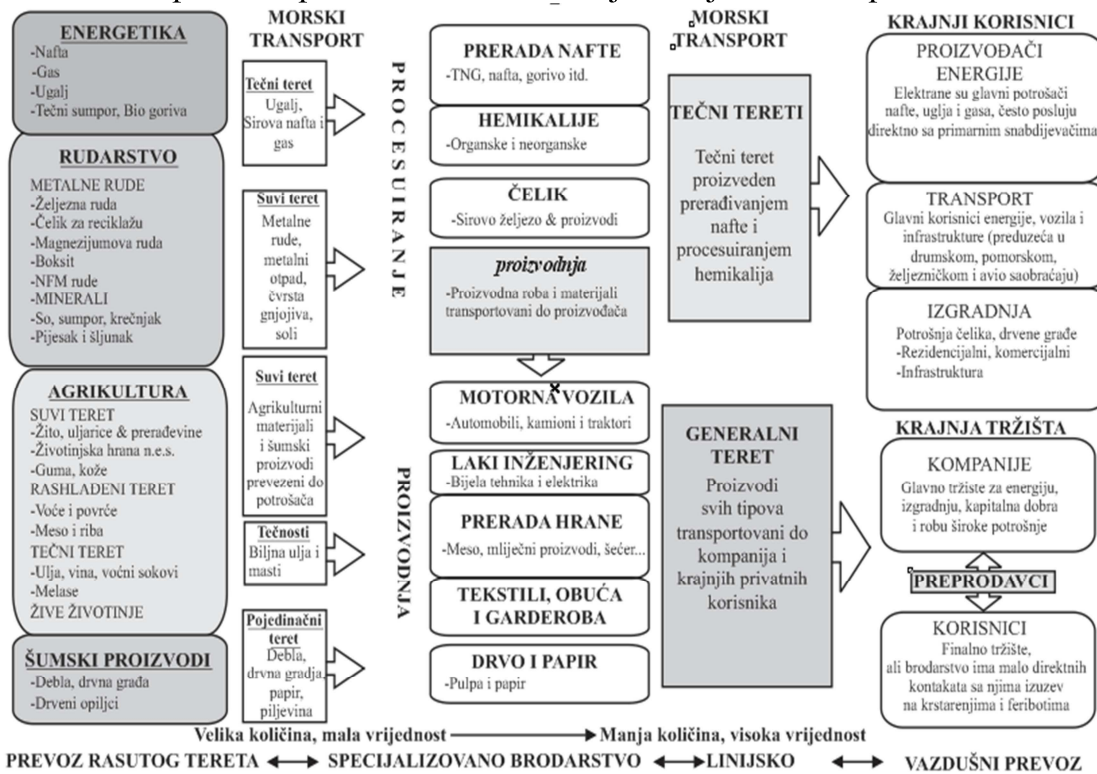
Prvi u nizu je **opšti transportni model** koji specificira položaj pomorskog transporta u savremenom servisu poznatijem pod nazivom logistički servis od vrata do vrata (eng. *door-to-door*). Na jednoj strani slike 1-1 su predstavljene privredne djelatnosti kao što su energetika, rudarstvo, agrokultura i šumarstvo čije funkcionisanje generiše vrijednost u obliku sirovina koje na ovom nivou opšteg transportog modela imaju nisku vrijednost. Sa druge strane, procesuiranjem sirovina kao što je na primjer nafta (tečni teret) i/ili proizvodnjom čiji je osnovni resurs suvi teret (generalni teret) te iste sirovine dobijaju uvećanu vrijednost. U konačnom, putem pomorskog transporta nove vrijednosti se dopremaju do krajnjih korisnika koji se dijele u dvije kategorije:

---

<sup>1</sup>TEU (engl. krat. za *twenty-feet equivalent unit*) - standardna kontejnerska jedinica za teret čija je dužina 20, širina 8, visina 8 i 8,5 stopa; masa 1 TEU iznosi do 20 tona.

a) industrijski stejkholderi u sektoru proizvodnje energije, građevine, konstrukcija i transporta, i b) finalni potrošači.

Slika 1-1. Opšti transportni model - industrijski stejkholderi u pomorstvu



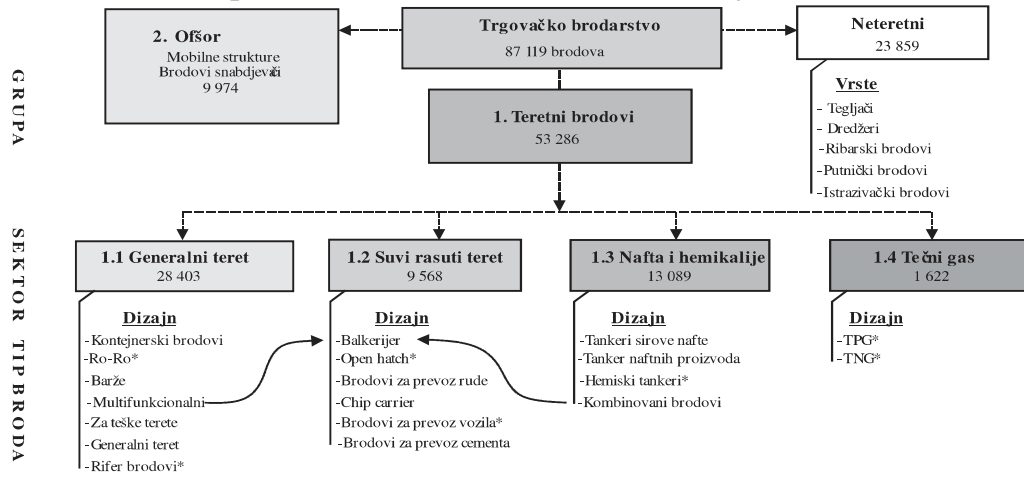
Izvor: Stopford, 2013.

**Model donošenja odluka** u središte postavlja pet subjekata u nizu od brodovlasnika do nacionalnih vlada, kao i njihove dileme u vezi sa povlačenjem poteza na tržištu od kojih umnogome zavisi sadašnjost i budućnost pomorske privrede (Stopford, 2013):

1. Brodovlasnici („Šta bi trebalo da uradimo po pitanju regulative u oblasti štetne emisije gasova i zagađenja?“),
2. Brodogradnja („Mi gradimo brodove. Možemo li ih učiniti još efikasnijim?“),
3. Kratelji („Mi želimo da formiramo svoju sopstvenu flotu brodova. Kako?“),
4. Finansirani („Kako obezbijediti i pod kojim uslovima zajam za finansiranje flote ekobrodova?“), i
5. Vlade („Kako postaviti regulativu koja može uspješno izaći na kraj sa budućim promjenama?“).

**Model tipa broda** se zasniva na specifikaciji svih postojećih brodova na tržištu uz akcenat na raznovrsnost njihovog dizajna.

Slika 1-2. Model tipa brodova – mnoštvo različitih dizajna



\*Ukazuje na specijalizovani tip broda

Izvor: Stopford, 2013.

