

Upravljanje konjunktornim ciklusima na pomorskom tržištu

Crnjak, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Dubrovnik / Sveučilište u Dubrovniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:155:795840>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Dubrovnik](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ NAUTIKE

IVAN CRNJAK

UPRAVLJANJE KONJUKTURNIM CIKLUSOM NA
POMORSKOM TRŽIŠTU

ZAVRŠNI RAD

Dubrovnik, rujan 2023.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
PRIJEDIPLOMSKI STUDIJ NAUTIKE

UPRAVLJANJE KONJUKTURNIM CIKLUSOM NA
POMORSKOM TRŽIŠTU
MANAGING BUSINESS CYCLE PHASES IN THE MARITIME
SECTOR

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Pomorski

Mentor: izv. prof. dr. sc. Marija Bačić

Komentor: mr. sc. Ivan Jelčić

Student: Ivan Crnjak

Studijski program: Nautika

Dubrovnik, rujan 2023.

SADRŽAJ

1.	UVOD	1
1.1.	PREDMET I CILJ RADA	1
1.2.	IZVORI PODATAKA I METODE PRIKUPLJANJA	1
1.3.	SADRŽAJ I STRUKTURA RADA	1
2.	POMORSKO TRŽIŠTE.....	3
2.1.	KARAKTERISTIKE SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA	3
2.2.	TIPOVI SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA	4
2.3.	TEMELJNI OBLICI ORGANIZACIJE TRŽIŠTA	6
2.4.	TRŽIŠTE VOZARINA	7
2.5.	TRŽIŠTE RABLJENIH BRODOVA.....	9
2.6.	TRŽIŠTE BRODOVA ZA KASIRANJE	10
2.7.	TRŽIŠTE NOVOGRADNJI.....	11
2.8.	TRŽIŠTE SLOBODNOG BRODARSTVA	11
2.9.	TRŽIŠTE LINIJSKOG BRODARSTVA.....	13
2.10.	TRŽIŠTE TANKERSKOG BRODARSTVA	15
3.	KONJUKTURNI CIKLUSI NA POMORSKOM TRŽIŠTU I UPRAVLJANJE NJIMA	18
3.1.	Kratkoročni konjuktorni ciklusi.....	22
3.2.	Dugoročni konjuktorni ciklus	23
3.3.	Sezonski konjuktorni ciklusi	24
3.4.	Prikaz cikličkih promjena u brodarstvu	24
4.	ZAKLJUČAK	27
	LITERATURA.....	29
	POPIS SLIKA	31
	POPIS TABLICA.....	31

1. UVOD

Konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu su posebna vrsta ekonomskog ciklusa. Ovi ciklusi ispravljaju tržišta kada ponuda i potražnja nisu u ravnoteži. Pomorska tržišta su vođena vozarinama koje mogu rasti, padati ili ostati nepromijenjene. Dakle, konjunktorni ciklusi su određeni fluktuacijama vozarina.

Konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu klasificiraju se prema vremenskom razdoblju u kojem traju, pa se tako razlikuju sezonski ciklusi (radi se o fluktuacijama koje se javljaju unutar jedne godine), kratki ciklusi (koji traju od 3 do 12 godina) i dugi ciklusi (koji traju oko 50 do 60 godina). Točne duljine kratkih i dugih ciklusa nisu konstantne i navedena trajanja su grube procjene. Pomorsko tržište je vrlo nestabilno i uključuje više razine nesigurnosti ukoliko se uspoređi sa svjetskim gospodarstvom u cjelini. Kako je tema ovog rada „Upravljanje konjunktornim ciklusom na pomorskom tržištu“ u nastavku rada će biti predstavljeni konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu i upravljanje njima.

1.1. PREDMET I CILJ RADA

Predmet rada su konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu. Cilj rada je istražiti konjunktorne cikluse na pomorskom tržištu, predstaviti ih kao i predstaviti načine upravljanja konjunktornim ciklusima na pomorskom tržištu.

1.2. IZVORI PODATAKA I METODE PRIKUPLJANJA

U radu će se provoditi sekundarna teorijska istraživanja korištenjem sekundarnih izvora podataka (odnosno knjiga i stručnih članaka vezanih uz temu rada te raznih publikacija na Internetu).

Za izradu rada će se koristiti znanstvene induktivne i deduktivne metode, metode deskripcije i kompilacije. Na temelju analize pojedinačnih činjenica induktivnom metodom izvodi se zaključak općeg suda, odnosno deduktivnom metodom izvodi se opći zaključak i pojedinačni zaključci iz općeg suda. Deskriptivna metoda koristi se pri opisivanju činjenica, a metoda kompilacije pri preuzimanju tuđih zapažanja, stavova, zaključaka i znanja.

1.3. SADRŽAJ I STRUKTURA RADA

Rad se sastoji od četiri poglavlja.

U prvom, uvodnom poglavlju, predstavljen je predmet i cilj rada, izvori podataka i metode prikupljanja te sadržaj i struktura rada.

Pomorsko tržište i karakteristike i tipovi te oblici organizacije pomorskog tržišta kao i pojedine vrste pomorskog tržišta su predstavljeni u drugom poglavlju.

Treće poglavlje predstavlja konjunkturalne cikluse na pomorskom tržištu i upravljanje njima.

Četvrto, zaključno poglavlje, sažima temu ovog rada.

2. POMORSKO TRŽIŠTE

Globalno tržište pomorskog prijevoza može se definirati kao zbroj svih brodovlasnika i korisnika usluga prijevoza koji pružaju ili zahtijevaju raspoložive prijevozne kapacitete u određenom trenutku kako bi sklopili ugovore za prijevoz robe morem po vozarinama koje formiraju ovisno o ponudi i potražnji kao i ostalim čimbenicima.¹ U širem smislu, tržište pomorskog brodarstva može se definirati kao složen sustav ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz putnika i tereta, novih, rabljenih i zastarjelih brodova. To je razlika između tržišta putničkih i teretnih brodova, tržišta novih brodogradnji, tržišta rabljenih brodova i tržišta otpadnih brodova.²

Ukupni kapacitet nosivosti svjetske brodske flote na svjetskom brodskom tržištu ograničava i kvantificira ponudu, a potražnja na svjetskom brodskom tržištu ograničena je i kvantificirana međunarodnom brodskom trgovinom. Stoga su međunarodna pomorska trgovina i svjetska trgovačka flota odlučujući čimbenici svjetskog pomorskog tržišta.

2.1. KARAKTERISTIKE SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA

Značajke svjetskog pomorskog tržišta mogu se razmotriti iz dugoročne i kratkoročne perspektive. Dugoročni aspekt odnosi se na karakteristike svjetskog pomorskog tržišta u smislu vremenskog kontinuiteta, a takve karakteristike uključuju:

- tradicionalizam - tradicionalizam proizlazi iz tisućugodišnjeg razvoja svjetskog pomorskog tržišta,
- integralnost - temelji se na prepoznavanju geografske povezanosti svjetskih mora. Svaki prijevoz morem ostvaruje se neposrednom povezanošću početka i kraja puta. Integralnost se također očituje u mogućnosti uključivanja različitih vrsta trgovačkih brodova na sva tri tipa tržišta pomorskog brodarstva - slobodnog, linijskog i tankerskog brodarstva,
- internacionalnost - proizlazi iz činjenice da u svjetskim morima djeluje mnogo brodara iz različitih zemalja. Na tom tržištu sudjeluju i brodari iz zemalja koje nisu izravno geografski povezane s morem,

¹ Galović, P., Kovačević, M., Podobnik, M.: Pomorsko tržište tankera – brodovi za prijevoz sirove nafte i naftnih derivata, ukapljenog plina i kemikalija, Pomorski zbornik 45 (2008)1, 111-122., dostupno na: hrcak.srce.hr/54599 (02.06.2023.)

² Jugović, A.: Ekonomika brodarstva, str. 14., dostupno na: <https://www.scribd.com/document/132877650/SKRIPTA-EKONOMIKA-BRODARSTVA> (02.06.2023.)

- heterogenost - proizlazi iz raznolikosti strukture ponude i potražnje u pogledu fizičkih karakteristika prevoženog tereta, tehničko-tehnoloških karakteristika prijevoznih sredstava i razine ekonomske razvijenosti sudionika u pomorskom prijevozu."
- protekcionizam - proces koji potiče nacionalnu trgovačku mornaricu putem administrativnih mjera i uvjetovanih praksi kako bi zaštitio interese nacionalnog gospodarstva,
- tehnički napredak - značajno utječe na tržište pomorskog brodarstva i time na promjene u strukturi ponude, uvođenjem suvremenih oblika prijevoza robe morem, poput kontejnerizacije, tegljenice, prijevoza tekućeg plina tankerima i drugih,
- međunarodne ekonomske i tržišne integracije - ove integracije proizlaze iz interesa pojedinih zemalja da prevladaju ograničenost svojih nacionalnih tržišta i smanje rizik od plasiranja dobara i usluga iz nacionalnog gospodarstva na svjetsko tržište,
- konjunkturane oscilacije – nastaju kao rezultat međuovisnosti ponude i potražnje na određenom tržištu. Kad dođe do poremećaja u odnosu ponude i potražnje, strana koja iskazuje veći interes za prijevozom prihvaća učinke promjena u ponudi i potražnji na cijene prijevoza.

