

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

ANA-MARIA BAČIĆ

TRŽIŠNI CIKLUSI U MORSKOM BRODARSTVU

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

TRŽIŠNI CIKLUSI U MORSKOM BRODARSTVU  
DIPLOMSKI RAD

Predmet: Financiranje u pomorstvu  
Mentor: prof.dr.sc. Blanka Kesić

Student: Ana-Maria Bačić  
Matični broj: 0112030564  
Studij: Logistika i menadžment u  
pomorstvu i prometu

Rijeka, lipanj 2014.  
SADRŽAJ

1. UVOD .....	3
1.1. Svrha, cilj i hipoteza rada.....	4
1.2. Znanstvene metode.....	4
1.3. Struktura (kompozicija rada).....	5
2. TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI.....	6
2.1. Općenito o ciklusima.....	6
2.2. Značajke tržišta.....	7
2.2.1. Funkcije tržišta.....	8
2.2.2. Nedostaci tržišta.....	9
2.2.3. Vrste tržišta.....	10
2.3. Pojam, obilježja i vrste poslovnih ciklusa.....	11
2.3.1. Uzorci poslovnih ciklusa.....	11
2.3.2. Ekonomski pokazatelji poslovnih ciklusa.....	12
2.3.3. Faze poslovnih ciklusa.....	13
2.3.4. Vrste poslovnih ciklusa.....	15
2.3.5. Predviđanje poslovnih ciklusa.....	16
3. POMORSKO TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI NA TRŽIŠTU MORSKOG BRODARSTVA.....	19
3.1. Pojam tržišta morskog brodarstva.....	19
3.2. Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu.....	20
3.2.1. Povjesni pregled značajnijih ciklusa na pomorskom tržištu nakon Drugog svjetskog rata.....	21
3.2.2. Vozarine kao ekonomski pokazatelj poslovnih ciklusa na tržištu morskog brodarstva.....	23
3.2.3. Kategorizacija poslovnih ciklusa na tržištu morskog brodarstva.....	24
3.2.3.1. Poslovni ciklusi u morskome brodarstvu.....	25
3.2.3.2. Poslovni ciklusi u brodogradnji.....	28
3.2.3.3. Poslovni ciklusi na tržištu rabljenih brodova.....	29
3.2.3.4. Poslovni ciklusi na tržištu brodova za rezalište.....	29
3.2.3.5. Poslovni ciklusi na brodomskom financijskom tržištu.....	30
3.2.4. Međuzavisnost industrije i stanja na tržištu morskog brodarstva.....	32
3.2.4.1. Naftna industrija.....	32
3.2.4.2. Industrija čelika.....	33
3.2.4.3. Energetska industrija.....	34
4. EKONOMSKE KRIZE I NJIHOV UTJECAJ NA TRŽIŠTE MORSKOG BRODARSTVA.....	35
4.1. Obilježja ekonomskih kriza.....	35
4.2. Aktualna svjetska ekonomska kriza.....	37
4.3. Utjecaj aktualne svj. ekonomske krize na pomorsko tržište.....	41
4.3.1. Kretanje na tržištu rasutog tereta.....	42
4.3.2. Kretanje na kontejnerskom tržištu .....	43
5. ZAKLJUČAK.....	45
LITERATURA.....	

## POPIS GRAFOVA

### 1. UVOD

Kada se govori o ciklusima, treba započeti s tvrdnjom da su oni periodično ponavljanje sekvencije događaja. Ciklus nije zatvoreni krug koji počinje u jednoj točki i onda se opet vraća u istu točku, jer oni se više nikad ne vraćaju u istu točku. Nalazimo ih svugdje; u ekonomiji, povijesti, znanosti, psihologiji, ljudskom tijelu, prirodi, pa tako i u pomorstvu, točnije na pomorskom tržištu. Ciklusi koji se javljaju na pomorskom tržištu, kao i na svim ekonomskim tržištima nazivaju se poslovni ciklusi. Poslovni su ciklusi kolebanja ukupne društvene proizvodnje, dohotka i zaposlenosti, obilježena sveobuhvatnom ekspanzijom ili kontrakcijom u mnogim sektorima ekonomije, a javljaju se u svim naprednim tržišnim ekonomijama. Poslovni ciklusi poznati su i pod nazivom gospodarski ciklusi, privredni ciklusi ili konjunktorni ciklusi. U ovom radu koristi se pojam poslovni ciklusi, osim u slučajevima kada su autori citirani.

Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu jednim su dijelom preslika cikličkih kretanja na svjetskom tržištu, a drugim dijelom posljedica događanja unutar samog pomorstva. Najbolji ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu je visina vozarina. Vozarine rastu i padaju kada ponuda broskog prostora premaši potražnju. U vrijeme konjunktura svi grade brodove i dolazi do stvaranja prevelike ponude pa vozarine nakon nekog vremena počinju padati. U vrijeme depresije veliki broj brodova odlazi u rezališta. Vozarine počinju rasti kada se potražnja izjednači sa ponudom ili poraste u odnosu na ponudu.

Prije izrade ovog rada bilo je teško zamisliti koliko su poslovni ciklusi opsežna tema i koliko su značajni za cjelokupni gospodarski mehanizam. Tematika poslovnih ciklusa malo se obrađivala od strane ekonomista u novije vrijeme; vladalo je mišljenje kako su poslovni ciklusi i ekonomske krize koje nastaju kao posljedica pravladani u modernom kapitalizmu. No sudeći prema trenutnoj svjetskoj ekonomskoj krizi, ta konstatacija nije točna. Aktualna svjetska ekonomska kriza pogodila je svjetsku ekonomiju pa tako i pomorsko tržište te napravila veliku štetu. Ekonomska kriza je pri kraju, ali njezine posljedice osjećat će se još dugi niz godina.

## 1.1.Svrha, cilj i hipoteza rada

Svrha ovog diplomskog rada je naglasiti i objasniti važnost poslovnih ciklusa u svjetskoj, ekonomiji i na tržištu morskog brodarstva. Također, uočiti potrebu i važnost praćenja uspoređivanja i analiziranja poslovnih ciklusa ne bi li se na vrijeme poduzeli određeni koraci radi eventualnog izbjegavanja negativnih posljedica koji oni donose.

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

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

## 1.2. Znanstvene metode

Pri izradi ovog diplomskog rada korištene su različite znanstvene metode. Na taj način došlo se do kvalitetnijih i točnijih podataka koji su omogućili objektivno sagledavanje poslovnih ciklusa u cjelini te njihovo djelovanje na tržište morskog brodarstva.

U metodološkom smislu rad se oslanja na metode istraživanja uz primjenu opće induktivno-deduktivne metode u društvenim istraživanjima koja služi za „objašnjavanje utvrđenih i otkrivanje novih spoznaja i novih zakonitosti, za dokazivanje postavljenih teza, za provjeravanje hipoteza, za predviđanje budućih događaja i znanstvena izučavanja“<sup>1</sup>. U radu je korištena deskriptivna metoda „skup znanstveno istraživačkih postupaka kojima se opisuje stanje bez obzira na uzroke, s obzirom da je metoda deskripcije postupak jednostavnog opisivanja ili ocrtavanja činjenica, procesa i predmeta te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja“<sup>2</sup>. Korištena je metoda kompilacije kojom su najzanimljiviji i najkorisniji podaci raznih autora objedinjeni u jednu cjelinu. Metoda komparacije omogućila je uspoređivanje podataka raznih autora čime su izabrani najpouzdaniji podaci. Metoda analize i sinteze omogućila je da se sakupljeni podaci i informacije analiziraju te na osnovi analize donesu zaključci o temi ovog rada.

---

<sup>1</sup> Zelenika,R;Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Ekonomski fakultet,Rijeka,2000.,str.326

<sup>2</sup> Ibidem, str.339

### 1.3. Struktura (kompozicija) rada

Rad se sastoji od uvodnog dijela u kojemu su izneseni predmet istraživanja rad, njegova svrha i cilj, hipoteza, te znanstvene metode. Ovom se još pridodaje i kompozicijska podjela rada.

U drugom dijelu rada naziva „Tržište i poslovni ciklusi“ na samom početku govori se o ciklusima općenito kako bi se dobila opća slika što su ciklusi i koliko su oni važni. Zatim se govori o pojmu, obilježjima i vrstama tržišta gdje se obrađuju njegove funkcije, nedostaci i vrste. Tržište se obrađuje iz razloga što poslovni ciklusi na njega djeluju. Tek nakon što je obrađeno tržište i ciklusi općenito ulazi se u tematiku poslovnih ciklusa gdje se govori o pojmu, obilježjima i vrstama poslovnih ciklusa. Taj dio obrađuje uzroke poslovnih ciklusa, ekonomske indikatore poslovnih ciklusa koji pokazuju ekonomska kretanja u poslovnih ciklusima, faze kroz koje poslovni ciklusi prolaze, vrste poslovnih ciklusa i na samom kraju govori se o važnosti predviđanja poslovnih ciklusa.