Na slici 1-2 se vidi da ukupna teretna flota broji 53 286 brodova od čega je u sektoru za prevoz generalnog tereta raspoloživo 28 403, suvog rasutog 9 568, nafte i hemikalija 13 089 i tečnog gasa 1 622 broda. Oni zajedno sa neteretnim i ofšor brodovima<sup>2</sup> u 2013. godini ukupno vrijede 809 milijardi dolara.

**Model savremene broderske kompanije** je koncipiran tako da su brodari primarni akteri na pomorskom tržištu i međunarodnoj trgovini, ali da su većina njih male kompanije koje u prosjeku u sopstvenoj floti imaju 7 brodova (tabela 1-1).

<sup>2</sup>eng. *offshore* – situirano na moru na određenoj distanci od obale; ofšor brodovi – brodovi snabdjevači naftnih platformi van obale i ostale mobilne strukture.

Tabela 1-1. Model brodarske kompanije

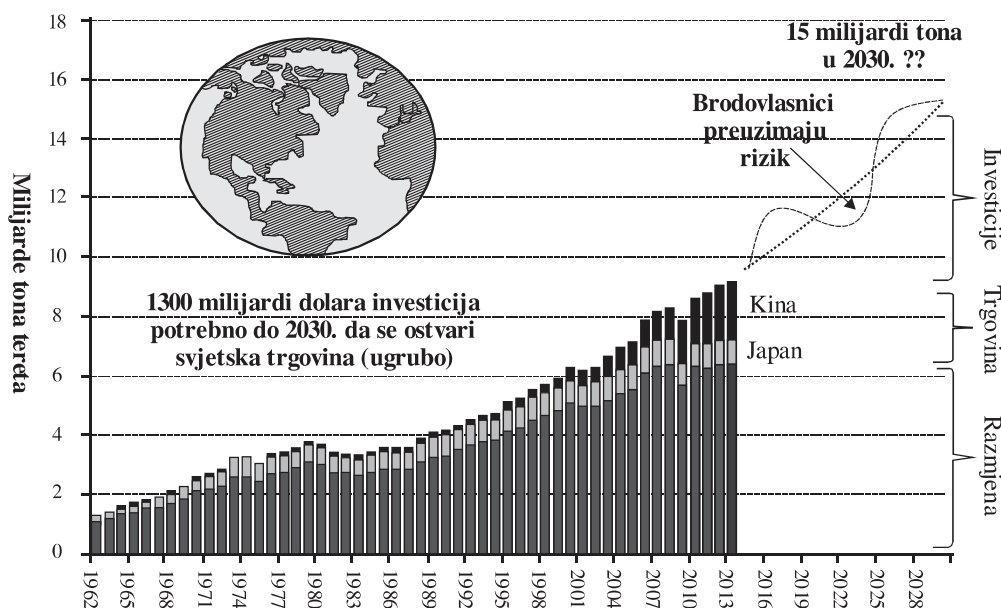
| Broj brodova u floti | Broj      |           | % Flote (Broj brodova) | Brodovi po kompaniji |
|----------------------|-----------|-----------|------------------------|----------------------|
|                      | Kompanija | # Brodovi |                        |                      |
| Preko 200            | 10        | 4074      | 11%                    | 407                  |
| 100-200              | 22        | 2754      | 7%                     | 125                  |
| 50-99                | 80        | 5538      | 15%                    | 69                   |
| 20-49                | 256       | 7520      | 20%                    | 29                   |
| 10-19                | 460       | 6211      | 17%                    | 14                   |
| 5-9                  | 669       | 4389      | 12%                    | 7                    |
| Ispod 5              | 4021      | 6417      | 17%                    | 2                    |
| Ukupno               | 5518      | 36903     | 100%                   | 7                    |

Podaci uključuju brodove u preokooeanskoj plovidbi i to baltersko, specijalizovano i linijsko brodarstvo

Izvor: Stopford, 2013.

**Investicioni model** daje uvid u najvjerojatnije projekcije pomorskog tržišta i obima transporta tereta pomorskim putem (Slika 1-3).

Slika 1-3. Investicioni model



Izvor: Stopford, 2013.

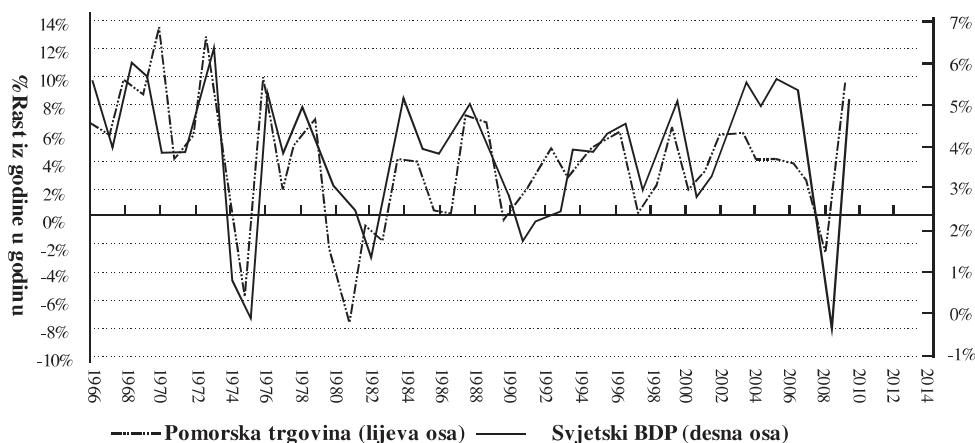
Prema projekcijama do 2030. godine biće ostvarena distribucija oko 15 milijardi tona tereta, što grubozahitjeva iznos od 1 300 milijardi dolara investicija koje bi trebalo da podrže ovakvu buduću trgovinu i transport. Zaključuje se da će veliki rizik preuzeti nezavisni brodovlasnici, a kao

dominantne zemlje i dalje će ostati Kina i Japan koji su inače među prvih pet na listi svjetskih vodećih nacija koje posjeduju sopstvenu flotu.

### Svjetska ekonomija i odnosi ponude i tražnje u pomorskom transportu

Tokom proteklih decenija zabilježeno je da je svjetska ekonomija koju personifikuje bruto društveni proizvod (u nastavku BDP) imala stabilan rast, ali isti je povremeno bio prekidan recesijama različitih magnituda (Slika 1-4). Može se zaključiti da su svjetski ekonomski rast izražen putem vrijednosti BDP-a i potražnja za pomorskim transportom usko povezani. Opšte je zapažanje da se tokom razdoblja niskog BDP-a u svijetu obim pomorske trgovine smanjuje, kao na primjer posljednji slučaj krize koja je počela 2008. godine. Tokom 2009-2010. godine svjetska ekonomija je po mnogim pokazateljima bila u svojoj najslabijoj poziciji od Velike depresije iz 1930-ih, ali to stanje se vrlo očito, ali i vrlo sporo oporavlja (Det Norske Veritas, 2012). Prema istom izvoru prognozirano je da će rast svjetskog BDP-a za period 2010-2012. godine smanjivati i to respektivno od 4,2%, preko 3% i biti oko 2,7% u 2012. godini. Podaci koji su realno utvrđeni za period 2010-2013. godine su se gotovo poklopili sa ovom projekcijom. Naime, rast svjetskog BDP-a je sljedeći: a) u 2010. godini je iznosio 4,1%, b) u 2011. godini 2,8%, c) u 2012. godini 2,2%, i d) u 2013. godini 2,1% (UNCTAD, 2013).