Kratkoročno gledano, karakteristike svjetskog brodskog tržišta znače da brodarsko tržište ima specifičnu strukturu s jasnim prostornim, vremenskim i robnim obilježjima.

2.2. TIPOVI SVJETSKOG POMORSKOG TRŽIŠTA

Postoji više vrste globalnog pomorskog brodarstva. Ove karakteristike ili podjele temelje se na geografskoj odvojenosti proizvodnje i potrošnje, učestalosti održavanja plovnih putova, vrsti robe koja se prevozi, količini jedinične robe, kemijskim svojstvima robe, načinu formiranja jedinične robe, vrsti i veličini jediničnog transportnog kapaciteta, položaj poduzeća u organizacijama tržišnog djelovanja itd. Svjetsko brodsko tržište općenito se dijeli na tri vrste:³

- tržište slobodnog brodarstva – to je najstarija i najpoznatija vrsta pomorskog tržišta. To je prostorno (geografski) najširi i najkonkurentniji tip pomorskog tržišta. Štoviše, mnogi pomorski ekonomisti vjeruju da je ova vrsta tržišta vrlo slična teoretskim modelima savršeno konkurentnih tržišta. Njegove karakteristike su: veliki broj brodarskih kompanija natječe se za veliki broj vlasnika tereta, ne postoji vlasnik tereta

³ Cerović, Lj., Bašić, H., op.cit. str. 32.

ili grupa vlasnika tereta koja može kontrolirati tržište, pristup tržištu je jednostavan i nesmetan, a izlazak također jednostavan i nesmetan,

- tržište linijskog brodarstva – navedeno se tržište razvilo u posebnu vrstu pomorskog tržišta s razvojem linijskih brodova i luka za prihvat takvih brodova i njihovog tereta. Ova vrsta tržišta je velika, ali još uvijek manja od tržišta slobodnog brodarstva. Zapravo, po svojoj veličini nalazi se negdje između tržišta slobodnog brodarstva i tankerskog brodarstva. Iz perspektive tržišne strukture i razine konkurencije, tržište linijskog brodarstva pokazuje tendencije monopola i oligopola. Udruživanje i povezivanje linijskih brodara, kao ponuda na tržištu linijskog brodarstva, najprije poprima organizacijski oblik linijskih konferencija i linijskih joint ventura. Gore navedeno znači da su u smislu ponude i potražnje ponude vrlo jake na takvim tržištima jer su pošiljatelji dobro povezane i uspostavljene organizacije, dok se potražnja često očituje kao skup više, čak mnogo krcatelja koji međusobno nisu povezani ili su povezani vrlo slabo,
- tržište tankerskog brodarstva – razvilo se tek u moderno doba, odnosno dobilo je jasnu tipsku oznaku tek u godinama nakon Drugog svjetskog rata, kada je porasla potražnja za naftom i naftnim derivatima. Karakteristike vrste tržišta tankerskog brodarstva određuju se na temelju istih kriterija kao i tržišta slobodnog brodarstva i tržišta linijskog brodarstva. U usporedbi s prva dva tipa pomorskog tržišta, tankersko tržište ima najmanju prostornu pokrivenost. Navedeni rezultati prvo proizlaze iz činjenice da u svijetu postoji samo nekoliko područja bogatih izvorima nafte. Na tržištu tankerskog brodarstva su dva osnovna oblika njegove aktivnosti. To je zatvoreni dio tržišta, koji kontroliraju proizvođači i rafinerije nafte, te otvoreni dio tržišta, na kojem rade neovisni brodari. Zatvoreni segment tržišta tankera čini 60-70% ukupnog kapaciteta brodova za prijevoz tekućih tereta. To snažno pokazuje oligopolni karakter svjetskog tržišta tankerskog brodarstva.

U širem smislu, tržište pomorskog brodarstva može se definirati kao složeni sustav ponude i potražnje za brodskim prostorom koji se koristi za prijevoz putnika i/ili tereta, novim brodovima, rabljenim brodovima i zastarjelim brodovima. Ovako definirano pomorsko tržište je tržišni sustav sastavljen od više funkcionalno povezanih pojedinačnih tržišta.⁴ Sukladno navedenom, razlikuje se:

- „tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta“,

⁴ Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 90.

- „tržište novih brodova“,
- „tržište rabljenih brodova“,
- „tržište dotrajalih brodova.“

Osobitosti pomorskog tržišta nalagale su uspostavu jedinstvenog svjetskog tržišta, na kojem su cijene prijevoza bile određene prema smjeru kojim je brod plovio. London je odabran za takvo globalno sjedište i pomorska burza "Baltic Exchange", na kojoj se koncentrirala ponuda i potražnja tonaže iz cijelog svijeta i pokriva potražnja tonaže svih ruta slobodne plovidbe. Na ovom tržištu zadovoljavaju se ponuda i potražnja tonaža, rast i pad svjetske potražnje u pojedinim dijelovima svijeta, odnosno promjene u uvozu i izvozu u različitim regijama svijeta.⁵

Pomorsko tržište iznimno je osjetljivo i reagira na svaku promjenu u svim smjerovima svjetske trgovine. Obim svjetske trgovine uvelike fluktuirala, pa se potražnja za brodskim prostorom i prijevozom, kao i stavovi prema istome, moraju prilagoditi tim fluktuacijama. Rijetkost je da brod isplovi dvaput s istim prijevoznim stavom.⁶

2.3. TEMELJNI OBLICI ORGANIZACIJE TRŽIŠTA

Postoje stotine tržišta u svijetu. Tržišna struktura odnosi se na okruženje u kojem kupci i prodavači proizvoda djeluju, što ukazuje na ponašanje kupaca i prodavača na tržištu i čimbenike koji utječu na njihovo ponašanje. Iako se može identificirati nekoliko vrsta tržišta sa specifičnim karakteristikama, može se klasificirati nekoliko različitih modela s dobro definiranim karakteristikama.⁷

Na suvremenim tržištima pojavila se kombinacija savršene konkurencije i raznih oblika nesavršene konkurencije. Obilježja koja razlikuju svako tržište su broj proizvođača, broj potrošača, sličnost i dostupnost proizvoda različitih proizvođača, informacije o troškovima i cijenama, preprekama za ulazak i izlazak s tržišta.

Postoje četiri osnovne tržišne strukture koje su općenito prepoznate na tržištu, a to su savršena konkurencija, monopol, monopolistička konkurencija i oligopol, kao što je prikazano u tablici 1.

Tablica 1.: Tržišne strukture koje obilježavaju pomorsko tržište

⁵ Jelinović, Z.: Ekonomika pomorstva, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1975., str. 124-125.

⁶ Ibid, str. 125.

⁷ Pavić, I., Benić, Đ., Hashi, I.: Mikroekonomija, Ekonomski fakultet Split, Split, 2007., str. 409.

PONUDA	POTRAŽNJA			
	Jedan	Dva	Nekolicina	Mnogo
Jedan	<u>Bilateralni</u>	<u>Monopol</u>	<u>Monopol</u>	<u>Monopol</u>
	<u>Monopol</u>	<u>Duopson</u>	<u>Oligopson</u>	<u>Poliopson</u>
Dva	<u>Dopol</u>	<u>Bilateralni</u>	<u>Duopol</u>	<u>Duopol</u>
	<u>Monopson</u>	<u>Duopol</u>	<u>Oligopson</u>	<u>Poliopson</u>
Veći broj	<u>Oligopol</u>	<u>Oligopol</u>	<u>Bilateralni</u>	<u>Oligopol</u>
	<u>Monopson</u>	<u>Duopson</u>	<u>Oligopol</u>	<u>Poliopson</u>
Mnogo	<u>Polipol</u>	<u>Polipol</u>	<u>Polipol</u>	<u>Bilateralni</u>
	<u>Monopson</u>	<u>Duopson</u>	<u>Oligopson</u>	<u>Polipol</u>

Izvor: Glavan, B.: *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, 1992., str. 89.

Tržište slobodne plovidbe karakterizira velik broj igrača ponude i potražnje, te u tom smislu imaju najslobodniji odnos na svjetskom pomorskom tržištu. Stoga je tržišna struktura ove vrste brodarstva polipolna.

Tržišna struktura linijskog pomorskog prometa je uglavnom monopolska i oligopolska. I u jednoj i u drugoj tržišnoj strukturi tržište linijskog brodarstva je više-manje zatvoreno, što nastaje zbog postojanja linijskih konferencija.