Posebna je pozornost posvećena trećem i najvažnijem dijelu rada pod nazivom „Pomorsko tržište i poslovni ciklusi na tržištu morskog brodarstva“ koji na samom početku obrađuje pojam pomorskog tržišta kao specifičnog tržišta. Nakon toga prolazi se kroz pregled značajnijih poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu nakon Drugog svjetskog rata gdje se može vidjeti konstantna izmjena faza konjunktura i depresije. Dio koji slijedi obrađuje vozarine kao najbolji ekonomski indikator poslovnih ciklusa na tržištu morskog brodarstva. Nadalje, poslovni ciklusi na tržištu morskog brodarstva kategoriziraju se na poslovne cikluse u brodarstvu, poslovne cikluse na tržištu brodova za rezalište i poslovne cikluse na brodskom financijskom tržištu. Na kraju se obrađuje utjecaj ključnih industrija na poslovne cikluse pomorskog tržišta. Obraduje se industrije nafte, čelika i energetska industrija, dok ostale industrije imaju manji utjecaj na cikličnost tržišta morskog brodarstva pa ih se ne spominje.

Posljednji dio diplomskog rada naziva „Ekonomske krize, aktualna svjetska ekonomska kriza i njen utjecaj na tržište morskog brodarstva“ obrađuje ekonomske krize općenito, aktualnu svjetsku ekonomsku krizu te na samom kraju utjecaj aktualne svjetske ekonomske krize na pomorsko tržište gdje se obrađuju dva tržišta koja su najviše pogođena u trenutnoj krizi u pomorstvu, a to su tržište rasutog tereta i kontejnersko tržište.

Na samom kraju donosi se rezime i poanta cjelokupnog rada. U nastavku je popis literature koja je korištena pri izradi rada kao i popis grafova.

## 2. TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI

U ovom poglavlju upoznat ćemo se općenito sa ciklusima, zatim sa pojmom tržišta, njegovim funkcijama, nedostacima i vrstama. Potom će se definirati pojam poslovnih ciklusa, nabrojiti uzroci poslovnih ciklusa i objasniti važnost ekonomskih indikatora koji pokazuju ekonomska kretanja u poslovnim ciklusima. Zatim će se pojasniti kroz koje faze poslovni ciklusi prolaze, koje su vrste poslovnih ciklusa prema trajanju te kako se poslovni ciklusi mogu predvidjeti.

Svjetsko tržište neprestalno je pod utjecajem poslovnih ciklusa i u svakom trenutku nalazi se u jednoj od faza ekspanzije ili kontrakcije. Poslovni ciklusi podrazumjevaju stalnu promjenu, odnosno stalnu izmjenu faza konjunktura i depresije zbog nepredvidivosti ekonomskih zakona koji na njih utječu.

### 2.1. Općenito o ciklusima

Ciklus je periodično ponavljanje sekvencije događaja. „Ciklus se može definirati i kao shemna ponavljanja, kao kod kretanja gore dolje u sinusoidnom valu. Kod nekih shemna vidimo odvojene faze uspona, održivosti, pada i mirovanja. Pravilnost i sinkroniziranost ciklusa se ne može događati slučajno; njihovo ponašanje sugerira djelovanje nepoznate sile, koja vlada ciklusima.“<sup>3</sup>

Cikluse nalazimo svugdje; u ekonomiji, povjesti, znanosti, psihologiji, ljudskom tijelu, prirodi i dr. Ciklusi utječu jedan na drugog, što znači da su sustavi ekonomije, prirode i politike isprepleteni. Isto tako, bitno je napomenuti da na cikluse utječu trendovi. Ciklus nije zatvoren krug koji počinje u jednoj točki i onda se opet vraća u istu točku, jer se ciklusi nikad ne vraćaju u istu točku. Za primjer se mogu navesti cijene goriva koje su mnogo puta rasle i padale ali uglavnom ostajale na višoj razini u odnosu na razdoblje prije povećanja. Kod prepoznavanja ciklusa treba paziti, jer su neki ciklusi čista slučajnost, ali da bi otklonili sumnje teba uočiti mnoga periodična ponavljanja. Treba znati da ciklusi često imaju odstupanja te da su mnogi asimetrični. Ciklički gledano, ciklus bi potrošio pola vremena na skratu očekivano vrijeme. Govoreći o ciklusima trebamo znati da u svemu postoji ravnoteža te da za svaki uspon postoji i pad. Uspon i pad predstavljaju dvije polovice ciklusa. Što god radili, ciklusi će se dogoditi i uvijek nastavljaju svojim ustaljeni tokom. Uzmimo za primjer trenutnu svjetsku krizu; ciklus se događa bez obzira na napore koje ulažu pojedini svjetski lideri kako bi zaustavili krizu.

---

<sup>3</sup> Spaceandmotion.com.<http://www.spaceandmotion.com/coastian/physics-cycles-harmonics-universe.htm>,06.09.2010.

Citat koji ukazuje na prisutnost i povezanost ciklusa svuda oko nas;

*„Ciklusi postoje u svemu . Postoje u vremenu, ekonomiji, na suncu Ciklusi ratova, geoloških formacija,automatskim vibracijama,klimi, ljudskom raspoloženju, kretanju planeta, životinjskoj populaciji, pojavljivanju bolesti, cijenama roba i dionica te u strukturama velikih razmjera svemira. Niti jedan od njih nije nezavisan od drugih. Istraživanja pokazuju kako vrlo različite discipline često pronalaze iste cikličke periode u svojim podacima.Međusobna povezanost svih stvari je ideja čije je vrijeme nastupilo.Proučavanje ciklusa je izvrstan način za shvaćanje, jer se periodi ciklusa lagano prepoznaju kao otisci prstiju ili DNA sekvencije.“ ( Ray Tomes, znanstvenik koji je razvio teoriju pod nazivom „Harmonici svemira – Harmonices of Universe“. Godinama je radio za klijente razvijajući ekonomske modele kojima bi predviđao kretanje cijena na tržištu svih vrsta roba)<sup>4</sup>*

## 2.2.Pojam, obilježja i vrste tržišta

Najopćenitija definicija tržišta glasi; tržište je mjesto gdje se susreću ponuda i potražnja. U prošlosti, definicija tržišta ograničavala se na mjesta – tržnice gdje su se susretali prodavatelji i kupci kako bi trgovali robom. Iako se definicija tržišta kao mjesta može i danas upotrijebiti, definicija u novije doba bitno se razlikuje. U današnje doba visokih tehnologija i suvremenog načina poslovanja dolazi do potrebe za drugačijim načinom definiranja tržišta. „kupnja i prodaja mogu se obavljati i bez nazočnosti robe (na primjer na burzama i drugim tržištima), pa čak i bez izravnog kontakta kupca i prodavača kao što je to kupnja putem kataloga, putem telefona, faxes, interneta i slično. Zbog toga se tržište definira kao stalan i organiziran oblik dovođenja u kontakt ponude s potražnjom roba i usluga. Tržište je istodobno i mehanizam kojim se reguliraju odnosi prodavača i kupca u uvjetima u kojima sudionici razmjene ili kupoprodaje ostvaruju svoje ciljeve i interese, zbog kojih i stupaju u međusobne odnose.“<sup>5</sup> Prema Samuelsonu i Nordhausu „tržište je ustrojstvo kojim kupci i prodavači međusobno djeluju da bi odredili cijenu i količinu dobara ili usluge.“<sup>6</sup>

Na tržištu, koje se sastoji od dviju strana- kupaca i prodavača – dobru se određuje cijena i količina. Ova dva bitna elementa, cijena i količina dobra, utječu na veličinu i kvalitetu razmjene strana u kupoprodajnom procesu. Interesi sudionika tržišta, kupaca i prodavača, dijametralno su suprotni. S jedne strane, interes je prodavača ostvarivanje što veće cijene ponude, čime se ostvaruje veća dobit, dok je interes kupaca da cijena bude što je moguće niža. Tržište utječe na ostvarivanje tzv.cijene ravnoteže, koja se javlja kao odraz ujednačenih odnosa ponude i potražnje.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Spaceandmotion.com,op.cit.,pod 3.,06.09.2010.

<sup>5</sup> Hr.wikipedia.org,http://hr.wikipedia.org/wiki/tržište,29.10.2010.

<sup>6</sup> Samuelson,PA.,Nordhaus,W.D Ekonomija, petnaesto izdanje, Mate,Zagreb, 2000.,str.23.

<sup>7</sup> Wasserbauer,B Osnove ekonomije,II dopunjeno izdanje, Veleučilište uKarlovcu, Karlovac,2007.,str.33



U tržišnom sustavu sve ima cijenu koja predstavlja vrijednost dobra izraženu u novcu. Cijene služe kao signali proizvođačima i potrošačima pomoću kojih usklađuju svoje odluke na tržištu. Više cijene dovode do smanjenja kupovine potrošača i ohrabruju proizvodnju. Suprotno tome niže cijene ohrabruju potrošnju i obeshrabruju proizvodnju. Cijene su kotač ravnoteže u tržišnom ustrojstvu.<sup>8</sup>

Tržišna ravnoteža predstavlja ravnotežu između svih različitih kupaca i prodavača. Sva kućanstva i poduzeća žele kupiti ili prodati određene količine dobara ovisno o cijen. Tržište pronalazi ravnotežu cijena koje istodobno zadovoljava želje kupaca i prodavača. Previsoka cijena bi predodredila prezasićenost dobara. Preniske cijene uzrokovale bi duge redove u trgovinama i nestašicu roba. One cijene za koje kupci žele kupiti upravo onu količinu koju prodavači žele prodati daju ravnotežu ponude i potražnje. Prilagodбом prodavača i kupaca odnosno ponude i potražnje na pojedinačnom tržištu, tržišna ekonomija istodobno rješava tri problema: što, kako i za koga.<sup>9</sup>

Struktura tržišne ekonomije ima dvojnu vlast podjeljenu između potrošača i tehnologije. Potrošači stečenim i urođenim ukusima koje izražavaju putem svojih preferencija kod odabira nekog proizvoda, određuju konačne potrebe na koje će se slobodna sredstva usmjeriti. Oni odabiru točku na granici proizvodnih mogućnosti. Sami potrošači ne mogu određivati koje će se robe proizvoditi. Raspoloživa sredstva i tehnologija čine temeljno ograničenje njihovim odabirima. Ekonomija ne može izaći izvan granica proizvodnih mogućnosti. Potražnja potrošača mora se poklopiti zajedno s ponudom dobara poduzeća. Na taj način troškovi poslovanja i odluke o ponudi zajedno s potražnjom potrošača pomažu da se odredi što će se proizvoditi. Tržišta djeluju kao posrednici koji usklađuju ukuse potrošača sa sposobnostima tehnologije.<sup>10</sup>

### **2.2.1. Funkcija tržišta**

Uvijek prisutna konkurencija faktor je koji određuje postojanje različitih funkcija tržišta. Na tržištu opstaju samo oni sudionici koji se svojim poslovanjem najbolje prilagode potrošačima. Oni koji to nisu u stanju učiniti neće opstati na tržištu jer će ih potisnuti konkurencija. Sudionici tržišta trebaju težiti da budu jedan korak ispred konkurencije u cilju sigurnog opstanka i stjecanja većih koristi u odnosu na druge sudionike.