Slika 1-4. Odnos stopa rasta BDP-a i pomorske trgovine



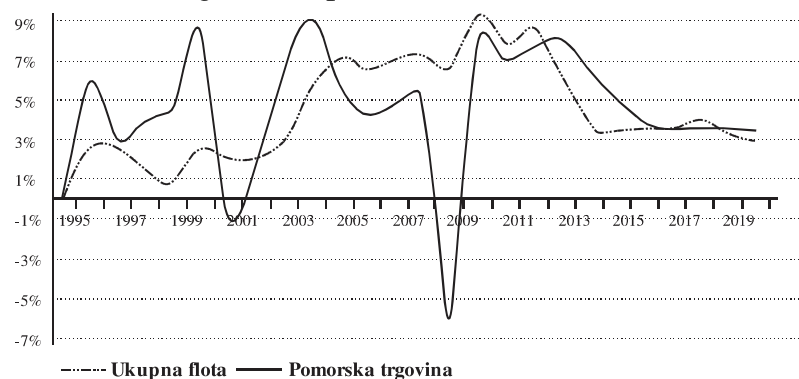
Izvor: Det Norske Veritas, 2012.

U 2013. godini pojedine grupacije zemalja su imale prilično neujednačen rast

što se samo nastavilo iz 2012. godine. Naime, rast BDP-a je usporio u specifičnim grupama zemalja, te je njegov iznos kako slijedi: a) 1% u razvijenim zemljama, b) 4,7% u zemljama u razvoju, i c) 2,7% u ekonomijama u tranziciji (UNCTAD, 2013). Prema statistici Det Norske Veritas-a (2012) kineska ekonomija je pokazala puno otpornosti na krizu i predstavlja 80% BDP-a u istočnoj Aziji i Pacifičkoj regiji. Međutim, prateći stopu rasta kineskog BDP-a UNCTAD (2013) prikazuje podatke prema kojima će se ista najvjerojatije smanjiti sa 9,3% (2011.) na 7,8% (2012.) do 7,6% (2013.). Izgledi Eurozone su neizvjesni, imajući u vidu podatke o padu BDP-a u Evropskoj uniji na negativan iznos od -0,2% u 2013. godini (UNCTAD, 2013).

Na slici 1-5 se sagledava odnos između pomorske trgovine koja generiše tražnju i kapaciteta flote koji predstavlja ponudu pomorskog prevoza.

#### 1-5. Ukupni rast flote i trgovine u pomorstvu



Izvor: Det Norske Veritas, 2012.

Razmatrani vremenski interval je od 1990-ih, preko aktuelnih dešavanja, do projekcija za 2020. godinu. Jasno se očitava da su 1990-e godine bile prilično stabilne. Ono što je važno istaći jeste da posebno značajan period u ovom odnosu „ponude i tražnje“ nastaje od 2002. godine, kada globalizacija i brži razvoj azijskih ekonomija dovode do rasta dodatne potražnje za uslugama brodarskih kompanija, što čini da brodarstvo u figurativnom smislu predstavlja „pumpu“ koja snabdijeva svjetsku ekonomiju velikim iznosima dolara i tako joj daje dodatni polet. To je naravno bio izuzetan signal za intenziviranje brodograđevinske industrije. Različite su procjene, ali je prema nekim respektabilnim početkom 2008. godine svjetska knjiga narudžbi bila na najvišem ikada dosegnutom nivou popunjenosti (Journal of Naval

Architecture and Ship Building Industry, 2008).

Kako je karakteristika pomorskog tržišta prisutnost čestih konjunkturalnih oscilacija, tako se situacija u međunarodnoj trgovini pomorskim putem krajem 2008. godine drastično mijenja. Dolazi do strmoglavog pada većine parametara stanja pomorskog tržišta. Situacija sa vozarinama je takva da je baš 20. maja 2008. godine BDI indeks<sup>3</sup> dostigao svoju najveću vrijednost od uvođenja (11 793 bodova), a da bi samo pola godine kasnije, odnosno 5. decembra doživio kolaps do iznosa od 663 boda koji je gotovo najmanji u historiji (Baltic Exchange, 2014). U konkretnom smislu, vrijednost ovog indeksa pokazuje da su vozarine i cijene čartera broda na takvom nivou da brodovlasnik jedva može pokriti operativne troškove koji se u najvećem iznosu odnose na troškove pogonskog goriva i posade.

Čisto ekonomski posmatrano, ponuda u brodarstvu je izuzetno uslovljena nivoom vozarina. Naime, funkcija ponude predstavlja usluge ponuđene od strane brodarara kao odgovor na promjene u vozarini. Stoga, ako vozarine padaju ispod operativnih troškova brodovi će se dati u raspregu, te shodno tome, ponuda prevoza na tržištu će biti redukovana. Dakle, u vrijeme recesije ponuda brodova je vrlo elastična funkcija vozarine, ali u vrijeme punog servisa ista je neelastična (Lun, Lai, Cheng, 2010). Naime, za izradnju broda je potrebno vrijeme, a često se prilike na pomorskom tržištu mijenjaju mnogo prije nego se izgradnja finalizuje.

Uprkos neizvjesnostima vezanim za razvoj u globalnoj ekonomiji, postoje neke svijetle tačke u vezi izgleda kako za pojedine nacionalne ekonomije, šire regione i uopšte pomorsku industriju. Kako se vidi na slici 1-5 nema velikih poboljšanja u ovom smislu, ali ni radikalnih lomova na tržištu koji se mogu očekivati u kratkom roku. Očekuje se da će stopa novogradnji ostati niska, što će povećati pritisak na brodogradilišta da nude još konkurentnije cijene (Det Norske Veritas, 2012), što na kraju i oslikava razlika u nivoima rasta ukupne flote u 2009. godini (oko 9%) i 2019. godini (oko 3%).

Generalno, svjetska međunarodna trgovina se nastavlja oslanjati na brodarstvo, što zapravo znači da oko 80% od svih roba kojima se trguje u globalnim okvirima se u jednom trenutku prevoze brodom (BalticExchange,

---

<sup>3</sup>eng. *Baltic Dry Index* - broderski i trgovački indeks koji reflektuje cijene transporta suvih rasutih tereta koji se prevoze brodovima.

2014). Oscilacije na globalnoj tržišnoj pozornici stvaraju potencijal za visoki profit što pomorsku djelatnost čini vrlo privlačnom, ali i znatne gubitke koji ostavljaju prazne luke i brodogradilišta i brodovlasnike sa dubokom bankrotom.