Tržište prijevoza tankerima karakteriziraju vrlo jake veze između proizvodnje, pomorskog prijevoza, prerade i distribucije sirove nafte i naftnih derivata. Tankersko tržište nije klasično tržište jer klasični odnos ponude i potražnje gotovo da i ne postoji. Čak i jedan dio ovog tržišta, onaj neovisnih tankerskih brodara, zapravo nije tržište, budući da brodarski kapacitet uglavnom ostvaruju naftne grupe putem "*time-chartera*". Zbog toga tržišna struktura tankerskog prijevoza ima obilježja oligopola.⁸

2.4. TRŽIŠTE VOZARINA

Vozarine su naknada za usluge prekoceanskog prijevoza koje pruža pošiljatelj (prekoceanski prijevoznik). Drugim riječima, vozarina je cijena usluga pomorskog prijevoza. U prekoceanskom brodarstvu, vozarine se uvijek određuju na temelju strukture tržišta

⁸ Cerović, Lj., Bašić, H.: *Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva*, Ekon. misao praksa dbk., god XVII. (2008) br. 1. (29-46), str. 31., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/41686 (05.06.2023.)

prekooceanskog brodarstva i određenih odnosa ponude i potražnje na tom tržištu. Stoga su vozarine u prekomorskom prijevozu uglavnom tržišne cijene, koje se, ovisno o stupnju tržišne konkurencije, izražavaju kao konkurentne cijene ili monopolske cijene pomorskih usluga.⁹

Na tržištu vozarina ravnoteža između ponude i potražnje uspostavlja se kroz mehanizam cijena (vozarine). Vozarine su osnovni pokazatelj pozitivnih i negativnih kretanja na pomorskom tržištu. Kada je ponuda prostora velika, a ponuda tereta niska, vozarine će pasti, i obrnuto. Stoga troškovi dostave ovise o ponudi i potražnji. Teško je postići ravnotežu između ova dva faktora. Vozarine na tržištu pomorskog prijevoza mijenjaju se svaki dan. Pad i rast vozarina ne može se nastaviti unedogled, već se treba zaustaviti na granici između interesa broдача u plovidbi i interesa vlasnika tereta u prijevozu robe. Potražnja i ponuda temelje se na određenim ekonomskim pretpostavkama i moraju doseći razinu na kojoj roba može pokriti troškove prijevoza, a pošiljatelji mogu pokriti svoje troškove i ostvariti određeni profit. Ako vozarine previše porastu i vlasnik tereta ne može pokriti svoje troškove, izaći će s tržišta prijevoza. Slično tome, ako vozarine padnu prenisko i vlasnik broда ne može snositi troškove prijevoza, izaći će s tržišta prijevoza. Ova situacija se izbjegava tako da obje strane nađu svoje račune u određenom brodskom poslu, tj. obje strane imaju koristi od tog brodskog posla.

Razlikuju se slijedeće vrste vozarina:¹⁰

- vozarine u slobodnom brodarstvu – tržište slobodne plovidbe je najkonkurentniji tip tržišta brodskog prostora, pa se vozarina u slobodnoj plovidbi formira na temelju tržišnih pravila ponude i potražnje,
- vozarine u linijskom brodarstvu – u linijskom pomorskom prometu, osim odnosa ponude i potražnje, na vozarine više utječu povećani operativni troškovi, a tržište linijskog tipa ocjenjuje se kao tržište koje pokazuje određene zatvorene karakteristike,
- 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 – u kojem 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

⁹ Mitrović, F.: Menadžment u brodarstvu i lukama, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2007., str. 114.

¹⁰ Ibid, str. 116-133.

osnovni cilj utvrđivanje minimalnih vozarinskih stavova za pojedine klase brodova koji prevoze putnike na određenim plovidbenim pravcima.

2.5. TRŽIŠTE RABLJENIH BRODOVA

Rabljeni brod je svako plovilo koje nije novosagrađeno ili nije u rezalištu, bez obzira na starost.

Potražnja za pomorskim prijevozom također određuje potražnju za novim brodovima, a također predstavlja i pokretačku snagu aktivnog tržišta rabljenih brodova.¹¹ Rizik ulaganja u rabljeni brod puno je manji od rizika ulaganja u novi brod.

Jedna od velikih prednosti kod ovih brodova je ta što su jeftiniji od novoizgrađenih brodova i mogu se brzo staviti u promet, za razliku od novih brodova na koje se mora čekati. Cijene rabljenih plovila dosežu svoje najviše razine tijekom konjunkturalnih razdoblja. Razlozi su: ograničeni kapaciteti brodogradnje, dugi rokovi isporuke novih brodova i brza nabava rabljenih brodova. U isto vrijeme, rabljeni brodovi mogu koštati više od novih brodova, razlog je čekanje na izgradnju novih brodova, dok rabljeni brodovi donose trenutnu zaradu.

Pozitivne i negativne promjene u gospodarskom ciklusu uskoro će se odraziti na tržište rabljenih brodova, a vozarine određuju cijenu rabljenih brodova. Osim vozarine, postoje i drugi čimbenici koji određuju cijenu rabljenih brodova, budući da je životni vijek broda ograničen, starost broda je vrlo bitan čimbenik, zatim inflacija, očekivanja brodovlasnika o budućim kretanjima na tržištu itd.

Ulaganja u rabljene brodove vrše se s ciljem ostvarivanja očekivane dobiti od upravljanja brodom, ili od špekuliranja o daljnjoj prodaji ili kombinacijom ta dva. Ispravnost planirane investicije investitora ovisit će o točnosti predviđanja budućih tržišnih kretanja, procjeni sadašnjih i tekućih troškova i drugih utjecaja na poslovanje broda. Oko 1000 rabljenih prekoceanskih brodova proda se svake godine, a vrijednost im je oko 9,6 milijardi dolara.¹²

Na tržištu rabljenih plovila, ovakvo plovilo barem može predstavljati previsoku investiciju za vlasnika, pogotovo ako se strpljivo čeka pravo vrijeme za prodaju kada su cijene plovila visoke na tržištu.¹³ Ako posao s rabljenim brodovima nije isplativ, odnosno brodovlasnik

¹¹ Batalić, M.: Ulaganja u brodarstvu, Naše more, 2-3-4, Dubrovnik, 1992, str. 28.

¹² Batalić, M., Mitrović, F.: Financiranje u pomorstvu, Sveučilište u Splitu, Split, 2009/2010., str. 23.

¹³ Ibid, str. 23.

posluje s gubitkom ili ne ostvaruje planiranu dobit, može izaći iz investicije prodajom broda uz male ili čak nikakve gubitke.

2.6. TRŽIŠTE BRODOVA ZA KASIRANJE

Kada brod više nije za upotrebu zbog starosti ili zbog nekog većeg oštećenja koje se ne može popraviti, šalje se u rezalište. Isto tako, ako se stari brod ne može prodati na tržištu rabljenih brodova, prodaje se rezalištu.

Brodovi najčešće posjećuju rezališta tijekom razdoblja ekonomske depresije. Tada je mala potražnja za prijevozom pa u rezalište idu stariji brodovi koji nose premalo tereta ili ne mogu pronaći teret za prijevoz. Na taj način pošiljatelji dobivaju određeni iznos novčanog toka koji im omogućuje pokrivanje svih ili dijela troškova eventualnih gubitaka zbog lošeg poslovanja.

Cijene su po dogovoru i pregovorima i ovise o raspoloživim kapacitetima rezališta i potražnji za otpadnim željezom. Cijene jako variraju i razlikuju se od broda do broda. Vrijednosti broda na rezalištu određuju se na temelju tonaže lakog deplasmana. Kvaliteta željeza dobivenog iz rezališta je relativno visoka, posebno od tankera sa velikim ravnim oplatama. Koristi se u građevinarstvu, u proizvodnji kanalizacijskih cijevi, vodovodnih cijevi, željeznih konstrukcija itd.¹⁴

U dobrim vremenima, kada brodovlasnici zarađuju visoke vozarine, cijene na tržištu rabljenih brodova rastu. Samim time rastu i otpisne cijene brodova jer se rabljeni brodovi iskorištavaju do zadnjeg trenutka. Nasuprot tome, tijekom recesije brodari zarađuju niže vozarine, a otpisne cijene brodova manje su od ponuđene istaknute tonaže. Zbog depresije mnogi su brodovi bili neupotrebljivi, većina brodova je rashodovana, a rezališta su puna.

Ukratko, može se zaključiti da je tržište brodova za rezališta relativno financijski nestabilno. Zbog nestabilnosti tržišta postrojenja se uglavnom nalaze na istoku (Indija, Bangladeš i Kina) gdje se može pronaći jeftina radna snaga. Osim pitanja profitabilnosti, u takvim industrijama postoje i brige za okoliš jer se brodovi nasuču na plažu i režu na licu mjesta. U Europi se pokušavaju otvoriti ekološka rezališta brodova. Tržišna logika nalaže da ova postrojenja postanu skuplja i složenija, što bi trebalo smanjiti troškove rezanja.¹⁵

¹⁴ Ibid, str. 23-24.

¹⁵ Batalić, M., Mitrović, F., op.cit., str. 13.

2.7. TRŽIŠTE NOVOGRADNJI

Veliki problem na tržištu novogradnje je dugo čekanje na isporuku novih brodova, dok rabljeni brodovi mogu biti vrlo brzo spremni za isporuku. To rezultira time da cijena na tržištu novih plovila ovisi o cijeni na tržištu rabljenih plovila.

Novosagrađeni brodovi također su puno skuplji od rabljenih brodova. Kapitalni troškovi uvelike variraju između rabljenih i novih brodova. Prednosti novog broda su: dulji radni vijek, znatno niži troškovi popravka i održavanja te posjedovanje suvremene tehničke opreme, što će smanjiti troškove razvoja i imati nemjerljiv utjecaj na ugled novog broda na tržištu za vlasnika. To su ujedno i mane rabljenih brodova.¹⁶

U vrijeme ekonomske krize visoke cijene novih brodova mogu uzrokovati poteškoće brodovlasnicima, neovisno o tome jesu li prije krize ugovoreni povoljni krediti. Banke su pod velikim pritiskom vraćanja kredita, vozarine su niske, a kapaciteti brodova ne mogu se u potpunosti iskoristiti, zbog čega brodovlasnici mogu samo snositi troškove, poslovati s gubitkom ili moraju prodavati brodove jer ne mogu preživjeti.