---

<sup>8</sup> Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: cit, pod6., str. 23-24.

<sup>9</sup> Ibidem, str. 24.

<sup>10</sup> Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: op.cit., pod6., str. 25

Postoje četiri temeljne funkcije tržišta i to:<sup>11</sup>

1. **Alokacijska funkcija** – osigurava tko će, u kojoj mjeri i na koji način sudjelovati svojim dobrima na tržištu, odnosno kako se ograničeni resursi raspodjeljuju na pojedine grane proizvodnje, razmjerno potrebama.
2. **Selektivna funkcija** – selekcionira potrebna dobra prema zahtjevima i potrebama potrošača. Tržište signalizira koja dobra proizvoditi i u kojim količinama.
3. **Distribucijska funkcija** - određuje položaj svih sudionika ekonomskog procesa u primarnoj (osnovnoj) raspodjeli dohotka. To se ostvaruje na način da se uspostavljenim sustavom cijena odnosno njihovih razina i relevantnih odnosa, određuje proporcija učešća svakog sudionika u prisvajanju ostvarenog dohotka.
4. **Informativna funkcija** - daje povratne informacije proizvođačima o ispravnosti tržišne politike koju vode i signalizira potrebna unapređenja ili promjene.

### 2.2.2. Nedostaci tržišta

Tržište nije savršen mehanizam koji može rješavati sve probleme u ekonomiji. Ono ima svoje nedostatke koji utječu na ekonomsku nestabilnost pa na njih treba obratiti pozornost pri razmatranju ponude i potražnje.

Kao najznačajnije nedostatke tržišta treba navesti:<sup>12</sup>

- Nesavršena konkurencija - kada se na tržištu stvori monopol, monopson ili neki drugi oblik nesavršene konkurencije, dolazi do porasta cijena koje kao posljedicu imaju smanjenje potražnje. Do toga ne bi došlo da na tržištu postoji savršena konkurencija.
- Eksternalije - nastaju kada se vanjski učinak proizvodnje i potrošnje ne uključuje u tržišnu cijenu.
- Nesavršena obavještenost - iako se pretpostavlja da su kupci i prodavatelji potpuno obavješteni o robama i uslugama koje prodaju ili kupuju, ponekad to nije tako. Odstupanja od savršene obavještenosti nekad su neznatna, a nekad značajna. Uloga je države da prepozna područja na kojima su nedostaci informiranosti značajni te da nađe instrumente da ih ispravi.

---

<sup>11</sup> Kovačević, B., Uvod u ekonomiju, Mikrorad, Zagreb, 1994., str. 21.

<sup>12</sup> Wasscrbauer, B.; op. cit., pod 7., str. 37.

Na tržišne nedostatke važno je obratiti pozornost kada se govori o poslovnim ciklusima. Nemogućnost predviđanja svih učinaka nekog poslovnog događaja na tržište otvara vrata nepredvidivosti sagledavanja cjeline, a time i nepredvidivosti kolebanja kada su u pitanju poslovni ciklusi.

### 2.2.3. Vrste tržišta

Globalno tržište je složen sustav unutar kojeg su isprepletene i povezane tržišne strukture pomoću kojih razlikujemo prevladavajuće značajke koje se u njima očituju. Prema tome, tržište se može rasčlaniti s obzirom na aspekt sa kojeg se te značajke sagledavaju. Slijedeća podjela tržišta navodi neke od tih aspekata.

Podjela tržišta;<sup>13</sup>

- **S prostorno stajališta**, tržišta mogu biti ; lokalna, regionalna, nacionalna, tržišta nacionalnih gospodarskih grupacija i svjetsko, odnosno globalno tržište.
- **S robnog stajališta**, tržišta mogu biti; tržište proizvoda, tržište kapitala, tržište nekretninama, tržište rada i financijsko tržište.
- **Prema količini proizvoda**, tržišta mogu biti ; *grosistička* – tržišta na kojima se prodaje velika količina dobara manjem broju potrošača, pa primjer veletržnica i *detaljistička* – tržišta na kojima se organizira detaljistička prodaja i individualna ponuda.
- **Sa stajališta veza i odnosa**, tržišta mogu biti *tržišta kupaca* – na kojima je ponuda veća od potražnje, pa na njima dominiraju kupci i *tržišta prodavatelja* – na kojima je potražnja veća od ponude pa na njima dominiraju prodavači.
- **Sa stajališta konkurencije**, tržišta mogu biti potpuno ili neograničeno konkurentska, monopolska i nepotpuno ili ograničeno konkurentska.
- **Sa stajališta tržišne tehnike, prodajnih kanala** , tržišta mogu imati ;*izravne prodajne kanale*, što je slučaj kad proizvođač neposredno prodaje svoje dobro potrošaču i *neizravne prodajne kanale*, što je slučaj kada proizvođač prodaje svoje dobro potrošaču putem posrednika, tj.trgovine.
- **Sa stajališta institucionalne razvijenosti tržišta**, odnosno pravila ponašanja kupaca i prodavatelja ( trgovački običaji – uzance, pravni i zakonski propisi), tržišta mogu biti legalna i ilegalna.

Ovakva raščlanjena podjela tržišta omogućava da se jasnije izrazi o kojoj se vrsti tržišta govori. Razlagati tržište sa različitih stajališta omogućava preciznije određivanje pojedinog tržišnog segmenta unutar kompleksnog multidisciplinarnog sustava.

---

<sup>13</sup> Ibidem, str.35.-36.

### 2.3. Pojam, obilježja i vrste poslovnih ciklusa

Poslovni ciklusi vrsta su fluktuacije agregatne ekonomske aktivnosti u gospodarstvima temeljenim na tržišnim principima. ( Burns,A.F.,Mitchell.W.C.:“Measuring Business Cycles“,1948.)<sup>14</sup> Javljaju se kod ubrzavanja ili usporavanja ekonomske djelatnosti. Poslovni su ciklusi kolebanja ukupne društvene proizvodnje, dohotka i zaposlenosti, obilježena sveobuhvatnom ekspanzijom ili kontrakcijom u mnogim sektorima ekonomije. Oni se javljaju u svim naprednim tržišnim ekonomijama.<sup>15</sup>

Ne postoje dva potpuno ista poslovna ciklusa. Ne postoji točna formula, onakva kakva se može primjeniti na kružna gibanja planeta ili njihalo, koja se može upotrijebiti da se odredi trajanje i određivanje vremena poslovnih ciklusa. Umjesto toga, po svojim nepravilnostima, poslovni ciklusi više sličje kolebanjima vremena. No iako poslovni ciklusi nisu identični dvojnici, često imaju veliku sličnost.<sup>16</sup>Mnogo je karakteristika konkurencije. Neke od njih su; smanjena potražnja, povećana ponuda, gomilanje zaliha, smanjena proizvodnja, smanjene investicije, nezaposlenost, smanjenje cijena, smanjena potražnja za kreditima, smanjuje se realni GDP i drugo. Sve navedeno za kontrakciju vrijedi i za ekspanziju ali u suprotnom smjeru.

Fluktuacije u poslovnom ciklusu posljedica su raznih promjena na tržištu, a one imaju uzlaznu i silaznu putanju. Ovakve promjene značajno utječu na privredno poslovanje i društvene odnose. Time se naglašavaju važnost pravovremenog uočavanja i analiziranja ekonomskih promjena, putem kojih se dalje trebaju istražiti mogući načini rješavanja i potencijalne mjere sprečavanja negativnih efekata pojedinih faza poslovnog ciklusa. Kako bi se pravilno usmjerile gospodarske aktivnosti, potrebno je odrediti u kojoj se od faza poslovnih ciklusa gospodarstvo trenutno nalazi, predvidjeti u kojem će se smjeru gibati te odrediti koje mjere ekonomske politike treba poduzeti da bi se ostvarili željeni ciljevi.