Sa sadašnjim smanjenim nivoom svjetskog ekonomskog rasta koji je praćen viškom kapaciteta svjetske flote pomorsko tržište prolazi kroz teške uslove, i još dalje, predstojećih nekoliko godina biće kritične za uspostavljanje ravnoteže između ponude i potražnje. Tri ekonomska područja trenutno definišu pomorsku trgovinu: Sjeverna Amerika, Evropa i Azija, a Japan, Grčka, Njemačka, Kina i Norveška kontrolišu preko 50% svjetske trgovačke flote, što upućuje na zaključak da će svi pomaci u relativnoj važnosti ovih područja i nacionalnih ekonomija bitno, ili čak presudno uticati na pomorsku industriju u godinama koje dolaze (Det Norske Veritas, 2012). Treba istaći da Velika Britanija i Njemačka pokazuju pozitivne znakove oporavka od finansijske krize. Takođe, Brazil, Rusija, Indija, Kina, Koreja, Turska, Indonezija i Meksiko (skraćeno eng. *BRICKTIM*) još uvijek imaju snažan razvojni potencijal i očekuje se da će se njihov BDP po stanovniku značajno povećavati (UNCTAD, 2013).

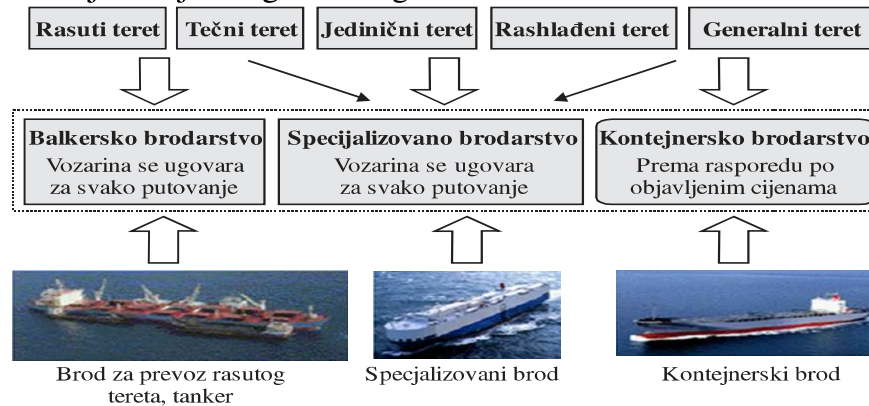
### **Podjela svjetskog morskog brodarstva**

U današnjim vrlo dinamičnim i složenim odnosima na pomorskom tržištu teško je donijeti stroge kriterijume podjele svjetskog pomorskog brodarstva. U domaćoj literaturi pronalazi se sljedeća kategorizacija (Batalić, 2005):

- prema granicama plovidbe (lokalna i duga plovidba);
- prema predmetu transporta (teretno i putničko brodarstvo), te
- prema tehnološkom i organizacionom kriterijumu:
  - tramperski prevoz,
  - linijski prevoz,
  - industrijski (integrisani, specijalni) prevoz, i
  - prevoz putnika.

Ovakva podjela se umnogome podudara sa stavom prof. Martina Stopforda (2009) koji je figurativno predstavljen na slici 1-6.

Slika 1-6. Podjela svjetskog morskog brodarstva



Izvor: Stopford, 2009.

U okviru prve kategorije analizira se organizacija transporta rasutih (eng. *bulk*) tereta i to (Stopford, 2009):

- tečni teret (eng. *liquid bulk*) - sirova nafta i proizvodi od nafte koji se u ovom radu analiziraju u okviru tzv. tankerske plovidbe,
- vodeći suvi rasuti teret (eng. *major dry bulk*) - željezna ruda, koks, termalni ugalj, razne vrste žitarica koji su analizirani u okviru tzv. balkerske plovidbe, i
- minorni suvi rasuti tereti (eng. *minor dry bulk*) - poljoprivredni proizvodi, šećer, đubriva, metali i minerali, čelični i proizvodi šumarstva.

U okviru druge kategorije posmatra se transport: 1) hemikalija, 2) gasa (tečni prirodni gas (TPG) ili eng. *LNG*; i tečni naftni gas (TNG) ili eng. *LPG*), 3) rashlađenih tereta, 4) jediničnih tereta (npr. motorna vozila, kranovi, itd), i 5) putnika. Interesantno je da u odnosu na profesora Batalića (2005) koji putnički transport smatra potpuno odvojenom djelatnošću brodarstva, Stopford (2009) smatra da je isti specijalizovan transport, posebno kada je u pitanju prevoz trajektima i kruzina brodovima koji su danas vrlo aktuelni.

Treća kategorija uključuje analizu organizacije transporta generalnog tereta i većinski se odnosi na savremeni linijski transport. Ovdje se radi gotovo uvijek o transportu gotovih ili polu-proizvoda (tekstil, namještaj, razna roba široke potrošnje za finalne potrošače, industrijske mašine i djelovi, itd). Linijski brodovi prevoze teret koji je sačinjen od velikog broja pošiljki koje su različite po veličini i pripadnosti potpuno odvojenim krcateljima. Svaka pošiljka mora biti odvojeno dokumentovana i kao takva većinski se njen transport realizuje

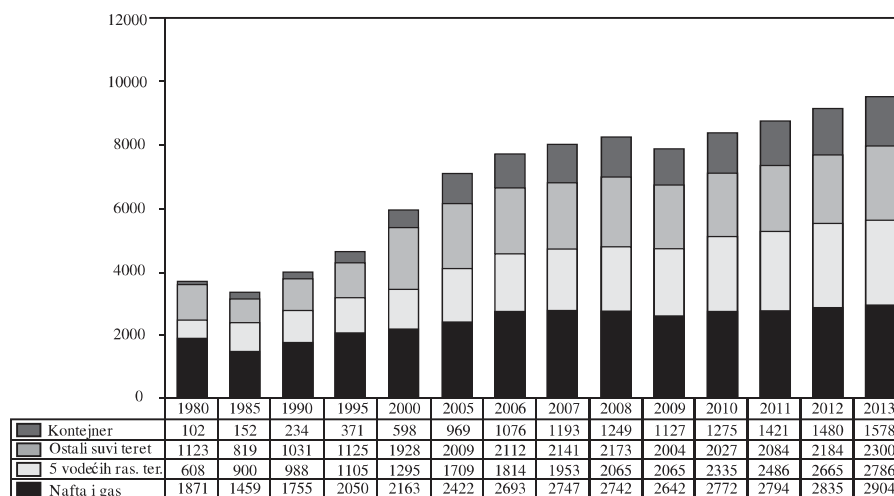
na bazi upotrebe kontejnera. Danas postoji još jedan vrlo mali broj ruta na kojima se organizuje transport tzv. konvencionalnog (eng. *break-bulk*) tereta koji obuhvata sve one stavke koje je zaista nemoguće kontejnerizovati. Za razliku od linijskih brodova, brodovi koji prevoze terete svrstane u prethodno navedene dvije kategorije transporta popularno su nazvani tramperi (eng. *trumper* – skitnica) i gotovo uvijek prevoze sirovine, samo jednu vrstu tereta koji je pod nadležnošću isključivo jednog krcatelja (The Institute of Chartered Shipbrokers, 2006).

Prema navedenom, smatra se da je izuzetno korektna podjela na (Stopford, 2009): a) baltersko, b) specijalizovano, i c) kontejnersko brodarstvo. Kako vidimo na slici 1-6 baltersko i specijalizovano brodarstvo imaju karakteristiku slobodnog (tramperskog), a to znači da je za svako konkretno putovanje potrebno pregovarati o uslovima prevoza, a prevashodno vozarinama. Jedino kontejnersko brodarstvo ima usluge koje se pružaju prema tačno utvrđenom rasporedu uz prethodno jasno objavljene cijene prevoza, što je dakle osobina linijskog servisa.