Konjunktorna razdoblja uzrokuju veliku potražnju za brodskim prostorom. Potražnja dovodi do povećanja narudžbi novih brodova, brodogradilišta su puna narudžbi, a cijene novih brodova dosežu visoke razine.

2.8. TRŽIŠTE SLOBODNOG BRODARSTVA

Slobodnom plovidbom (rinfuzni prijevoz, izvanredni prijevoz) obavlja se prijevoz sezonskih artikala (žitarice, riža, šećer, pamuk i dr.). Brodovi slobodne plovidbe nisu vezani za određeni smjer, već lutaju različitim morskim područjima svijeta kako bi prekricali, čekali i tražili teret, bez obzira na luku ili vrijeme.¹⁷

U usporedbi s druga dva vida brodarstva - linijskim i tankerskim, slobodni prijevoz ima određene posebnosti, a to su korištenje brodova, utjecaj ponude i potražnje prostora, količina vozarina te vrste i vrste robe, broj brodova, te veličina i organizacija slobodnog brodarstva.

Slika 1.: Brod za rasuti teret

¹⁶ Domjan-Arneri, I.: Rizici investiranja u morskom brodarstvu, Naše more 51(3-4)/2004., str. 85., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/12833 (10.06.2023.)

¹⁷ Mitrović, F.: Menadžment u brodarstvu i lukama, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2007., str. 46.



Izvor: MarineInSight: What are Bulk Carrier Ships, dostupno na: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-bulk-carrier-ships/> (11.06.2023.)

U slobodnoj plovidbi brod se obično koristi punim kapacitetom za jedno ili više putovanja ili punim kapacitetom određeno vrijeme. Brodovi slobodne plovidbe ne pridržavaju se određenih plovnih ruta, već slobodno plove raznim morskim područjima diljem svijeta, prevozeći robu koja može dobiti najpovoljnije vozarine na trenutnom tržištu. U traženju najpovoljnijeg rješenja za korištenje broda, slobodni brodari uvijek imaju na umu tzv. beskorisnu plovidbu, odnosno balastnu plovidbu, koja je karakteristična za slobodnu plovidbu, a rezultat je gore navedene fleksibilnosti, tj. nepovezanost određenih plovnih ruta.

U slučaju slobodnog brodarstva, troškove utovara i istovara robe obično ne snosi brodar, već pošiljatelj, odnosno primatelj robe. Vozarine se dogovaraju po putovanju, a trenutne vozarine prvenstveno određuju omjer ponude i potražnje prostora na svjetskom tržištu. Tipični tereti koji se pojavljuju u slobodnoj plovidbi i na neki način karakteriziraju ovu vrstu pomorske djelatnosti su rasuti tereti. To se uglavnom odnosi na rude (osobito željezo) kao što su ugljen, žitarice, gnojiva, drvo, sumpor, šećer itd. Najvažnija stvar kod slobodnog brodarstva je prijevoz rudača, ugljena i žitarica, pa se prosječna vozarina obično određuje na temelju vozarina te robe koja se prevozi na najvažnijim rutama.¹⁸

¹⁸ Mitrović, F., op.cit., str. 47.

Iz perspektive tržišne strukture, tržište slobodnog brodarstva je konkurentno tržište jer na vozarine utječu ponuda i potražnja. Na tržištu slobodnog brodarstva postoji veliki broj sudionika ponude i potražnje, a njihov odnos je najslobodniji odnos na tržištu morskog brodarstva. Tržište slobodnog brodarstva karakterizira relativno veliki broj brodara koji se natječu za teret velikog broja krcatelja, nepostojanje posebno odvojene i organizirane grupe brodara koja bi kontrolirala tržište, te jednostavan i lak ulazak na tržište.

Ponude su djelomično elastične, a djelomično izrazito neelastične, budući da na njih utječe veličina broda (tj. kapacitet tereta koji može nositi). Stoga se brodovi manjeg kapaciteta (otprilike ne više od 40.000 dwt) koriste i za druge vrste transporta, kao što je zadovoljenje potražnje za linijskim brodarstvom, te predstavljaju dio fleksibilne ponude. Plovila s jediničnim kapacitetom od preko 150.000 dwt dio su vrlo neelastične ponude. Potražnja je rezultat nekih karakteristika robe koja je predmet prijevoza, pa potražnja za tom robom utječe na formiranje vozarine. Zbog toga se može reći da je potražnja na tržištu slobodne plovidbe uglavnom neelastična, a nedavno su se na tržištu pojavila ograničenja zbog povećanih rizika poslovanja zbog smanjene potražnje i viška kapaciteta.

2.9. TRŽIŠTE LINIJSKOG BRODARSTVA

Tržište linijskog prijevoza se pojavljuje i raste zbog potražnje za uslugama pomorskog prijevoza velikih industrijskih proizvoda. Ovi se proizvodi često nazivaju općim, odnosno generalnim teretima. Pakiraju se i otpremaju u sanduke, vreće i kutije. Kako bi pretovar i transport bio razumniji, tako upakirana roba već se tri desetljeća slaže u palete i kontejnere za prijevoz.

Generalni teret se prevozi u brojne luke diljem svijeta i stoga potražnja za tržištem linijskog prijevoza proizlazi iz potražnje za uslugama pomorskog prijevoza od strane velikog broja krcatelja. Posebnost tržišta linijskog brodarstva je u tome što postoji određena potražnja za uslugama pomorskog prijevoza općih tereta na određenim rutama, što također utječe na pojavu sve češćeg održavanja plovidbe u vremenskom smislu.¹⁹

Linijsko brodarstvo je usluga pomorskog prijevoza putem skupine brodova prema unaprijed određenom smjeru plovidbe, uključujući dolazak u određenu luku u određenom vremenu. Stoga linijski brodari održavaju dugoročne usluge prijevoza na istim rutama. Tako povezujući inozemne razmjene u određenim područjima. Navedeno je razlog zbog kojeg ga zanimaju

¹⁹ Mencer, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, *Ekonomski pregled*, 51 (5-6) 455-451 (2000), str. 435., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/97602 (12.06.2023.)

regionalna tržišta dobara i postojeća ponuda na tim plovidbenim pravcima. Stoga tržište linijskog brodarstva ima očite regionalne karakteristike.

Budući da se linijski pomorski promet često razvija zbog vanjskotrgovinskih potreba zemlje, iz perspektive ruta može se utvrditi da je ovo, u geografskom smislu, regionalno tržište s gledišta linije, sa stajališta linijskog broдача zbroj više regionalnih tržišta., a iz perspektive cjelokupnog brodarstva određene zemlje to je svjetsko tržište.²⁰

Na tržištu linijskog prijevoza, usluge prijevoza se nude od strane zajedničkih prijevoznika u međunarodnoj trgovini. Kako je 1870-ih linijski prijevoz postao važna industrija, između tvrtki su sklapani razni ugovori i sporazumi. Povijesno gledano, konferencijski sustav bio je glavni oblik sporazuma za linijski pomorski promet od osnivanja konferencije u Calcutti 1875. godine. Poznate kao linijske konferencije, linijske konferencije i preookeanske linijske konferencije, to su formalni sporazumi između linijskih brodarskih kompanija na ruti, uvijek postavljaju (moguće diskriminirajuće) cijene, ponekad udružuju dobit ili prihode, upravljaju kapacitetima, dodjeljuju rute i nude popuste za vjernost. Konferencijski sporazumi bili su vrlo uspješni i u mnogim su slučajevima trajali nekoliko godina. Tijekom posljednja dva desetljeća konferencije su zamijenjene savezima (osobito u američkoj i europskoj trgovini, gdje su zakonodavne promjene bile štetne za njih), a manje su potpune (npr. ne određuju cijene), ali uključuju šire definirane trgovačke rute.²¹

Prve linijske konferencije osnovane su 1870-ih, kada su redovne brodske linije povezivale sve kontinente. Visoki troškovi linijskog prijevoza i poteškoće u dobivanju redovitih korisnika na tržištima s povezanim rutama za razne brodarske tvrtke glavni su razlozi za osnivanje linijskih konferencija. Naravno, glavni branitelji postojanja linijskih konferencija su sami brodari.

Konkurencija za brodare linijske plovidbe sastoji od brodova s tržišta slobodnog brodarstva, koji obično nude niže cijene vozarina jer su jedinični kapacitet slobodnog brodarstva i organizacija plovidbe jeftiniji od linijske plovidbe. Osim toga, brodari na tržištu slobodnog brodarstva mogu prevoziti gotovo bilo koji linijski teret.