Istraživanja poslovnih ciklusa je vitalno istraživanje za mnoge vladine i privatne organizacije, jer znanje o tim ciklusima nudi prilike za poslovni uspjeh, osobno bogatstvo i upravljanje u ekonomiji. Neki su ciklusi nepogrešivi, kao godišnja špisa kupovanja za Božić, ili povećanje prodaje opreme za kupanje početkom ljeta. Istraživači su pronašli cikluse u cijenama na tržištu vrijednosnicama, ekonomskim depresijama, tvorničkim prodajama i drugim područjima ekonomije i poslovanja.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Babić,M.:Makroekonomija, petnaesto dopunjeno izdanje, Mate,Zagreb,2007., str.654.

<sup>15</sup> Samuelson,P.A.,Nordhaus,W.D.:op.cit.,pod 6.,str.551.-570.

<sup>16</sup> Samuelson,P.A.,Nordhaus,W.D.:op.cit.,pod 6., str.552.-553.

<sup>17</sup> Spaccandmotion,op.,cit.,pod3.,06.09.2010.

### 2.3.1. Uzorci poslovnih ciklusa

Postoje različite teorije o uzorcima poslovnih ciklusa, tj. Različite teorije o razlozima zbog kojih ponuda i potražnja fluktuiraju jedna u odnosu na drugu. Teorije se mogu razvrstati prema faktorima koji djeluju na poslovne cikluse.

Teorije možemo podijeliti na;<sup>18</sup>

- **Vanjske teorije** – korijen poslovnog ciklusa nalaze se u kolebanjima faktora izvan ekonomskog sustava – u ratovima, prevratima i izborima , u cijenama nafte, otkrićima zlata i migracijama, u otkrićima novih zemalja i izvora, u znanstvenim probojima i tehnološkim inovacijama, čak u sunčevim pjegama .
- **Unutarnje teorije** – traže mehanizam unutar samog ekonomskog sustava koji uzrokuje samogeneriranje poslovnih ciklusa. Prema ovom pristupu, svaka ekspanzija rađa recesiju i kontrakciju, a svaka kontrakcija oživljavanje i ekspanziju – u nepravilnom lancu koji se ponavlja. U unutarnje faktore ubrajamo: ekspanziju i kontrakciju novca i kredita, investiranja, politiku (političari prilagođavaju fiskalnu i monetarnu politiku da bi ponovo bili izabrani) i dr.

### 2.3.2. Ekonomski indikatori poslovnih ciklusa

Ekonomskim indikatorima nazivamo pokazatelje koji pokazuju ekonomska kretanja u poslovnim ciklusima. Ovi indikatori u rukama su ekonomskih analitičara za uspostavljanje dijagnoze stanja kretanja u poslovnim ciklusima. Vrijednosti ekonomskih indikatora dobivaju se iz različitih izvora poput statističkih ureda, bankovnih i burzovnih izvješća itd. Koristi se nekoliko različitih izvora kako bi se dobili što točniji podaci.

Ekonomski indikatori su;<sup>19</sup>

- Zaposlenost i nezaposlenost
- Proizvodnja, dohodak, potrošnja i trgovanje
- Fiksno kapitalno investiranje
- Zalihe i investicije u zalihe
- Cijene, troškovi i profit
- Novac i krediti
- Međunarodna trgovina i plaćanje
- Aktivnosti države

Praćenje ekonomskih indikatora je izuzetno značajno obzirom da pruža mogućnost ranog signaliziranja promjene smjera neke privrede, tj. točke infleksije.<sup>20</sup> Tako se dobiva i mogućnost za intervencijom državnog, privrednog ili bankarskog sektora na ekonomska

---

<sup>18</sup> Samulson.P.A.,Nordhaus,W.D.:op.cit.,pod 6.,str.556.-557.

<sup>19</sup> Borzan,Đ.:Makroekonomija, Sveučilište J.J.Štrosmajera,Osijek,Ekonomski fakultet,Osijek 2001., str 15.

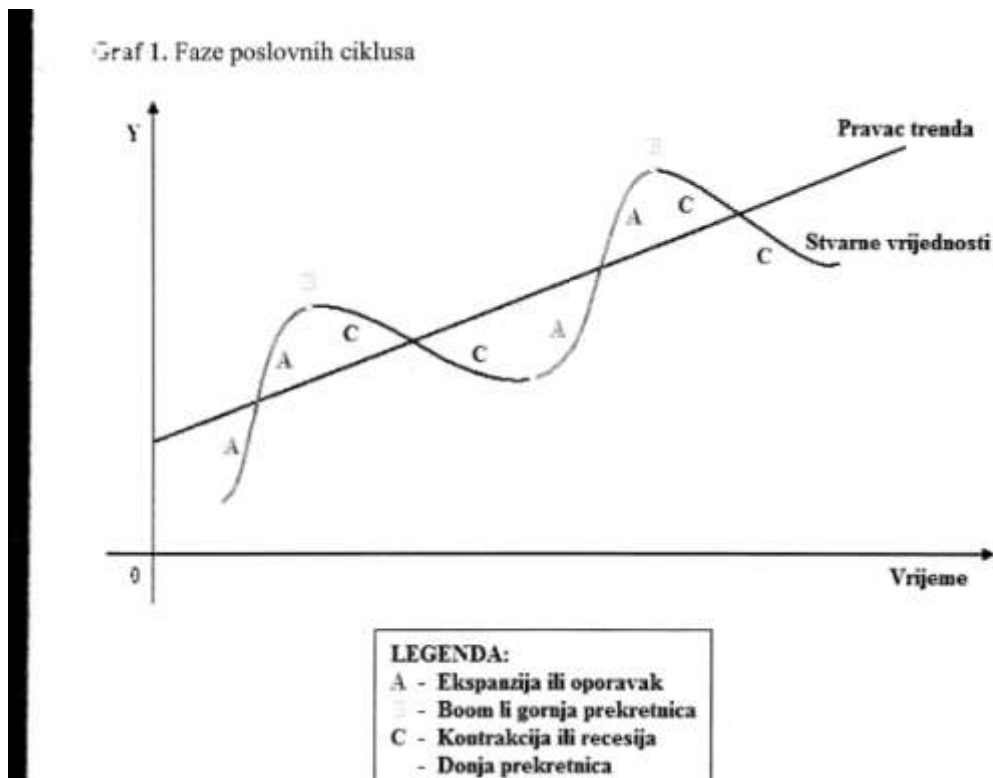
<sup>20</sup> Ibidem,st.14.

kretanja, što ima za cilj promijeniti nepovoljan tok samog poslovnog ciklusa.

Pokazatelji koji se skupe preko ovih indikatora mogu predvidjeti i najaviti postizanje vrha ili dna poslovnog ciklusa uz pozitivna ili negativna kretanja na tržištu.

### 2.3.3. Faze poslovnih ciklusa

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



Posebno je važno predvidjeti cikličke obratnice, tj. Točke promjene ciklusa od rasta u recesiji i od recesijskog dna u oživljavanje.<sup>21</sup> Promjena između razdoblja recesije i razdoblja ekspanzije ili promjena između razdoblja ekspanzije i razdoblja kontrakcije naziva se promjena režima<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Babić, M.: op. citat., pod. 654. 14., str. 654.

<sup>22</sup> Borozan, Đ.: op. cit., pod 19., str. 14.

Za svaku fazu karakteristična su određena kretanja na tržištu, koja imaju svoje posljedice na gospodarske aktivnosti i društvene odnose u cjelini. Dakle kao što je vidljivo iz Grafa 1. Faze poslovnih ciklusa su slijedeće:

- A. **Ekspanzija, oporavak, oživljavanje, uzlet ili konjunktura** ( označeno crvenom bojom na grafu 1.) – je uzlazna faza poslovnog ciklusa. Karakteristika ekspanzijskog dijela ciklusa je rast gospodarskih aktivnosti. Dolazi do veće potražnje od ponude. Bilježi se rast BDP-a, rast cijena, rast proizvodnje, potražnja za radnom snagom, povećavanje profita, lakše kreditno financiranje i dr. Može se reći da se radi o oporavku ako se pozitivni trend ponavlja uzastopno u minimalno dva izvještajna razdoblja.
- B. **Bum, gornja prekretnica, vrh ili gornja infleksibilna točka** ( označeno zelenom bojom na Grafu 1.) – predstavlja gornji vrhunac ili gornju točku obrata poslovnog ciklusa nakon kojeg krivulja počinje padati u fazu kontrakcije. U ovoj točki dolazi do velikog povećanja cijena, a ponuda premašuje potražnju.
- C. **Kontrakcija, recesija, usporavanje ili depresija** ( označeno plavom bojom na Grafu 1.) – je silazna faza poslovnog ciklusa. Karakteristika kontrakcijskog dijela ciklusa je pad gospodarskih aktivnosti. Dolazi do veće ponude od potražnje. Bilježi se pad BDP-a, pad cijena, pad proizvodnje, otpuštanje radne snage, banke više nisu sposobne u velikim mjerama odobravati kredite, smanjena je potražnja za kreditima i dr. Može se reći da se radi o recesiji ako se negativni trend ponavlja uzastopno u minimalno dva izvještajna razdoblja.
- D. **Donja prekretnica, dno ili donja infleksibilna točka** ( označeno žutom bojom na Grafu 1.) – predstavlja najnižu točku ili donju točku obrata poslovnog ciklusa nakon kojeg slijedi ponovni trend pozitivnih poslovnih događaja. U ovoj točki cijene se počinju stabilizirati, a ponuda se počinje izjednačavati s potražnjom.