### **Specifičnosti dominantnih prevoza u morskom brodarstvu**

Imajući u vidu da najveći obim spoljnotrgovinske razmjene kao i cikličnost tržišta imaju suvi rasuti tereti, nafta, derivati i gas, te kontejnerski transport, u nastavku će biti analizirani trendovi na tržištu balterskog i kontejnerskog brodarstva. Prije nego se analiziraju pojedina tržišta potrebno je napraviti opšti uvid u ukupan obim međunarodne trgovine pomorskim putem i vidjeti kakvo je učešće pojedinih vrsta tereta za period 1980-2013. godine (slika 1-7).

Slika 1-7. Ukupan obim međunarodne pomorske trgovine (ukrcaj u mil. tona)



Izvor: UNCTAD, 2013.

Kako se vidi u ukupnom iznosu svjetska trgovina pomorskim putem je dostigla nivo oko 10 000 miliona tona ukrcanog tereta u 2013. godini. U svjetskoj regionalnoj raspodjeli i dalje nema iznenađenja, odnosno Kina ostaje neprikosnovena u dijelu balkerskih prevoza. Prema statistici „Clarkson“-a, kao istaknute i prve brokerske kompanije u svijetu, uvozni i izvozni tokovi Kine idu u divergentnim pravcima u 2013. godini (podaci u nastavku prema Clarkson, 2014). Ova zemlja je ostvarila 1 800 miliona tona uvoza, tj. skoro 800 miliona tona željezne rude, 286 miliona tona sirove nafte i njenih proizvoda i 308 miliona tona uglja, što sve ukupno predstavlja 23% svjetskog uvoza rasutog tereta. Karakteristično je da Kina ima mnogo manji udio u izvozu ovih tereta, tj. svega 2% u odnosu na globalni izvoz. Uprkos tome, izvoz kontejnerizovanog tereta reprezentuje oko 25% globalne trgovine izražene u TEU jedinicama. Detaljna analiza tržišta suvih rasutih (balkerska plovidba) i tečnih tereta (tankerska plovidba), kao i kontejnersko brodarstvo će biti predstavljeni u pojedinim podnaslovima i to iz ugla dosadašnjeg razvoja i perspektiva.

### Tržište vodećih suvih rasutih tereta – balkerska plovidba

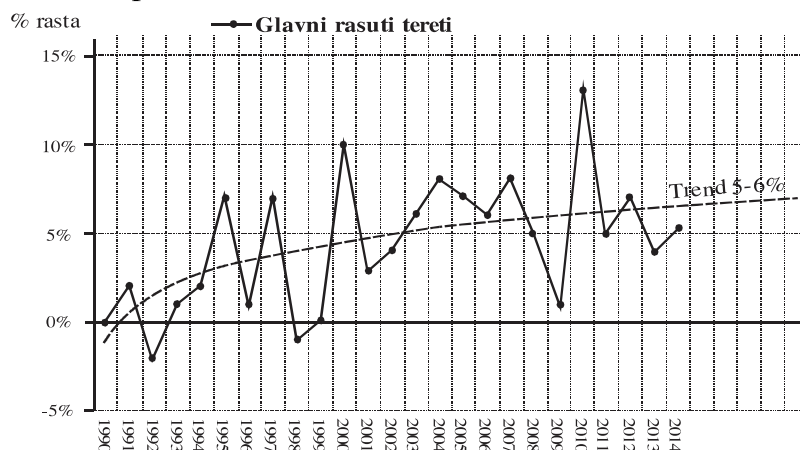
Regioni koji su dominantni učesnici u odnosima ponude i potražnje na tržištu suvog rasutog tereta su prevashodno vodeći proizvođači ili one ekonomije koje imaju potrebu za uvozom sirovina koje podržavaju energetiku, građevinu i razne industrijske proizvodnje. U ovome su nekada prednjačile SAD, Evropa

i Japan, a danas Kina, Indija, Brazil i Australija (Institute of Chartered Shipbrokers, 2006).

Jedan od scenarija koji je zaista realističan u pogledu projekcija ovog tržišta, a mnoge respektabilne institucije u pomorstvu ga predviđaju jeste sljedeći (prema: Det Norske Veritas, 2012; UNCTAD, 2013; BIMCO, 2014; Clarkson, 2014):

- Kao što se vidi na slici 1-8 bilo je mnogo povoljnijih prilika na ovom tržištu nego što je to 2013-2014. godina. Očekuje se pozitivan trend rasta po stopi 4,5%- 6%. Ovo će posebno biti izraženo u zemljama u razvoju koje traže jeftiniju energiju i nastoje ekonomski i socijalno ići u korak sa ostatkom svijeta,

Slika 1-8. Trend stope rasta na tržištu vodećih suvih rasutih tereta



Izvor: Stopford, 2014.

- Australija i Brazil su najveći svjetski izvoznici željezne rude i Kina je daleko najveći uvoznik, a ovaj trend će se nastaviti i nakon 2020. godine,
- Trgovina ugljem takođe vodi prema Kini koja je uzela primat od Japana u kontekstu svjetskom obima uvoza. Ovo je signal da će u perspektivi porast tražnje za ugljem podstaknuti razvoj flote za prevoz ove vrste rasutog tereta,
- Očekuje se da će tržište vodećih suvih rasutih tereta u bliskoj budućnosti posebno „rasti” na rutama Afrika-Azija i Bliski istok-Azija, uz poseban akcenat na razvoj indijske proizvodnje čelika i uvoz uglja,

- Ponuda brodova u floti za prevoz suvog rasutog tereta je i dalje velika, premda su tokom 2013. godine potpisani novi ugovori o gradnjama. Sve u svemu, uprkos tome što danas postoji izraziti rast ove flote, analitičari vjeruju da će se buduća stopa rasta kretati na nivou ispod 5% godišnje. Generalno, smatra se da će profitirati brodovi za prevoz rasutog tereta koji imaju značajno veće kapacitete.

Kao i svako drugo tržište i ovo karakteriše nestabilnost u godinama koje dolaze. Svakako, generalni zaključak je da će se unaprijediti fundamenti trgovine na ovom tržištu, posebno ako rast tražnje nadmaši ionako narastajuću ponudu brodova.