Danas svjetsko tržište linijskog prijevoza karakterizira šest velikih strateških saveza, čiji početak seže u osamdesete godine prošlog stoljeća. Ove velike poslovne grupacije, koje okupljaju najveće pojedinačne linijske brodare na svijetu, gotovo u potpunosti održavaju

²⁰ Ibid

²¹ Grammenos, C.T.: The Handbook of Maritime Economics and business, 2nd Edition, Lloyd's List, London, 2010.

kontejnersku pomorsku trgovinu u Atlantiku. Strateške alijanse kompanija linijskih brodara, kao vlastiti jedinstveni poslovni sustavi, međusobno se natječu kvalitetom i cijenom usluga pomorskog prometa.²²

Linijski prijevoz mogu uspješno održavati samo veliki i financijski jaki prijevoznici, jer se pokazalo da je ova vrsta brodskog kapaciteta rijetko u potpunosti iskorištena. Zbog toga su brodari ove vrste prijevoza tereta dionička društva i vrlo složene organizacijske strukture. Ovaj način prijevoza je daleko najskuplji jer se brod kreće bez obzira na količinu tereta. Stoga se trgovina i prodaja uvijek mogu osloniti na plovidbu i sukladno tome organiziranje aktivnosti. Ugovori o linijskom prijevozu definirani su Konvencijom Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morskim putem, 2009. (Rotterdamska pravila). Ova se Konvencija ne primjenjuje na sljedeće ugovore u linijskom prijevozu: brodarske ugovore i druge ugovore koji se odnose na korištenje brodova ili brodskog prostora.²³ Osim toga, uvjete linijskog prijevoza standardizirala je Baltička i Međunarodna pomorska konferencija, a propisani uvjeti su rizičniji od ostalih vrsta prijevoza tereta jer linijski brodovi pružaju usluge u točno određenim terminima, mjestima i smjerovima putovanja. Ako se njegova ponuda ne prihvati, brod svejedno mora otići, bio prazan ili pun.

2.10. TRŽIŠTE TANKERSKOG BRODARSTVA

Pomorski prijevoz tekućih tereta u Sredozemlju postoji od trećeg stoljeća prije Krista, kada su se tekućine prevozile u amforama. Danas se tekući tereti prevoze namjenskim brodovima – tankerima. Tanker je brod koji prevozi tekući teret. Cijelo njegovo teretno spremište podijeljeno je uzdužno i poprečno na nepropusne odjeljke koji se nazivaju tankovi tereta. Za utovar i iskrcaj tekućeg tereta iz pojedinačnih tankova, tankeri imaju posebne sustave cjevovoda i crpnih sustava. Prvi tankeri za naftu pojavili su se krajem 19. stoljeća, prevozeći naftu iz Meksičkog zaljeva u Britaniju. Od tada do danas, naftni tankeri pojavljuju se na oceanima diljem svijeta. Tankeri za naftu mogu se klasificirati prema veličini i vrsti tereta koji prevoze. Globalno tržište tankera danas prevozi milijune tona nafte, naftnih derivata, ukapljenih plinova i raznih kemikalija.²⁴

²² Mencer, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, *Ekonomski pregled*, 51 (5-6) 455-451 (2000), str. 435., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/97602 (13.06.2023.)

²³ Grabovac, I.: Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama, *Književni krug*, Split, 2010., str. 37.

²⁴ Galović, P., Kovačević, M., Podobnik, M.: Pomorsko tržište tankera – brodovi za prijevoz sirove nafte i naftnih derivata, ukapljenog plina i kemikalija, *Pomorski zbornik* 45 (2008)1, 111-122., dostupno na: hrcak.srce.hr/54599 (13.06.2023.)

Slika 2.: Tanker



Izvor: Whiteford, S.: What is a Tanker Ship?, dostupno na: <https://www.onestepower.com/post/what-is-a-tanker-ship> (13.06.2026.)

Ekonomičnost tankera također se ogleda u brzini kojom se njegov teret može ukrcati i iskrcati, što znači manje vremena u luci, što izravno utječe na troškove. Njihova putovanja su obično jednosmjerna, što znači da obično plove u suprotnom smjeru bez tereta. Tankerske rute su uglavnom između zemalja proizvođača nafte na Bliskom istoku, Kariba i istočne Europe, kao i između zemalja velikih potrošača. Karakteristika tankerskog brodarstva je da su vrste robe koju prevozi ograničene, pa se može reći da je tankerski prijevoz najprofesionalnija vrsta prijevozničke djelatnosti. Veličina i organizacijska struktura tankerske tvrtke povezana je s izgradnjom velikih tankera. Što je veći tanker, brodarima je isplativije ući na ovo tržište. Tako da s vremenom na ovom tržištu više nema mjesta za male brodare s malim kapacitetom. Što je veći brod, to je veći trošak, ali i veći operativni rizik. Tankeri su skupi za izgradnju i manje fleksibilni za korištenje.

Struktura ponude svjetskog tankerskog tržišta uključuje kapacitete brodova za prijevoz sirove nafte, naftnih derivata, kemikalija/nafte, kemikalija, kombiniranih brodova i drugih vrsta brodova specijaliziranih za prijevoz tekućih tereta.

Ukupna ponuda svjetskog tankerskog brodarstva određena je na temelju zbroja pojedinačnih nosivosti svih brodova međunarodne plovidbe iznad 10.000 dwt, koji tako čine dio svjetskog pomorskog tržišta.

Koncept potražnje za tankerskim prijevozom definiran je kao ukupna količina tekućeg tereta koju su ljudi voljni i sposobni kupiti u određeno vrijeme i po određenoj cijeni, držeći sve ostale varijable konstantnima. Potražnja za svjetskim tankerskim brodovima ovisi o ukupnoj količini tekućeg tereta koji se prevozi u međunarodnom brodarstvu (u milijunima tona).²⁵

Prostorna karakteristika tržišta tankerskog brodarstva, s obzirom na dominaciju jednog tereta, sirove nafte, u sklopu potražnje, ogleda se u jednoobraznom plovidbenom pravcu između proizvođača i prerađivača, odnosno korisnika nafte. Zbog konzistentnosti plovidbenih pravaca u prostornom smislu, tržište tankerskog brodarstva dijelom je slično tržištu linijskoga brodarstva.²⁶

Tržišna struktura tržišta naftnih tankera ima karakteristike oligopola. Od početka, od sredine 19. stoljeća naovamo, ovo tržište karakteriziraju vrlo tijesne veze između proizvodnje, transporta (pomorski), prerade i distribucije sirove nafte i njenih derivata. Stoga možda i nema potrebe tankersko tržište nazivati „tržištem“ jer u stvarnosti ne postoji klasičan odnos ponude i potražnje. Čak i jedan dio tog tržišta, tržište slobodnih tankerskih brodara, zapravo nije tržište budući da se raspoloživi kapacitet uglavnom angažiraju od strane naftnih grupa *time charterom*.²⁷

²⁵ Cerović, Lj., Bašić, H.: Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva, Ekon. misao praksa dbk., god XVII. (2008) br. 1. (29-46), str. 34. i 39., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/41686 (13.06.2023.)

²⁶ Mencer, I., Frančisković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, 51 (5-6) 455-451 (2000), str. 438., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/97602 (13.06.2023.)

²⁷ Mencer, I., Frančisković, V., str. 444.

3. KONJUKTURNI CIKLUSI NA POMORSKOM TRŽIŠTU I UPRAVLJANJE NJIMA

Ciklusi pomorskog tržišta su fluktuacije u ponudi i potražnji usluga pomorskog prometa koje utječu na vozarine, vrijednost plovila i profitabilnost. Razumijevanje ključnih pokretača i pokazatelja ovih ciklusa može pomoći pomorskim operaterima da planiraju unaprijed, optimiziraju svoje operacije i ublaže rizike.²⁸

Potražnja za pomorskim uslugama ovisi o obujmu i strukturi globalne trgovine kao i o geografskoj distribuciji proizvodnje i potrošnje. Čimbenici koji utječu na trgovinu uključuju gospodarski rast, stanovništvo, dohodak, obrasce potrošnje, trgovinsku politiku i geopolitičke događaje. Na primjer, pandemija Covid-19 je poremetila globalnu trgovinu i smanjila potražnju za određenim robama, dok je povećala potražnju za drugima, poput medicinskih potrepština i robe za e-trgovinu. Potražnja za otpremom također varira ovisno o tržišnom segmentu kao što su suhi rasuti tereti, tekući rasuti tereti, kontejneri i specijalizirani tereti.²⁹

Ponuda usluga prijevoza ovisi o veličini i kapacitetu postojeće flote, kao i o aktivnostima novogradnje i rashodovanja. Čimbenici koji utječu na ponudu flote uključuju troškove brodogradnje, dostupnost financiranja, regulatorne zahtjeve, ekološke standarde i tehnološke inovacije. Na primjer, propisi IMO 2020 koji ograničavaju sadržaj sumpora u brodskim gorivima povećali su potražnju za gorivima s niskim sadržajem sumpora i pročišćivačima, kao i usvajanje alternativnih goriva i pogonskih sustava. Ponuda pomorskog prijevoza također se razlikuje ovisno o tržišnom segmentu, budući da različite vrste brodova imaju različite operativne karakteristike, životni vijek i stope iskorištenja.³⁰

Vozarine su cijene koje naplaćuju brodovlasnici ili operateri za prijevoz tereta s jedne točke na drugu. Oni odražavaju ravnotežu između ponude i potražnje pomorskih usluga, kao i očekivanja tržišta, konkurencije i pregovaračke moći uključenih strana. Na vozarine utječu čimbenici kao što su vrsta tereta, količina, odredište, sezona, trajanje ugovora i troškovi goriva. Na vozarine također utječu vanjski šokovi kao što su prirodne katastrofe, ratovi,

²⁸ What are the key drivers and indicators of shipping market cycles?, LinkedIn, dostupno na: <https://www.linkedin.com/advice/0/what-key-drivers-indicators-shipping-market> (15.06.2023.)