Iako su ove faze zajedničke svim privrednim ciklusima one su i po trajanju i po intenzitetu različite kod pojedinih ciklusa. Teško je pronaći dva potpuno jednaka privredna ciklusa. Zato su i objašnjenja, ali i predviđanja prirodnih ciklusa nepouzdana. Objašnjenja privrednih ciklusa razlikuju se prije svega po pretpostavkama o faktorima koji uzrokuju cikluse, ali i o mehanizmima njihova rasprostiranja.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Babić.m.,op.cit.,pod14.,str. 654

Ostvarenje većeg nacionalnog blagostanja i ubrzanje gospodarskog rasta usko je povezano s ublažavanjem i skraćivanjem nepoželjnih faza ciklusa. Sukladno tome, od neprocjenjivog je značaja razviti mjere identifikacije, praćenja i prognoziranja gospodarskih ciklusa.<sup>24</sup> Izbor početka mjerenja ciklusa bitan je element njihova istraživanja. Izbor početne faze apostrofira „osnovni uzrok cikličkog kretanja, odnosno koji su to faktori koji izvode privredu iz stanja ravnoteže i koji je opet u nju dovode“.<sup>25</sup>

#### 2.3.4. Vrste poslovnih ciklusa

Najzapaženija podjela poslovnih ciklusa je podjela prema trajanju poslovnih ciklusa. Trajanje im nikad nije isto, a budući da se ono ne može precizno predvidjeti, u općoj teoriji poslovnih ciklusa prihvaćene su tri osnovne vrste poslovnih ciklusa. To su; dugoročni poslovni ciklusi, srednjoročni poslovni ciklusi i kratkoročni poslovni ciklusi.

Tri osnovna poslovna ciklusa:<sup>26</sup>

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

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

---

<sup>24</sup> Borozan, Đ., op.cit., pod 19., str.14.

<sup>25</sup> Grupa autora u Redakciji R, Stojanović, Privredni ciklusi u građanskoj ekonomskoj teoriji, Nolit, Beograd, 1958., str.196

<sup>26</sup> Glavan, B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992., str.98.-99.



**3- Kratkoročni privredni ciklusi**, odnosno Kitchinovi ( prema autoru J.Kitchnu) ciklusi ponavljaju se u razdoblju od tri do četiri godine. Tekuće poslovne odluke u privrednim poduzećima donose se većinom u okvirima kratkoročnog horizonta, pa se ti ciklusi zovu i poslovni ciklusi. Kratkoročni (Kitchinovi) privredni ciklusi usko su vezani za fluktuaciju cijena sirovina i gotovih proizvoda pa su zato vrlo važni za veću ili manju potražnju brodske prostora. Treba napomenuti da je redovite kratkoročne privredne cikluse i njihov utjecaj na tržište morskog brodarstva prilično teško razlikovati od slučajnih ciklusa, koji bi trebali odražavati posebnosti samoga pomorskog tržišta. Većina autora na području ekonomike morskog brodarstva ne razlikuje redovite i slučajne kratkoročne cikluse na tržištu brodske prostora.

Treba razlikovati poslovne cikluse koji su nastali utjecajem ekonomskih čimbenika i poslovne cikluse koji su nastali slučajno. Ekonomski čimbenik je primjerice izdavanje drugorazrednih hipotekarskih kredita koji građani ne mogu podmiriti. Slučajni poslovni ciklus je primjerice ekološko onečišćenje na moru koje može uzrokovati brojne probleme zemljama koje se bave turizmom, ribolovom i dr.

Treba spomenuti i sezonske poslovne cikluse čiji nastanak ovisi o mjesecu u godini. Za primjer možemo uzeti krstarenja brodovima koja su najatraktivnija, a samim time i najtraženija ljeti, što dovodi do velike potražnje za putničkim brodskim prostorom u ljetnim mjesecima. Još jedan od primjera je sjetva žita polovicom ljeta te žetva kukuruza i sjetva pšenice i ječma u jesenskim mjesecima, što dovodi do velike potražnje za teretnim brodskim prostorom u tim razdobljima.

Bez obzira na to da li pojedine vrste ciklusa traju 2, 6, 10, 15 ili 20 godina, činjenica je da se ciklusi odvijaju simultano i da se međusobno isreplju - vremenska komponenta konjunkturalnih ciklusa zahtjeva utvrđivanje zone ili točke početka njihova mjerenja. Prema ovim tvrdnjama može se pretpostaviti da faza duljeg ciklusa utječe na intenzitet trajanja faza srednjeg ciklusa, a tekuća faza srednjeg ciklusa djeluje na intenzitet faze kratkog ciklusa.<sup>27</sup>

### **2.3.5. Predviđanje poslovnih ciklusa**

Predviđanje poslovnih ciklusa je analitička aktivnost koja se bavi prognoziranjem privredne budućnosti koja se ne može precizno izmjeriti. „ Svaka se ljudska odluka temelji na predviđanju. Predviđanje se uvijek odnosi na budućnost. Kako je budućnost uvijek neizvjesna, osnovna je zadaća predviđanja minimiziranje neizvjesnosti, identificiranje i

---

<sup>27</sup> Mencer, I.: Tržište morskog brodarstva, školska knjiga Zagreb, 1990., str. 26.

evolucija rizika.<sup>28</sup> Budućnost gospodarskih aktivnosti ovisi o odlukama donesenim u prošlosti. Prošlost se ne može ispraviti već se jedino mogu snositi posljedice pogrešno ili ispravno donošenja odluka.

Zadaća konjuktivnih predviđanja može se definirati na slijedeći način:<sup>29</sup>

- A. Predvidjeti smjer gibanja privredne aktivnosti, kvantificirati vremensko trajanje gibanja u jednom smjeru i utvrditi kad će se dogoditi obrat, ukoliko se on očekuje;
- B. Kvantificirati veličinu očekivane promjene i vrijeme njezina trajanja. kvantificiranje vremenskog trajanja je međutim, vrlo teško i još ne postoje zadovoljavajuće metode kojima bi se taj problem riješio.

Predviđanje budućih kretanja poslovnih ciklusa vrlo je važan zadatak koji stoji pred ekonomistima, a zasniva se na analizi i praćenju velikog broja ekonomskih indikatora. Na osnovu tih informacija izrađuju se razni makroekonomski modeli u nastojanju da se pravovremeno poduzmu određene ekonomske mjere, da se preduhitre ili eventualno ublaže posljedice depresije. Od raznih makroekonomskih modela odabrat će se onaj najpogodniji i najoptimalniji, tj. onaj koji će najbolje usmjeriti gospodarske aktivnosti za vrijeme depresije

Razvoju makroekonomskog prognoziranja uvelike je doprinjela kompjuterizacija. Kompjuterizacija je olakšala, ubrzala i unaprijedila izradu makroekonomskih modela. „Zahvaljujući pionirskom radu nobelovca J Tinbergena i L.Kleina, makroekonomsko je prognoziranje tijekom zadnjih 35 godina postalo pouzdanije. Kompjuterski modeli konstruiraju se tako da se prvo počne s analitičkim okvirom koji sadrži jednadžbe agregatne ponude i agregatne potražnje. Pomoću tehnika suvremene ekonometrije, svaka se jednadžba „prilagođava“ povjesnim podacima da bi se dobile ocjene parametara (kao što su MPC, oblik jednadžbe potražnje za novcem, rast potencijalnog GDP-a i td.) Povrh toga, modelari na svakom stadiju koriste svoje vlastito iskustvo i prosudbu da bi procijenili jesu li rezultati prihvatljivi. Zatim se sastavlja cjelokupni model i pokazuje kkkkao sustav jednadžbi. Danas veliki sustavi prognoziraju na temelju od nekoliko stotina do 10.000 varijabli. Jedanput kad odrede egzogene varijable i varijable ekonomske politike ( stanovništvo, potrošnja države i porezne stope, monetarna politika itd.), sustav jednadžbi može predviđati važne ekonomske varijable u budućnosti.<sup>30</sup>

Makroekonomske prognoze iz godine u godinu sve su točnije pa se postavlja pitanje da li se poslovni ciklusi mogu izbjeći. Neki tvrde da je to moguće, a neki tvrde da nije, ali činjenica je da se zahvaljujući makroekonomskom prognoziranju poslovni ciklusi mogu bitno ukrotiti.

---

<sup>28</sup> Babić, M.: op. cit., pod 14., str. 666

<sup>29</sup> Babić, M.: op. cit., pod 14., str. 667

<sup>30</sup> Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: op. cit. pod 6., str. 557.-558.

Zanimljivo stajalište zauzeo je Artur M.Okun:

„Danas se općenito smatra da se recesije, za razliku od uragana mogu spriječiti poput zrakoplovnih nezgoda. Međutim još sa zemlje nismo uklonili zračne nezgode, nije ni očito da imamo mudrosti ili mogućnosti da uklonimo recesije. Pogibelj nije iščezla. Snage koje uzrokuju ponovne recesije još su na krilima i čekaju svoju ulogu.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> Okun,A.:Political Economy of Prosperity,Norton,New York,1970.,str.33.

### **3.POMORSKO TRŽIŠTE I POSLOVNI CIKLUSI NA TRŽIŠTU MORSKOG BRODARSTVA**

Ovo poglavlje obrađuje temu pomorskog tržišta i specifičnosti poslovnih ciklusa koji na njega utječu. „Oko 90% svjetskog obrta dobara ( po obujmu) uključujući ključne sirovine, transportira se morem, tako da analitičari često koriste vozarine kao indikator globalnog gospodarskog rasta“.(Hellenic Shipping News/Spiegel, Prosinac 2008).<sup>32</sup> Proći će se kroz povijesni pregled značajnih poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu nakon drugog svjetskog rata što će nam dati potpuniju sliku o izmjenama faza ekspanzije i recesije. Pomorsko tržište kategorizirano je na pet djelova radi boljeg shvaćanja istog. Na samom kraju, govori se o utjecaju ključnih industrija na poslovne cikluse pomorskog tržišta.