### **Tržište tečnih tereta - tankerska plovidba**

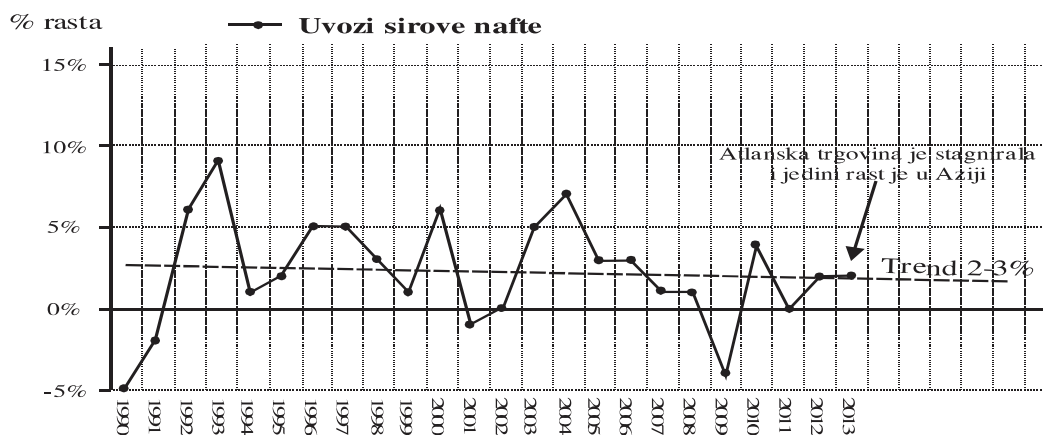
Ovo tržište se popularno naziva tankersko i na njemu se trguje rasutim tečnostima koje prevoze visokospecijalizovani brodovi tankeri. U svim njegovim analizama najčešće se srijeću podaci za fluktuacije u uvozu/izvozu sirove nafte, rafiniranih naftnih proizvoda i gasa. Dok su većina svjetskih tankera angažovani na prevozu nafte ili gasa, nezanemarljive su i druge trgovine tečnim supstancama uključujući hemikalije, kisjeline, biljna ulja, vina, itd., ali kako je već rečeno one spadaju u kategoriju specijalizovane plovidbe. Iako oba imaju svojstva slododne plovidbe, ovo tržište je sasvim drugačije od onog za trgovinu suvim rasutim teretom. Njegovi najvažniji segmenti su tržište nafte i gasa.

U proteklom periodu tankersko tržište je u vrlo depresivnom stanju s obiljem neiskorišćene tonaže. Bilo je obeshrabrujuće za brodovlasnike sve do poslednjeg kvartala 2013. godine kada dolazi do osvježenja, te su aktuelne karakteristike ovog tržišta i buduće projekcije sljedeće (Det Norske Veritas, 2012; UNCTAD, 2013; BIMCO, 2014; Clarkson, 2014):

- Na slici 1-9 se vidi da je tržište sirove nafte još od 1990-ih godina na niskom nivou (-5%), vlasnici brodova već duži niz godina gube novac, a neki su na rubu bankrota. Očekuje se da će se osjetiti blagi rast, ali i dalje razočaravajući, odnosno uvoz nafte na svjetskom nivou imaće trend rasta samo po stopi 2-3%. Rast tražnje uglavnom će doći iz zemalja koje nisu članice Organizacije za ekonomsku saradnju i razvoj (popularno eng. skraćenica OECD). Uvoz nafte u Kinu i Indiju će se vjerovatno povećati do 2020. godine u odnosu na nivo iz 2011-2012.

godine. Snabdijevanje dolazi prvenstveno sa Bliskog istoka, iz Afrike i Rusije, ali i nije zanemarljiva konkurencija u vidu transporta cjevovodima. U međuvremenu, uvoz sirove nafte u SAD je usporio 2012-2013. godine i isti će se fokusirati na domaće resurse, uglavnom iz Južne Amerike.

Slika 1-9. Trend uvoza sirove nafte



Izvor: Stopford, 2014.

- Tankersko tržište naftnih derivata se bori za oporavak i podliježe kontinuiranim promjenama u smislu uvoznih potreba pojedinih ekonomija, kao i pravila i sporazuma između zemalja uvoznica i izvoznica. Vjerovatno je da će ovo biti prvo tržište koje će se oporaviti od efekata globalne krize koja je započela 2008. godine, iako je trenutna knjiga narudžbi za tankere koji prevoze proizvode nafte vrlo kontrolisana. Prva godina u kojoj će se to osjetiti jeste 2014-a, kako u pogledu rasta tražnje, tako i ponude. I u ovom slučaju primjetno je smanjenje transatlantske trgovine zbog manje potrošnje. Naime, mnogo promjena na dobro poznatim i ustanovljenim rutama tankerske trgovine se dogodilo zahvaljujući brzopoteznim promjenama na američkom nacionalnom tržištu nafte. Vodeće rute u okviru američkog tržišta se mijenjaju i sada se mnogo više naftnih derivata iz Amerike izvozi. Generalno, mišljenje je da će se ovo tržište „podići” ranije od onog na kome se prevozi nafta,
- Potražnja za prirodnim gasom je u porastu, izgrađena su nova postrojenja za manipulacije ovim teretom i brojni prevoznici uživaju

solidne koristi od povećanja njegove potrošnje. Ovo tržište zavisi od kretanja u cijeni gasa i uticaja okoline koja nameće standarde korišćenja čistijeg goriva. Rast tražnje će biti istaknut 2015-2020. godine, a još više nakon 2020. godine. Na osnovu toga, već se očekuje brzo širenje mreža za skladištenje prirodnog gasa,

- Provjere kvaliteta plovidbe i primjene standarda u pogledu sigurnosti i bezbjednosti koje moraju poštovati vlasnici tankera se svakodnevno pooštravaju i biće imperativ u daljem poslovanju.

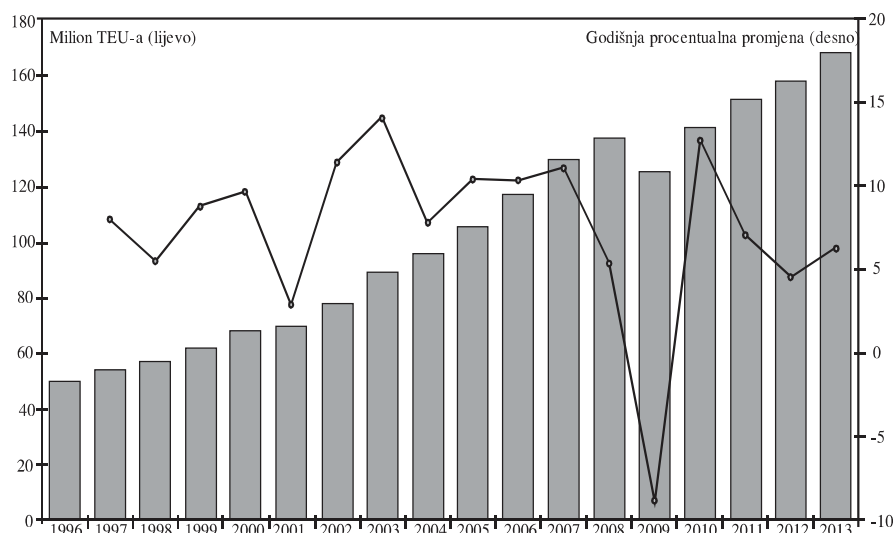
Ono pitanje na koje se još uvijek traži odgovor od strane učesnika na tankerskom tržištu jeste da li će okretanje Kine ka većem uvozu nafte od izvoznika iz Zapadne Afrike i Južne Amerike nadomjestiti gubitke koji su nastali smanjenjem tradicionalnog transatlanskog uvoza. Taj odgovor će mnogo uticati na prilike na globalnom tržištu tečnih tereta.