²⁹ Ibid

³⁰ Ibid

sankcije i epidemije, koji mogu poremetiti trgovinske tokove i stvoriti neravnoteže u ponudi i potražnji.³¹

Vrijednosti plovila su cijene plaćene za kupnju ili prodaju brodova na tržištima rabljenih ili novoizgrađenih brodova. Oni odražavaju trenutnu i buduću profitabilnost brodskih operacija, kao i dostupnost i cijenu kapitala. Na vrijednosti plovila utječu čimbenici kao što su starost plovila, veličina, vrsta, stanje, specifikacija i zastava. Na vrijednost plovila također utječu tržišni osjećaji, očekivanja i špekulacije kao i ciklički i strukturni trendovi u pomorskoj industriji.³²

Tržišni pokazatelji mogu pomorskim operaterima pružiti podatke i informacije za procjenu trenutnog i budućeg stanja pomorskog tržišta, omogućujući informirane odluke. Opseg i vrijednosti trgovine, veličina i sastav flote, indeksi tereta i referentne vrijednosti, prodaja plovila i narudžbe, lučka statistika i zagušenost te cijene i dostupnost bunkera uobičajeni su tržišni pokazatelji koji se mogu koristiti za mjerenje razine i rasta globalne trgovine, opskrbe pomorskih usluga, vozarina, vrijednosti plovila, lučkih operacija, troškova goriva i više.³³

Dakle, konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu su ekonomski koncept koji objašnjava kako brodarske kompanije i troškovi prijevoza odgovaraju na ponudu i potražnju. Ispituje kako i zašto se brodovi nakupljaju u morskim trgovačkim lukama. Ciklus također nastoji objasniti što utječe na prodajnu cijenu brodskih flota i koje se vrste brodova prodaju tijekom sporih poslovnih razdoblja. Četiri faze ciklusa na pomorskom tržištu, sve temeljene na zahtjevima kupaca, su najniža faza, oporavak, vrhunac i kolaps.³⁴

Vozarina je osnovni pokazatelj pozitivnih i negativnih kretanja na pomorskom tržištu. Pomorsko tržište je usko povezano sa ostalim tržištima i pod utjecajem je globalnih gospodarskih kretanja. Ekonomska kretanja u gospodarstvu utječu na potražnju, smanjenje ili povećanje potražnje, za uslugama pomorskog prijevoza, a to znači kretanja u proizvodnji (veća ili manja), kupovna moć općenito (stanje u agregatnoj potražnji), prihodi po kućanstvu (veći ili manji, ali i zaposlenost ili nezaposlenost stanovništva).³⁵

³¹ Ibid

³² What are the key drivers and indicators of shipping market cycles?, op.cit.

³³ Ibid

³⁴ Kumar, S.: The Four Stages of Shipping Cycle. Where we are now and what are way forward (2018-20)??, LinkedIn, dostupno na: <https://www.linkedin.com/pulse/four-stages-shipping-cycle-where-we-now-what-way-forward-sanjiv-ahire/> (15.06.2023.)

³⁵ Domjan – Arneri, I.: Poslovanje u morskom brodarstvu, Split, 2014., str. 149.

Tržišni ciklusi prožimaju morsku industriju. Kao što je rekao jedan brodovlasnik: „Kada se probudim ujutro i vozarine su visoke, osjećam se dobro. Kada su niske, osjećam se loše.“ Baš kao što vrijeme dominira životima pomoraca, valovi pomorskih ciklusa utječu na financijske živote brodovlasnika. S obzirom na svote novca koje su uključene nije iznenađujuće da je navedeno vrlo važno. Ukoliko se uzme prijevoz žita iz američkog zaljeva do Rotterdama – nakon operativnih troškova Panamax brod za rasuti teret zaradio bi milijun dolara 1986., 3,5 milijuna dolara 1989., 1,5 milijuna dolara 1992. godine, 2,5 milijuna dolara 1995. godine i 16,5 milijuna dolara 2007. godine. Novi Panamax bi koštao 13,5 milijuna dolara 1986., 30 milijuna dolara 1990., 19 milijuna dolara 1999. i 48 milijuna dolara 2007. godine.³⁶

Ovi pomorski ciklusi se kreću poput valova koji udaraju o plažu. Iz daljine izgledaju bezopasno, ali kada dođu bliže je druga priča. Tek što je jedan gotov onda krene drugi. Ponekad se dugo čeka. Što se tiče brodovlasnika, ciklusi su poput djelatelja u igri pokera. Zbog toga se bore kroz turobne recesije koje su bile toliki dio prošlog stoljeća. Ulagačima sa sklonošću riziku i pristupom financiranju potreban je samo ured, telefaks i mali broj kupnji, prodaja ili charter odluke kako bi zaradili ili izgubili bogatstvo. Postaju igrači u najvećim svjetskim igrama pokera, u kojoj se žetoni procjenjuju na desetke milijuna dolara, klađenje na brodove koji mogu i ne moraju biti potrebni. Ukoliko se treba trgovati, netko mora preuzeti rizik, a analogija s pokerom je prikladna jer obje aktivnosti uključuju spoj vještine, sreće i psihologije. Igrači moraju znati pravila, ali o tome ovisi i uspjeh njihovih vještina u igranju brodskim ciklusom, igra koju su brodovlasnici igrali stotinama godina.³⁷

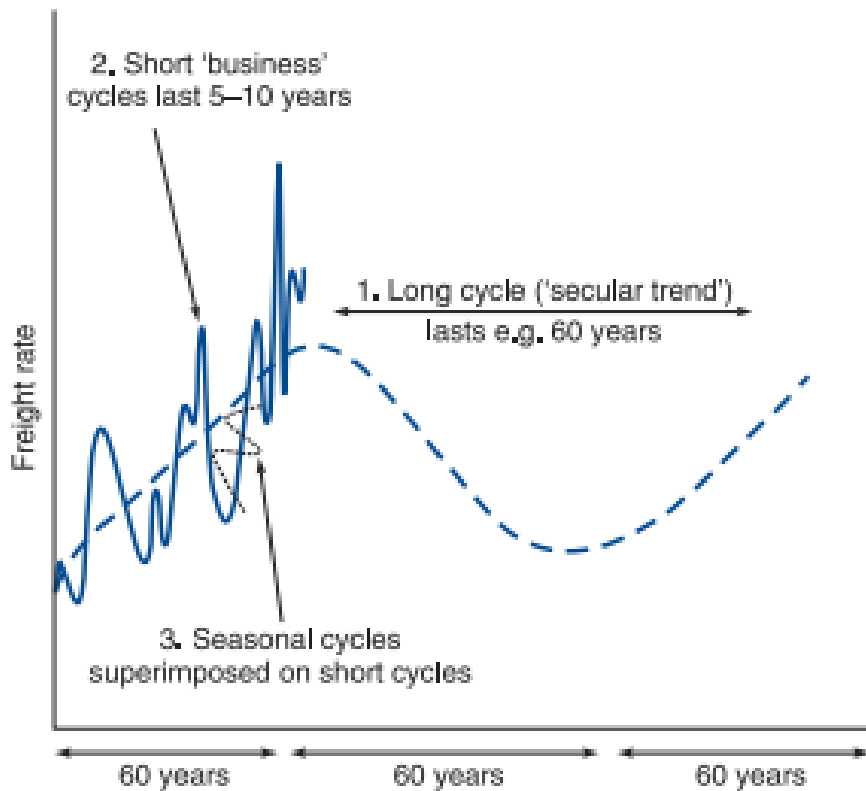
Ciklusi nisu jedinstveni samo u pomorstvu, pojavljuju se u mnogim industrijama. Potrebno je razlikovati dugoročni trend od kratkoročnog ciklusa i ovaj pristup ilustriran je na slici 1. koja identificira tri komponente tipične cikličke vremenske serije. Prvi je dugoročni ciklus prikazan isprekidanom linijom. Dugoročni trend je važan ako se mijenja, a veliko pitanje ovdje je li, na primjer, temeljni ciklus kretanje prema gore, što je dobro za posao, ili kretanje prema dolje, što je loše. Primjer na slici 1. prikazuje dugoročni trend s trajnim usponima i padovima 60 godina. Druga komponenta je kratkoročni ciklus koji se ponekad naziva „poslovni ciklus“. To je onaj koji više odgovara ideji većine ljudi o pomorskom ciklusu. Na slici 1. prikazani su ti kratki ciklusi superponiran na dugoročni trend. Oni fluktuiraju prema gore i dolje, a kompletan ciklus može trajati od 3 do 12 godina od vrha do vrha. Ovo je forma ekonomskog poslovnog ciklusa i oni su važni pokretači ciklusa pomorskog tržišta. Konačno,

³⁶ Stopford, M.: *Maritime Economics*, 3rd edition, Routledge, SAD i Kanada, 2009., str. 93.