#### **3.1.Pojam pomorskog tržišta**

U užem smislu pomorsko tržište se može definirati kao ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude, odnosno traže raspoloživi brodski prostor u cilju ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju na osnovi djelovanja ponude i potražnje, te ostalih čimbenika. Navedena definicija mogla bi se protegnuti i na prijevoz putnika morskim putem. Međutim, u današnje vrijeme prijevoz putnika predstavlja vrlo mali dio u masi ukupnih prijevoza morskim putem, pa se u razmatranjima o pomorskom tržištu komponenta prijevoza putnika praktički može i izostaviti.<sup>33</sup>

U širem smislu pomorsko tržište može se definirati kao složen sustav odnosa između ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, novih brodova, rabljenih brodova i dotrajalih brodova. Tako definirano pomorsko tržište ( u koje neki autori ubrajaju i odnose između ponude i potražnje brodskih popravaka) jest tržišni sustav složen od više funkcionalno povezanih pojedinačnih tržišta.<sup>34</sup>

U priloženoj definiciji pomorskog tržišta u širem smislu mogu se, prema tome, razlikovati:<sup>35</sup>

- A. Tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i /ili tereta
- B. Tržište novih brodova
- C. Tržište rabljenih brodova
- D. Tržište dotrajalih brodova

---

<sup>32</sup> Batačić, M., Mitrović F.: Financiranje u pomorstvu, Sveučilište u Splitu, plit, 2009./2010., str.30

<sup>33</sup> Rubinić, I...: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1976., 540.

<sup>34</sup> Glavan, B.: op.cit., pod 27., str.90.

<sup>35</sup> Ibidem, str.90

Najvažnije od navedenih tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, ali kako prijevoz putnika predstavlja vrlo mali dio u ukupnoj masi prijevoza morskim putem, u ovom radu izostavit će se razmatranje tržišta brodskog prostora za prijevoz putnika. „tržište brodskog prostora, kao osnovno tržište djelatnosti morskog brodarstva, ima prije svega međunarodni karakter. Takva karakteristika tržišta u skladu je s karakteristikom djelatnosti koja održava prometnu vezu između nacionalne i međunarodne robne razmjene. Ipak, mnogo manjim dijelom svojih prometnih aktivnosti nacionalno morsko brodarstvo djeluje u prometnom povezivanju nacionalnih privrednih subjekata (pomorski teretni promet u kabotaži). U tom smislu može se govoriti i o podjeli pomorskog tržišta na nacionalno i svjetsko pomorsko tržište. Potrežnju na međunarodnom tržištu brodskog prostora kvantificira i kvalificira međunarodna pomorska trgovina, a ponudu svjetska trgovačka mornarica. Oni su osnovni elementi tržišta brodskog prostora. Određena potražnja brodskog prostora ja prijevoz tereta je posljedica potražnje određene robe, pa se govori o potražnji brodskog prostora kao izvedenoj potražnji. Drugim riječima, bez određene potražnje za robom u području koje je udaljeno od područja proizvodnje ne bi bilo ni potražnje za prijevozom te robe.<sup>36</sup>

Na mjestima gdje se potražnja susreće s ponudom tonaže, tj. na mjestima gdje se sumira ponuda i potražnja brodskog prostora, nastaju pomorska tržišta. Specifičnost pomorskog tržišta uvjetovala je stvaranje jednog svjetskog tržišta, gdje se utvrđuju prijevozne cijene za sve pravce kojima se kreću brodovi. Za takvo je svjetsko sjedište izabran London. Na pomorskoj burzi „Baltic Exchange“ koncentrira se ponuda i potražnja tonaže cijelog svijeta i pokrivaju potrebe u tonaži za sve relacije u slobodnoj plovidbi. Na tom tržištu sastaju se ponuda i potražnja tonaže, registriraju se porasti i padovi svjetskih potreba na pojedinim područjima svijeta, odnosno kretanje uvoza i izvoza u raznim područjima svijeta.<sup>37</sup> Pokazatelj kretanja na tržištu rasutog tereta je BDI index („Baltic Dry Index“), na tankerskom tržištu „Worldscale“, a na kontejnerskom tržištu kontejnerski index<sup>38</sup> („Container Index). „Pomorsko tržište veoma je osjetljivo i reagira na svaku promjenu i u svakom pravcu svjetske trgovine. Obim svjetske trgovine veoma je kolebljiv, pa se potražnja brodskog prostora i pomorskog prijevoza i pomorski prijevozni stavovi moraju prilagoditi tom kolebanju. Rijetko se događa da jedan isti brod izvrši dva ista putovanja uz jednake prijevozne stavove.“<sup>39</sup>

Pomorsko tržište je specifična vrsta tržišta čiji se prijevoz odvija željeznici dolaze drugačijim uvjetima i okolnostima nego li prijevoz na kopnu. Kopneni prijevoz, a naročito željeznički, ne može potpasti pod utjecaj neke druge željeznice, niti mu ta druga željeznica može konkurirati u radu. Kod određivanja cijena prijevoznih usluga na željeznici dolaze prvenstveno do izražaja potrebe dotične zemlje koje nisu izložene čestim promjenama, i u razdobljima privredne stabilnosti vrijede duže vrijeme.<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Glavan B.op.cit., cit.,pod 27., str.91

<sup>37</sup> Jelinović,Z.,Ekonomika pomorstva,Sveučilište u Zagrebu,Ekonomski fakultet,Zagreb,1975.,str.124-125.

<sup>38</sup> Kontejnerski index – nema visok stupanj pouzdanosti kad se uzme u obzirda je kont. promet pod utjecajem nestandardiziranih tarifa

<sup>39</sup> Jelinović,Z.:op pod 38., str.125.

<sup>40</sup> Ibidem, str. 123.

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

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

### **3.2. Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu**

Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu jednim dijelom su preslika cikličkih kretanja na svjetskom tržištu, a drugim dijelom posljedica događanja unutar samog pomorstva. Javljuju se kada ponuda brodskog prostora nadmaši potražnju i obrnuto. Pomorsko tržište osjetljivo je na razne gospodarske i izvangospodarske utjecaje kojima je izloženo. Osjetljivost rezultira stvaranjem poslovnih ciklusa.

Teško je odrediti kada je dobro ući na tržište, a kada se povući s njega. Iako je pravi trenutak ulaska na tržište teško odrediti, zna se da je u investicije najbolje ulaziti na samom dnu ciklusa, tj. na prvi ozbiljan znak da će nastupiti faza konjunktura. Isto tako, trebalo bi se suzdržati od ulaganja na samom vrhu ciklusa, tj. na ozbiljan znak da će nastupiti faza depresije. Uvijek treba imati na umu da su i dobra vremena opasna za ulaganje jer nakon svake faze konjunktura i kratkoročne stagnacije na vrhu ciklusa neminovno slijedi faza depresije djelatnosti, tj. faza smanjivanja vozarina.

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

---

<sup>41</sup> Jelinović, Z., op.cit pod 38 str. 123.-124.

<sup>42</sup> Rubinić, I.; op.; op.cit., pod 34., str.540.-541.

održavanje likvidnosti prisiljeni su prodavati brodove. Cijene brodova padaju, a dio brodova završava u rezalištima čime se smanjuje ponuda. Veza između tržišne ravnoteže i vozarinskih stavova jedna je od najvažnijih ekonomskih relacija u modelu vozarinskog tržišta.<sup>43</sup>

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

Kada govorimo o poslovnim ciklusima u bližoj prošlosti i danas vrlo je važno spomenuti industrijski i ekonomski razvoj Kine. Kina je znatno doprinjela u povećanju pomorskog prometa uvozom sirovina i izvora energije za proizvodnju te uvozom gotovih proizvoda, a što je ujedno utjecalo i na povećanje vozarina. Izražava se zabrinutost zbog mogućeg posrnuća kineskog gospodarstva, što bi dovelo do velike depresije uzrokovane viškom brodskog prostora na tržištu.

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

### **3.2.1. Povjesni pregled značajnih poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu nakon Drugog Svjetskog rata**

Da bi se bolje predočilo djelovanje poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu razmotrit će se razdoblje nakon Drugog svjetskog rata čime će se dati ostvariti preciznija predodžba toka prošlih poslovnih ciklusa ali i potencijalni razvoj cikličkih kretanja u budućnosti. Može se tvrditi da su poslovni ciklusi na pomorskom tržištu normalan slijed događaja uzrokovanih zbog neravnoteže u ponudi i potražnji. U ovom dijelu rada razmotrit će se razdoblje nakon Drugog svjetskog rata, dakle od 1945. godine pa sve do danas.

---

<sup>43</sup> Bataljić.M.,Mitrović F.:op.cit.,pod 33.,str. 3.-4.