### **Savremeno kontejnersko tržište**

Kontejnerski transport je izuzetno interesantan za marketinška istraživanja, posebno što je kontejnersko tržište od svih baš ono koje je „najbliže krajnjim potrošačima”. Sa druge strane, njegovom razvoju su doprinijeli i neprestano doprinose podsticaji od razvoja BDP-a u svijetu, demografske promjene, i ne manje važno, promjene prihoda po stanovniku u specifičnim regijama i velikim zemljama. Naravno, sve ovo ne bi bilo moguće bez inovacije kakva je razvoj robne kontejnerizacije. Tržište transporta generalnog tereta je vrlo turbulentno sa priličnim neravnotežama između ponude i potražnje.

Na slici 1-10 mogu se vidjeti varijacije u pogledu obima kontejnerske trgovine i promjene u stopi rasta na godišnjem nivou. Zaključuje se da će potencijal tražnje za kontejnerskim prevozom biti veći ako se ima u vidu stopa rasta sa (-9%) u 2009. godini na (6%) u 2013. godini. Ova promjena je logična, zahvaljujući većoj globalizaciji koji dovodi do veće kontejnerizacije i samim tim do većeg obima kontejnerskog transporta.

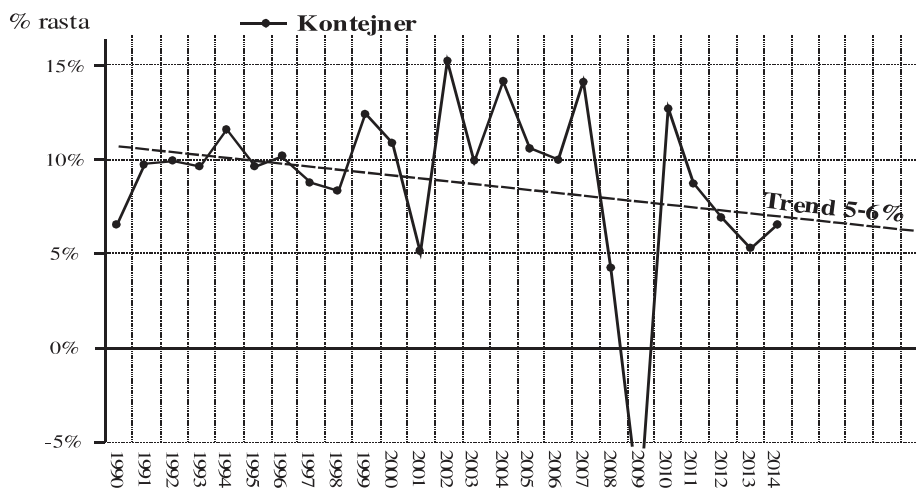
Slika 1-10. Globalna kontejnerska trgovina 1996 - 2013. godine



Izvor: UNCTAD, 2013.

Mnogi autori savremeno balansiranje odnosa tražnje za kontejnerskim transportom i ponude od strane brodarskih kompanija vide kao „hodanje po ivici noža“ (BIMCO, 2014). Dakle, postoji nada za oporavkom, pozitivan trend će se nastaviti i biće zaista spor sa stopom rasta 5-6% (slika 1-11).

Slika 1-11. Trend rasta na kontejnerskom tržištu



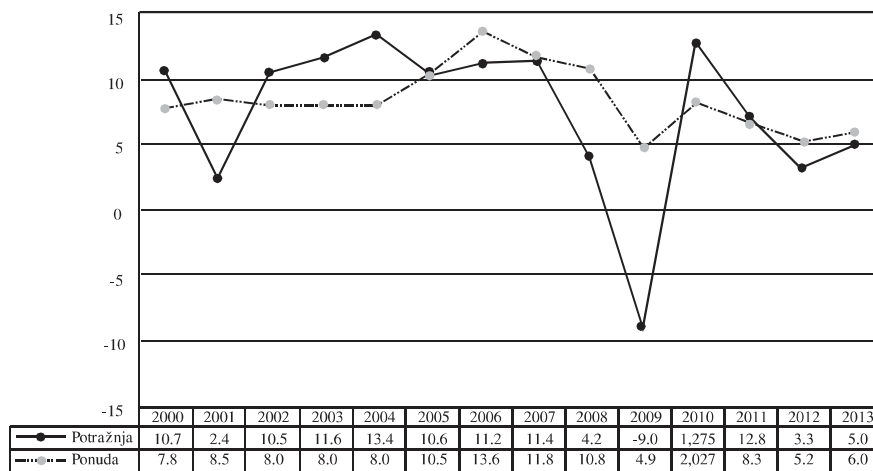
Izvor: Stopford, 2014.

Izgledi na ovom tržištu sa očekivanim perspektivama su (Det Norske Veritas,

2012; UNCTAD, 2013; BIMCO, 2014; Clarkson, 2014):

- Trenutna situacija nije na zavidnom nivou i ono što je diskutabilno jeste pitanje da li će tražnja uspjeti da nadomjesti eventualni višak u ponudi kontejnerskog prevoza (vidjeti sliku 1-12). Nekada je to moguće barem u kratkom roku, kao u slučaju dobrog balansa u drugoj polovini 2013. godine na trgovinskom putu od Šangaja do Evrope kada je postignut održiv profit za kontejnerske prevoznike. U 2014. godini se očekuju usamljeni slučajevi, ali opšte je mišljenje da je rast veoma slab i spor,

Slika 1-12. Godišnja stopa rasta ponude i tražnje u kontejnerskom brodarstvu, 2000-2013. godine



Izvor: UNCTAD, 2013.

- Vozarine na ovom tržištu variraju zahvaljujući tome što je opšti trend da se snižavanjem jediničnih troškova transporta, kroz ekonomiju obima na bazi većih prevoznih kapaciteta kontejnerskih brodova, pokuša ostvariti konkurentna prednost. Veliki brodovi od 14 000 TEU-a i više će opsluživati glavne trgovačke linije kao što su Azija - Evropa. Trgovina između Azije i zapadne obale Amerike također će se rasporediti na veće brodove i ići do kapaciteta 12 500 TEU-a. U novembru i decembru 2014. godine prva 2 od ukupno 5 brodova kompanije „China Shipping Group“ će predstavljati svjetske najveće brodove sa kapacitetom 19 000 TEU-a (BIMCO, 2014). Brzi rast veličine brodova iznad 18 000 TEU-a se može nastaviti, ali praktično maksimalna granična veličina od više od 20 000 TEU-a će vjerovatno biti uspostavljena u sljedećoj deceniji (Det Norske Veritas, 2012),

- Dolazi do promjena u intenzitetu transporta na pojedinim rutama i to na način da je najveći rast tražnje zabilježen na nedominantnim kontejnerskim putevima, dakle posebno na putevima sjever - jug, a smanjen na tradicionalnim i glavnim. Evropa - Bliski Istok, Srednji istok - Azija i Južna Amerika - Afrika - Azija su rastuće, a Azija - Sjeverna Amerika, Azija - Evropa deklinirajuće rute. Rast pulsa u kineskoj i unutar azijskoj kontejnerskoj trgovini je čak veći od 10%, posebno zahvaljujući ekonomskim aktivnostima pomorske jugoistočne azijske regije (Filipini, Malezija, Indonezija, Singapur) (BIMCO, 2014). Ono što je interesantno je da će varijabilnost tržišta biti itekako prisutna, da postoji višak kapaciteta, ali i da je 2014. godina ohrabrujuća, posebno za tržišta Evrope i Amerike,
- Tražeći načine da prevaziđu probleme u poslovanju nastale još u 2008. godini, brodari koriste različite strategije: a) redukuju ponudu na neprofitabilnim rutama i povećavaju cijenu prevoza na drugim putevima, b) nastavljaju konsolidaciju i izgradnju linijskih alijansi kako bi generalno uravnotežili troškove, i c) ulaze u nove poslovne aranžmane, tj. vrše prelazak na rifer<sup>4</sup> i balkerski servis (UNCTAD, 2013).