³⁷ *Ibid*, str. 94.

tu su i sezonski ciklusi. To su redovite fluktuacije unutar godine. Na primjer, otprema na tržištu rasutog tereta je često slaba tijekom srpnja i kolovoza kada se isporučuje relativno malo rasutog tereta. Slično, prisutan je i sezonski ciklus u trgovini naftom koji se odnosi na stvaranje zalihe za zimu u sjevernoj hemisferi.³⁸

Slika 3.: Sezonske, kratke i duge cikličke komponente



Izvor: Stopford, M.: Maritime Economics, 3rd edition, Routledge, SAD i Kanada, 2009., str. 95.

Pod brojem 1. na slici 4. je prikazan isprekidanom linijom dugoročni ciklus. Ukoliko se kreće prema gore, odnosno u pozitivnom smjeru, navedeno upućuje na uspješno poslovanje i rast poslovanja, a time i prihoda. Suprotno tome, kretanje trenda prema dolje, odnosno u negativnom smjeru, je loše za poslovanje jer upućuje da postoji mogućnost recesije. Kao što je već prethodno spomenuto, dugoročni ciklus traje otprilike 60 godina.

Linijom pod brojem 2. na slici 4. je prikazan kratkoročni ciklus i on odgovara onome što ljudi podrazumijevaju stanjem na brodarskom tržištu. Ona se preklapa sa linijom dugoročnog

³⁸ Stopford, M., op.cit., str. 95.

ciklusa i fluktuiraju prema gore i prema dolje, a prosječno trajanje kratkoročnog ciklusa je od 3 do 12. godina.

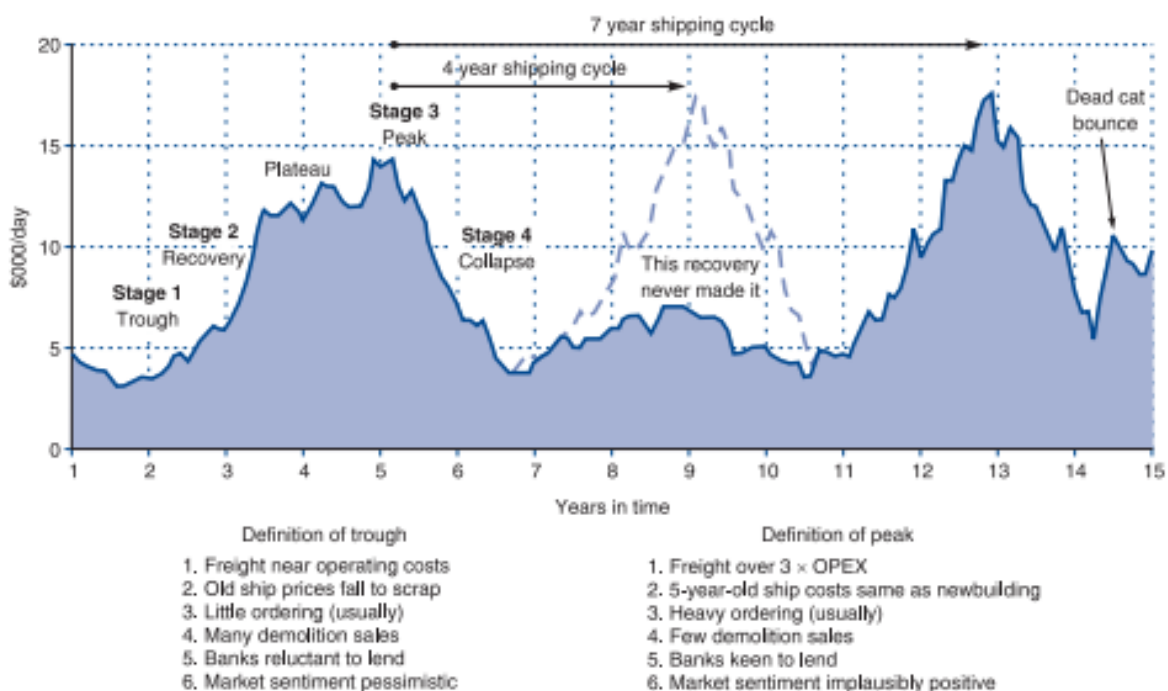
Linijom pod brojem 3. na slici 4. je prikazan sezonski ciklus. Sezonski ciklusi se događaju svake godine i može ih se pronaći u svakoj vrsti morskog brodarstva.

Konjunktorni ciklusi su sastavni dio poslovanja na pomorskom tržištu. Kao i u svakoj djelatnosti, tako i u pomorskoj djelatnosti je potrebna kontinuirana analiza eksterne okoline kako bi se mogle pravovremeno predvidjeti nadolazeće promjene i rizici, a što će omogućiti brodaru da pravovremeno reagira, sukladno tome definira strategije te onemogućiti isto da značajnije utječe na njegovo poslovanje. U nastavku su predstavljeni konjunktorni ciklusi na pomorskom tržištu.

3.1. Kratkoročni konjunktorni ciklusi

Kratkoročni konjunktorni ciklus ima četiri glavne faze, kao što se može vidjeti na slici 3.

Slika 4.: Faze u tipičnom tržišnom ciklusu prijevoza suhog tereta



Izvor: Stopford, M.: Maritime Economics, 3rd edition, Routledge, SAD i Kanada, 2009., str. 97.

Dakle, četiri glavne faze kratkoročnog ciklusa su:³⁹

1. pad tržišta – faza 1,
2. oporavak – faza 2,
3. vrhunac tržišta – faza 3,
4. kolaps – faza 4.

U ovom primjeru dno traje 4 godine, dostiže vrhunac 7 godina nakon prvog tržišnog vrhunca, a zatim pada oštro. Međutim, tijekom najniže razine u 8. godini tržište se počinje oporavljati, ali ne uspijeva i polako se vraća na razine recesije u godini 10. Neuspješan oporavak ove vrste je prilično čest, a u brodarstvu su često rezultat protucikličkog naručivanja. Investitori predviđaju oporavak i naručuju velike količine jeftinih brodova, tako da opskrba prigušuje oporavak. Na grafikonu je isprekidanom linijom ilustrirano što bi se moglo dogoditi da su investitori bili manje agresivni. U tom slučaju brodski ciklus traje 4 godine, a ne 7. Zapravo postoji jak razlog za pretpostavku da dulji ciklusi prikazani na slici 3. su često proizvedeni povećanjem ponude kapaciteta tijekom niza vrlo profitabilnih tržišnih skokova uslijed kojih tržište ima ciklički uzlet, zbog čiste težine ponude. Očito se suprotan učinak može dogoditi tijekom ovih dugih recesija.⁴⁰

3.2. Dugoročni konjunktorni ciklus

Dugoročne konjunktorne cikluse prate brojne promjene kao što su tehničke, ekonomske i regionalne. Iako ih je teže detektirati, dugoročni konjunktorni ciklusi su važni zbog svog dugog trajanja koje u velikoj mjeri određuje kako će poduzeće poslovati u tom razdoblju. Oni se pojavljuju otprilike svakih 50 godina i odvijaju se u kroz slijedeće faze:⁴¹

1. faza ekspanzije – traje oko 20 godina, a zasniva se na laganom porastu cijena (blaga tendencija rasta), blagom padu kamata (sporo opadanje kamatnih stopa), povećanju nominalnih plaća, povećanju vanjskotrgovinske razmjene i ubrzanom rastu proizvodnje i potrošnje energije i sirovina, posebno rudača. U navedenoj fazi povećava se potražnja za brodskim prostorom što utječe na povećanje vozarina, naručuju se novi brodovi i kupuju se rabljeni brodovi,

³⁹ Stopford, M., op.cit., str. 97.

⁴⁰ Stopford, M., op.cit., str. 97.

⁴¹ Ibid, str. 95.

2. vrh konjunktura – traje oko 10 godina – u ovoj fazi dolazi do zasićenja potražnje i viška ponude brodskog prostora, novi brodovi čekaju u brodogradilištima, a rabljeni brodovi se ne kupuju kao prije te neki brodovi odlaze u rezališta,
3. recesija – traje oko 20 godina.

Promjene koje se događaju u dugoročnom konjunktornom ciklusu pogađaju pomorsko tržište isto kao kod kratkoročnog konjunktornog ciklusa, međutim zbog dužeg vremenskog trajanja pojedine faze ciklusa u dugoročnom konjunktornom ciklusu, promjene u dugoročnom konjunktornom ciklusu u većoj mjeri pogađaju pomorsko tržište

3.3. Sezonski konjunktorni ciklusi

Sezonski ciklusi se javljaju prilično široko u pomorskom prometu, a predstavljaju fluktuacije vozarina koji se javljaju tijekom godine, obično u određenim godišnjim dobima, kao odgovor na sezonske obrasce potražnje za pomorskim prijevozom. Brojni su primjeri, a neki su daleko više istaknutiji od ostalih. U poljoprivrednoj trgovini primjetan je ciklus u vozarinama za brodove koji prevoze žito, a što je uzrokovano vremenom žetve. Obično postoji val u kretanju žitarica tijekom kasnog rujna i listopada kada sjevernoamerička žetva stiže do mora za otpremu. Zatim postoji mirnije razdoblje tijekom ranog ljeta kada se isporuka zaliha smanjuje. Slično tome, postoji jaki sezonski ciklus u trgovini hladene i smrznute robe, koji je povezan sa kretanjem svježeg voća tijekom berbe na sjevernoj hemisferi. Drugi primjer je skladištenje nafte za razdoblja od najveće potražnje u zimi.⁴²

3.4. Prikaz cikličkih promjena u brodarstvu

U nastavku su predstavljene cikličke promjene u brodarstvu u razdoblju od 1947. do 1988. godine:⁴³

- „1947. – 1956. – je razdoblje prosperiteta (više vrhova i depresija, ali su vrhovi imali veći učinak, visoke vozarine)“,
- „1948. – 1950. – na tržištu brodskog prostora opaža se određeno smanjenje potražnje za pomorsko prijevoznim uslugama (ovo se tumači kao prva depresija na tržištu brodskog prostora od II. svjetskog rata)“,
- „1950. – 1952. – Korejska konjunktura – Korejski rat 1950. godine prekinuo je depresiju i izazvao određenu konjunkturu koja je trajala do 1952. godine“,

⁴² Stopford, M., op.cit., str. 97.