Moguć prikaz konjunktura i depresija na pomorskom tržištu nakon Drugog svjetskog rata:<sup>44</sup>

- Prva konjunktura - od 1945. do 1948. g.
- Prva depresija - od 1948. do 1950.g.
- Druga konjunktura - od 1950. do 1952.g.
- Druga depresija - od 1952. do 1954.g.
- Treća konjunktura - od 1954. do 1957.g.
- Treća depresija - od 1957. do 1964.g.
- Četvrta konjunktura - od 1964. do 1966. g.
- Četvrta depresija - od 1966. do 1967. g.
- Peta konjunktura - od 1967. do 1970. g.
- Peta depresija - od 1971. do 1972. g.
- Šesta konjunktura - od 1972. do 1973. g.
- Šesta depresija - od 1974. do 1978. g.
- Sedma konjunktura - od 1979. do 1981. g.
- Sedma depresija - od 1982. do 1986. g.
- Osmo konjunktura - od 1987. do 1989. g.
- Osmo depresija - od 1990. do 1991. g.
- Deveta konjunktura - od 1991. do 1995. g.
- Deveta depresija - od 1996. do 2002. g.
- Deseta konjunktura - od 2003. do 2008. g.
- Deseta depresija - od 2008. do danas

U proteklih 65 godina konstantno su se izmjenjivale konjunktura sa razdobljima depresije. Izmjenilo se deset konjunktura i deset depresija. Prosjek pojavljivanja jednog od razdoblja je svake tri godine i tri mjeseca, s tim da su neka razdoblja trajala kraće ( od jedne do dvije godine) a neka duže ( više od deset godina). Trajanja nikad nisu bila jednaka, niti su intenziteti konjunktura ili depresija bili jednaki. Pravilnost se vidi jedino u činjenici da nakon svake konjunkturi slijedi depresija i obrnuto, te da u svakoj konjunkturi vozarine rastu i obrnuto. Poslovni ciklusi dešavali su se utjecajem ekonomskih čimbenika ali javljali su se i slučajni poslovni ciklusi. Slučajni poslovni ciklusi javljali su se primjerice u drugoj konjunkturi ( poznatoj kao korejski bom – dolazi do izbijanja korejskog rata, a samim time i do upošljavanja svjetske tonaže radi stvaranja strateških zaliha) i u drugoj depresiji ( poznatoj kao korejska depresija – dolazi do potpisivanja primirja u Koreji što je uzrokovalo smanjenu potražnju za brodskim prostorom jer više nije bilo potrebe za stvaranjem strateških zaliha).

Za primjere poslovnih ciklusa koji su se javljali kao posljedica čisto ekonomskih čimbenika može se uzeti treća konjunktura ( dolazi do zatvaranja Sueskog kanala zbog rata koji je izbio kao posljedica pogoršanja političke situacije vezane uz nacionalizaciju Sueskog kanala čime je povećana duljina i vrijeme putovanja između Europe i Azije, a time i potražnja za brodskim

---

<sup>44</sup>Prema:Rubinić,1.:op.cit.,pod34.,srt.542-546.;Glavan,B:op-cit.,pod27.,srt.101.-103.;Samuelson,P.A.Nordhaus,W.D.:op.cit.,pod 6.,srt.553.,Jadroplov.hr,<http://www.jadroplov.hr/povijest/tabid/1343/Default.aspx>,02.11.2010.



prostorom, no treba naglasiti da je ovaj poslovni ciklus posljedica čisto ekonomskih čimbenika zato što u to vrijeme nije bilo nikakvih krupnijih političkih događaja od međunarodnog značenja) i treća depresija ( dolazi do otvaranja Sueskog kanala i suprotnog efekta nego kod treće konjunktura).

Međutim, nisu sve konjunktura i depresije imale konstantan trend uzlaza ili silaza. Za primjere se može uzeti treća depresija (koja je imala kratkotrajni uzlazni trend krajem 1963.g. i početkom 1964.g) i peta konjunktura ( koju karakterizira jedna relativna depresija iz 1969. godine).

Istraživanja svjetskog pomorskog tržišta na temelju prošlih događaja često su imala svrhu da se eksploatiranjem trenda projiciraju razvojni trendovi. Njihova bi svrha bila neupitna u nepromjenjenim okolnostima, no promatrano u duljem vremenskom periodu, takve projekcije nisu pouzdane.<sup>45</sup>

Mudar savjet dao je škotski ekonomist i etičar Adam Smith:

*„Ispitajte ono što povijest pamti, prisjetite se onoga što se dogodilo u krugu vlastitog vam iskustva, pomno razmotrite kakvo je bilo ponašanje, u privatnom i javnom životu, gotovo svih velikih nesretnika o kojima ste možda čitali, ili čuli za njih, ili ih se možda sjećate; i vidjet ćete da su nesreće velike većine njih proizašle iz toga što nisu znali kad im je bilo dobro, kad im je bilo umjesno mirovati i biti zadovoljan.“ ( Adam Smith- The teory of Moral Sentiments)<sup>46</sup>*

### **3.2.2. Vozarine kao ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu**

Vozarina je naknada brodaru ( pomorskom prijevozniku) za učinjenu pomorsko prijevoznu uslugu. Drugim riječima, vozarina je cijena pomorsko prijevozne usluge. U pomorskom prijevozu vozarina se uvijek određuje u vezi sa strukturom pomorskog tržišta i određenim odnosima ponude i potražnje na tom tržištu. Vozarina je, prema tome, u prekomorskom prijevozu prije svega tržišna cijena koja se, ovisno o stupnju konkurentnosti tržišta, izražava kao konkurentna ili monopolna cijena pomorsko-prijevozne usluge.<sup>47</sup>

Kao što je već navedeno, najuži pojam pomorskog tržišta je tržište brodskog prostora. “Za različite tipove i segmente tržišta brodskog prostora vezana su i različita kretanja vozarina. Obično se karakteristika kretanja na tržištu brodskog prostora u smislu kompleksne tržišne cjeline uzimaju vozarine za korištenje brodova na određeno vrijeme, odnosno u brodskom ugovoru na vrijeme.”<sup>48</sup>

<sup>45</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op-cit., pod 33., str. 16.

<sup>46</sup> Džidić, A.: Svjetska financijska kriza, “SEF” – list studenata Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Mostaru, godina VII, broj 13., travanj 2009., str. 6.

<sup>47</sup> Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet, Split, 2007/2008., str. 114.

<sup>48</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op-cit. pod 33., str 6.

Visine vozarina osnovni su pokazatelj pozitivnih i negativnih kretanja na pomorskom tržištu. Ko je ponuda brodskog prostora velika a ponuda tereta mala, vozarine će padati i obrnuto. Dakle visine vozarina ovise o ponudi i potražnji. Teško je postići ravnomjernost između ta dva faktora. Vozarine na pomorskom tržištu mijenjaju se iz dana u dan. „Pad i porast cijena vozarina ne mogu ići u nedogled, već se zaustavljaju na granici interesa brodar za obavljanje plovidbe i interesa vlasnika tereta za prijevoz robe.“<sup>49</sup> Potražnja i ponuda zasnivaju se na stanovitim ekonomskim pretpostavkama koje moraju biti dovedene do razine na kojoj roba može podnijeti prijevozne troškove, a brodar pokriti svoje izdatke i izvući neku dobit.<sup>50</sup> Ukoliko vozarine porastu toliko da imaoc tereta ne može pokriti svoje troškove, on se povlači s prijevoznog tržišta. Isto tako, ukoliko vozarine padnu toliko nisko da brodar ne može pokriti troškove plovidbe, onda se on povlači s prijevoznog tržišta. Takva situacija nastoji se izbjeći na način da obje strane nađu svoj račun u određenom prijevoznom poslu,tj. da obje strane imaju koristi od prijevoznog posla.

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

Činjenica je da su vozarine osnovni ekonomski indikator poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu. Iz tog razloga vozarine predstavljaju neizostavan čimbenik pa će se kao takav spominjati još mnogo puta u ovom radu.

### **3.2.3. Kategorizacija poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu**

Pomorsko tržište izrazito je cikličke prirode pa stoga cikluse treba kategorizirati kako bi se dobila bolja slika tog tržišta. Primjerice, ciklusi u brodogradnji kasne u odnosu na cikluse u brodarstvu, što znači da se njihove faze ne podudaraju ali se nalaze u snažnoj međusobnoj korelaciji. Potražnja za brodskim prostorom je oscilirajuća i nepredvidiva za razliku od ponude brodskog prostora koja sporo reagira na zahtjeve koje uvjetuje potražnja. Reakcija na potražnju je gradnja novih brodova koja traje i više godina, a nekada je vrlo teško predvidjeti kakv će potražnja biti kada se brodovi izgrade i budu spremni za prijevoz tereta.

Poslovni ciklusi na pomorskom tržištu kategoriziraju se na: poslovne cikluse u brodarstvu ( što se odnosi na zaradu od vozarina i vrijednost brodova na tržištu) poslovne cikluse u brodogradnji, poslovne cikluse na tržištu rabljenih brodova, poslovne cikluse na tržištu brodova za rezalište i poslovne cikluse na brodarskom financijskom tržištu ( što se odnosi na kreditiranje; nabavljanje broda vjerojatno započinje zahtjevom za kredit zbog velike vrijednosti broda i male mogućnosti da brodar ima toliku količinu gotovine na raspolaganju).

---

<sup>49</sup> Jelinoović,Z.:op.cit.pod 38.,str.125.

<sup>50</sup> Carić,V.:Svjetsko i jugoslovensko brodarstvo, pomorski zbornik ,Zagreb 1962.,str.955.