Prividan osjećaj boljitka na ovom tržištu ne znači i njegov potpuni oporavak. U nekim ranijim projekcijama smatralo se da će stopa rasta biti mnogo veća, međutim to se nije desilo i danas se ovo tržište sve više okreće postizanju efektivnosti u poslovanju. U tom smilu, veliku podršku oporavku mogu pružiti morske luke.

### Zaključak

Očekujući da se na specifičnim pomorskim tržištima postigne balans u odnosima ponude i tražnje, a investicije u infrastrukturne i suprastrukturne kapacitete luka dovedu do povećanja efikasnosti lučkih operacija, potrebno je konstantno istraživati kompleksno pomorsko tržište i raditi njegove što preciznije projekcije. Dizajniranje modela kojima se jednostavnije prezentira složena realnost u pomorstvu predstavlja vrlo koristan metod u dobijanju jasnije slike osnovnih kategorija i subjekata po kojima je pomorsko tržište karakteristično.

---

<sup>4</sup>eng. *reefer* brod - brod za prevoz rashlađenih tereta

Konjunkturane oscilacije, dinamičnost i varijabilnost su osnovne odlike pojedinih pomorskih tržišta. Neka od njih pokazuju tendencije rasta, kao što je slučaj sa tržištem transporta suvog rasutog tereta. Druga pak pokazuju blagi rast, ali prilično razočaravajući, kao što je situacija na tržištu transporta sirove nafte. Posebno je interesantno kontejnersko tržište koje će u perspektivi ostvarivati rast, ali je mnogo značajnije da li će globalizacija proizvodnje i potrošnje proizvoda koji se prevoze kontejnerima uspjeti da „preskoči“ višak kapaciteta kontejnerske flote.

Luke će ostvarivati svoju funkciju čvorišnih tačaka u lancima isporuke vrijednosti, ali će prioritet u poslovanju biti na efikasnosti njihovih operacija što će direktno uticati na sniženje ukupnih troškova transporta. Drugim riječima, biće potrebno procjenjivati koliko se gubi u smislu visokih iznosa ukupnih troškova transporta na račun neefikasnosti luka. Ocjena performansi morskih luka od strane njenih ciljnih korisnika je nešto što će dobijati na značaju, jer je to put koji vodi ka transparentnosti poslovanja što samo može podstaknuti konkurenciju među lukama. Ovo će samim tim uticati na povećanje lučke efikasnosti i niže ukupne troškove transporta na pojedinim logističkim pravcima. U svrhe podrške ostvarenja ovakvog scenarija u budućnosti definitivno prednjači primjena marketing koncepcije poslovanja.

## LITERATURA

B. Cudahy: *Box Boats: How Container Ships Changed the World*, Fordham University Press, New York, 2007.

Baltic Exchange: Global seaborne trade, 2014 (<http://www.balticexchange.com/about-us/shipping-markets/>).

Baltic Exchange: Shipping markets, 2014 (<http://www.balticexchange.com/about-us/shipping-markets/>).

BIMCO: Dry Bulk: Improving fundamentals as demand outstrips supply growth ([https://www.bimco.org/Reports/Market\\_Analysis/2014/0108\\_Reflections.aspx](https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2014/0108_Reflections.aspx)).

BIMCO: Tanker: The US oil story develops, 2014 (<https://www.bimco.org>).

C. Ducruet; S. Roussin; J.C. Jo: Political and economic factors in the evolution of North Korea's maritime connections, *Journal of International Logistics and Trade* 7:1, pp. 1-23, 2009.

C. Mollitor: It's always "Closing Time" somewhere: the Role of Flag States, Marine money academy, New York, 17<sup>th</sup> june, 2014 (<http://www.marinemoney.com/forums/MMWeek14/academypresentations>).

Clarkson Research Wordpress: Dry bulk, (<http://clarksonresearch.wordpress.com/tag/dry-bulk/>).

Container Transportation: Generations of container ship (<http://www.container-transportation.com/container-ships.html>).

Det Norske Veritas: *Shipping 2020*, Det Norske Veritas, Oslo, 2012 ([http://www.dnv.nl/binaries/shipping%202020%20-20final%20report\\_tcm141-530559.pdf](http://www.dnv.nl/binaries/shipping%202020%20-20final%20report_tcm141-530559.pdf)).

G. Belamarić: *Tehnologija prijvoza kontejnera*, priručnik, Pomorski fakultet, Split, 2014.

Journal of Naval Architecture and Ship Building Industry: rubrika Mozaik, editor: I. Franić, 59:4, 2008 (<http://www.fsb.unizg.hr/kziha/14.Mozaik.pdf>).

M. Batalić: *Poslovanje u brodarstvu*, autorizovana predavanja, Pomorski fakultet Split, Split, 2005.

M. Stopford: Economic Imperatives, International Maritime Organization Seminar: The Future of Ship Safety, section 4: The Driving Forces on Maritime Safety, London, 10<sup>th</sup> june, 2013 (<http://www.imo.org/About/Events/FSS/Documents/fss%20presentations/Session%203%20Stopford%20-%20ppt%20updated%2018.6.13.pdf>).

M. Stopford: *Maritime Economics*, Routledge, London, 2009.

M. Stopford: *Outlook for Shipping Markets, Looking Ahead to the Future: Opportunities & Threats*, 2013 (<http://www.mcw.gov.cy/mcw/dms/dms.nsf/All/FE7E5A1019280398C2257C>

07003E02E6/\$file/martin%20stopford%20-%20presentation.pdf).

M. Stopford: Shipping Markets: In the Middle of a Revolution?, Hamburg Schiffahrts-Dialog 17th April 2014

([http://hamburg.hk24.de/Veranstaltung/Anlagen/VSDB/131005793/VDR\\_Hamburg\\_17\\_April\\_2014\\_\(Stopford\).pdf](http://hamburg.hk24.de/Veranstaltung/Anlagen/VSDB/131005793/VDR_Hamburg_17_April_2014_(Stopford).pdf)).

Maritime Knowledge Centre: International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment, 2012

(<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>).

Rigzone: Offshore Rig Utilization by Region 2014

([https://www.rigzone.com/data/utilization\\_region.asp](https://www.rigzone.com/data/utilization_region.asp)).

The Institute of Chartered Shipbrokers: *Port Operations and Management*. London: Witherby & Company Ltd., 2006.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD): *Review of Maritime Transport 2013*, UNCTAD, Geneva.

Y.H.V. Lun, K.H. Lai, T.C.E. Cheng: *Shipping and Transport Logistics*, Springer. London, 2010.