⁴³ Babić, Lj.: Pomorsko tržište, 2015., str. 46.

- „1952. – 1954. – depresija, niske vozarine, posljedica smanjenja potražnje za prekomorskim prijevozom nakon zaustavljanja korejskog rata, ova kriza nazvana je „korejska depresija““,
- „1954. – 1956. – konjuktorno razdoblje na tržištu brodskog prostora koje kulminira 1956. (vrh)“,
- „1957. – 1966. – je razdoblje depresije, male vozarine, posljedica takvog tržišnog kretanja vezane su za zatvaranje Sueskog kanala čime je produžen put između Europe i Azije. U tom razdoblju zabilježen je konjuktorni uzlet 1963.-1965. godine“,
- „1967. – 1974. – je razdoblje tri velika vrha (buma) 1970., 1972., i 1974. godine“,
- „1975. – 1978. – je depresivno razdoblje“,
- „1979. – 1981. – kratko konjuktorno razdoblje (u razdoblju od 1980/81 je bio bum ali je bio kratkotrajan i nije mogao neutralizirati negativne učinke)“,
- „1982. – 1986. – depresivno razdoblje“,
- „1987. – 1988. – konjuktorno razdoblje, vozarine se počinju ponovno dizati.“

„Vojno-politički događaji koji su imali utjecaja na konjuktorne i depresivne cikluse.“⁴⁴

- „1950. godine je počeo Korejski rat“,
- „1956. godine je zatvoren Sueski kanal“,
- „1958. godine je otvoren Sueski kanal“,
- „1967. godine je zatvoren Sueski kanal“,
- „1973. godine je naftna kriza (4x poskupljenje)“,
- „1975. godine je otvoren Sueski kanal“,
- „1978. godine su bile Iranske redukcije“,
- „1982. godine je Iračko-Iranski rat.“

⁴⁴ Babić, Lj., op.cit., str. 46-47.

4. ZAKLJUČAK

Svjetsko brodarsko tržište može se definirati kao zbroj svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji daju ili traže raspoložive prijevozne kapacitete u određenom trenutku kako bi sklopili ugovor o pomorskom prijevozu tereta na temelju vozarine čimbenicima ponude i potražnje. Karakteristike koje obilježavaju svjetsko pomorsko tržište su tradicionalizam, integralnost, internacionalnost, heterogenost, protekcionizam, tehnički progres, međunarodne ekonomsko-tržišne integracije, konjunkturalne oscilacije. Nekoliko je tipova svjetskog pomorskog tržišta, a uobičajeno se dijeli na tri tipa: tržište slobodnog brodarstva, tržište linijskog brodarstva i tržište tankerskog brodarstva. Pomorsko tržište iznimno je osjetljivo i reagira na svaku promjenu u svim smjerovima svjetske trgovine. Obim svjetske trgovine uvelike fluktuiraju, pa se potražnja za brodskim prostorom i otpremom, kao i pomorski prijevozni stavovi, moraju prilagoditi tim fluktuacijama.

Ciklusi pomorskog tržišta su fluktuacije u ponudi i potražnji usluga pomorskog prometa koje utječu na vozarine, vrijednost plovila i profitabilnost. Razumijevanje ključnih pokretača i pokazatelja ovih ciklusa može pomoći pomorskim operaterima da planiraju unaprijed, optimiziraju svoje operacije i ublaže rizike. Potražnja za pomorskim uslugama ovisi o obujmu i strukturi globalne trgovine kao i o geografskoj distribuciji proizvodnje i potrošnje. Čimbenici koji utječu na trgovinu uključuju gospodarski rast, stanovništvo, dohodak, obrasce potrošnje, trgovinsku politiku i geopolitičke događaje.

Tržišni pokazatelji mogu pomorskim operaterima pružiti podatke i informacije za procjenu trenutnog i budućeg stanja pomorskog tržišta, omogućujući informirane odluke. Opseg i vrijednosti trgovine, veličina i sastav flote, indeksi tereta i referentne vrijednosti, prodaja plovila i narudžbe, lučka statistika i zagušenost te cijene i dostupnost bunkera uobičajeni su tržišni pokazatelji koji se mogu koristiti za mjerenje razine i rasta globalne trgovine, opskrbe pomorskih usluga, vozarina, vrijednosti plovila, lučkih operacija, troškova goriva i više. Dakle, konjunkturalni ciklusi na pomorskom tržištu su ekonomski koncept koji objašnjava kako brodarske kompanije i troškovi prijevoza odgovaraju na ponudu i potražnju. Vozarina je osnovni pokazatelj pozitivnih i negativnih kretanja na pomorskom tržištu.

Konjunkturalni ciklusi su sastavni dio poslovanja na pomorskom tržištu. Kao i u svakoj djelatnosti, tako i u pomorskoj djelatnosti je potrebna kontinuirana analiza eksterne okoline kako bi se mogle pravovremeno predvidjeti nadolazeće promjene i rizici, a što će omogućiti

brodaru da pravovremeno reagira, sukladno tome definira strategije te onemogući isto da značajnije utječe na njegovo poslovanje.

LITERATURA

1. Babić, Lj.: Pomorsko tržište, 2015.
2. Batalić, M., Mitrović, F.: Financiranje u pomorstvu, Sveučilište u Splitu, Split, 2009/2010.
3. Batalić, M.: Ulaganja u brodarstvu, Naše more, 2-3-4, Dubrovnik, 1992.
4. Cerović, Lj., Bašić, H.: Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva, Ekon. misao praksa dbk., god XVII. (2008) br. 1. (29-46), dostupno na: hrcak.srce.hr/file/41686 (02.06.2023.)
5. Domjan – Arneri, I.: Poslovanje u morskome brodarstvu, Split, 2014.
6. Domjan-Arneri, I.: Rizici investiranja u morskome brodarstvu, Naše more 51(3-4)/2004., dostupno na: hrcak.srce.hr/file/12833 (10.06.2023.)
7. Galović, P., Kovačević, M., Podobnik, M.: Pomorsko tržište tankera – brodovi za prijevoz sirove nafte i naftnih derivata, ukapljenog plina i kemikalija, Pomorski zbornik 45 (2008)1, 111-122., dostupno na: hrcak.srce.hr/54599 (02.06.2023.)
8. Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992.
9. Grabovac, I.: Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama, Književni krug, Split, 2010.
10. Grammenos, C.T.: The Handbook of Maritime Economics and business, 2nd Edition, Lloyd's List, London, 2010.
11. Jelinović, Z.: Ekonomika pomorstva, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1975.
12. Jugović, A.: Ekonomika brodarstva, dostupno na: <https://www.scribd.com/document/132877650/SKRIPTA-EKONOMIKA-BRODARSTVA> (02.06.2023.)
13. Kumar, S.: The Four Stages of Shipping Cycle. Where we are now and what are way forward (2018-20)??, LinkedIn, dostupno na: <https://www.linkedin.com/pulse/four-stages-shipping-cycle-where-we-now-what-way-forward-sanjiv-ahire/> (15.06.2023.)
14. MarineInSight: What are Bulk Carrier Ships, dostupno na: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-bulk-carrier-ships/> (11.06.2023.)
15. Mencer, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, 51 (5-6) 455-451 (2000), dostupno na: hrcak.srce.hr/file/97602 (12.06.2023.)

16. Mitrović, F.: Menadžment u brodarstvu i lukama, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2007.
17. Pavić, I., Benić, Đ., Hashi, I.: Mikroekonomija, Ekonomski fakultet Split, Split, 2007.
18. Stopford, M.: Maritime Economics, 3rd edition, Routledge, SAD i Kanada, 2009.
19. What are the key drivers and indicators of shipping market cycles?, LinkedIn, dostupno na: <https://www.linkedin.com/advice/0/what-key-drivers-indicators-shipping-market> (15.06.2023.)
20. Whiteford, S.: What is a Tanker Ship?, dostupno na: <https://www.onesteppower.com/post/what-is-a-tanker-ship> (13.06.2026.)

POPIS SLIKA

Slika 1.: Brod za rasuti teret	11
Slika 2.: Tanker	16
Slika 3.: Sezonske, kratke i duge cikličke komponente	21
Slika 4.: Faze u tipičnom tržišnom ciklusu prijevoza suhog tereta	22

POPIS TABLICA

Tablica 1.: Tržišne strukture koje obilježavaju pomorsko tržište	6
--	---