### 3.2.3.1. Poslovni ciklusi u brodarstvu

Brodarstvo je gospodarska djelatnost prijevoza robe i ljudi brodom, a ciklička je industrija s obzirom na zaradu od vozarina, kao i na vrijednost brodova na tržištu. Veliki opseg djelovanja, uloga, značenje i razvojni trendovi u brodarstvu svrstavaju tu djelatnost u vrlo važnu gospodarsku granu što će se nastaviti i u budućnosti. „Ciklusi se u brodarstvu obično djele na kratkoročne (Kitchinove cikluse) u trajanju 3 – 4 godine i srednjoročne ili investicijske (Juglarove cikluse) trajanja oko 10 godina. Ta se podjela temelji na sličnosti ciklusa u brodarstvu s općim gospodarskim ciklusima.“<sup>51</sup>

Brod nije jedinstven proizvod, pa prilikom tumačenja cikličkih promjena treba biti usredotočen na vrstu i veličinu broda. Osim navedenog, postoje još neki čimbenici koje brokeri na brogarskom tržištu trebaju uzeti u obzir. Presudan čimbenik jest da brodarstvo nastoji biti tradicionalno i konzervativno u svojim stavovima i perspektivama. To se naročito vidi kod vodećih brodara koji nastoje svoje stavove zadržati za sebe, pa im problemi i nesposobnost ograničavaju uslugu na tržištu. Brodarstvo nije disciplinirana industrija, daleko je od transparentne industrije, sa elementima tajnosti te je više vođeno osjećajima nego čvrstim činjenicama.<sup>52</sup>

Nepredvidivo cikličko kretanje tržišta ima još jednu dimenziju, a to je fenomen poznat u psihologiji kao „ludilo mase“. Psiholog LeBon otkrio je da sposobnost ljudskog bića opada kad se priključi grupi jer je sklon nekritički usvojiti zajednički stav. U grupi čovjek često postaje sklon predimenzioniranju i iracionalnom mišljenju. Što je grupa veća, čovjek je sve iracionalniji. Ljudi će „u orkestru“ sa drugim iz svoje skupine učiniti ono što sami nikada ne bi napravili.<sup>53</sup> Ovakvo ponašanje zajedničko je različitim skupinama poslovnih ljudi, pa tako i brodarima. Makar su tržišni konkurenti, oni pripadaju istoj grupi, imaju iste probleme i razumiju se vrlo dobro, pa pomno prate i zagledavaju jedan drugome u poslove. S posebnom pozornošću prate se uspješni brodari - predvodnici. Kad je tržište u konjunkturi, vozarine visoke, prinosi stalni i stabilni a profiti veliki, brodari dobivaju snažan osjećaj pouzdanosti i sigurnosti. Najčešće predvodnici krenu prvi u utrku investiranja, a zatim ih slijede ostali. Preoprezni i neodlučni „ziheraši“ redovito se među zadnjima uključuju. U fazi poleta svi bi htjeli do brodova.<sup>54</sup> Brodovi su tad najskuplji; brodogradilišta grade brodove po vrlo visokim cijenama, a i cijene rabljenih brodova dosežu visoke razine jer nema dovoljno brodskog prostora na tržištu. U brodarstvo se uglavnom ulaže u konjunkturi, ali nekad će samo predviđanje o mogućoj konjunkturi potaknuti veća ulaganja .

Brodar mora investiciji prići temeljito i oprezno te u prvom redu riješiti dva temeljna pitanja: u koji brod investirati i kada.<sup>55</sup> Brodove bi bilo najbolje nabavljati na samom dnu

<sup>51</sup> Hampton, M.: Shipping Cycles Revisited, Seatrade Review, January 1996., str.17.

<sup>52</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit. pod 33., str.7-8.

<sup>53</sup> Hartman, G.: Risk is still a four letter word, Stoddart Publishing Co. Limited, Toronto 2000., str.8.

<sup>54</sup> Domjan-Arneri, I.: op.cit. pod 53., str.81.

<sup>55</sup> Domjan-Arneri, I.: op.cit., pod 53., str.81.

ciklusa u brodarstvu jer su tad najjeftiniji i očekuje se konjunktura djelatnosti pa se brzo mogu vratiti uložena sredstva. Kupnja skupog broda u fazi konjunktura može negativno utjecati na poslovanje broda kada dođe do faze depresije, pa je ukupna nabavna cijena broda vrlo važna buduće tržište. "često u trenutku kad se donosi investicijska odluka brodar ne zna kakvo će biti depresije, pa je ukupna nabavna cijena broda vrlo važna. „Morsko se brodarstvo obnavlja i razvija prije svega investiranjem u brodove, ali je pritom problem što u trenutku kad se donosi investicijska odluka brodar ne zna kakvo će biti buduće tržište.“<sup>56</sup>Zato je odabir pravog trenutka nabavljanja broda od ključnog značenja. Kod nabave broda treba se držati određenih principa: prihvatljivost cijene, pravodobnost i sigurnost da će brodovi imati zaposlenje.

Životni vijek novom brodu iznosi otprilike 3 do 5 tržišnih ciklusa, a rabljenom može biti i dosta manji, što ovisi o preostalom ekonomskom vijeku rabljenog broda. Zato će profitabilnost pojedinog broda, odnosno njegov financijski uspjeh kao investicije, ovisiti uz njegovu nabavnu cijenu i o tome kako i koliko će on u svom vijeku eksploatacije za određenog brodara uhvatiti vrhova konjunkturalnih ciklusa na tržištu.<sup>57</sup> Brodari su često u dvojbi da li naručiti novogradnju ili nabaviti rabljeni brod. Naravno, odluka o kupnji novogradnje ili rabljenog broda u mnogočemu ovisi o djelatnosti brodara, njegovim potrebama i planovima.<sup>58</sup> Nakon što se razmotre navedene okolnosti može se donijeti odluka da li je bolje uložiti u novogradnju ili rabljeni brod.

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

Ako poslovanje u brodarstvu u kojeg se investiralo donosi manji dobitak od očekivanog, taj se interes smanjuje. Ako se u daljnjem poslovanju očekuje gubitak, interes za investiranjem gotovo potpuno nestaje, štoviše teško se i obnavlja čak i onda kada brodarstvo opet posluje s uspjehom.<sup>59</sup>

Brodovi za rasuti teret, tankeri, kontejneraši i dr. Poznati su kao tržišni brodovi, jer su relativno jednostavne konstrukcije i osjetljivi na cijenu.<sup>60</sup>Specijalizirani brodovi za teške terete ili kemikalci ili pak LPG brodovi, zahtijevaju visok stupanj znanja, iskustva i vještine.<sup>61</sup>S obzirom na složenost konstrukcije takvih brodova, oni nisu previše osjetljivi na cijenu.

---

<sup>56</sup> Ibidem, str.81

<sup>57</sup> Domjan-Arneri, I., op.cit. pod 53 srt.87

<sup>58</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit., pod 33., str.19.

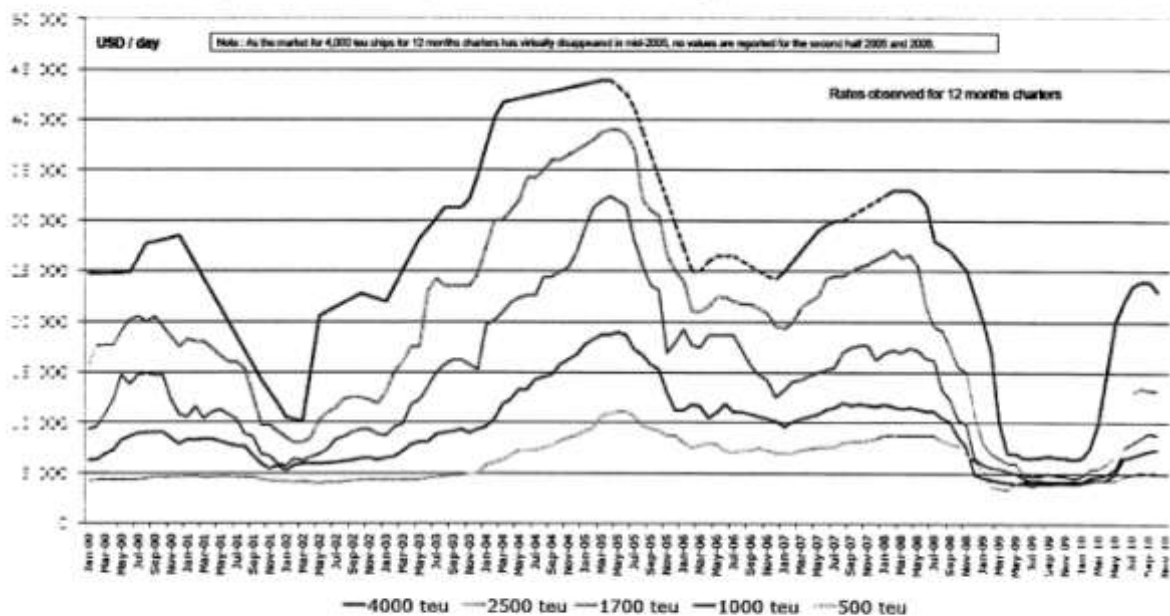
<sup>59</sup> Ibidem, str.18

<sup>60</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit., pod 33., str.11

<sup>61</sup> Thanpolou, H.: Investing in ships; an easyThe handbook of maritime economics and business, LLP, Informa Profesional, London, 2002., str.627.

Trebalo bi osigurati veću adaptivnost brodova ( prilagodbe brodova za prijevoz raznih vrsta tereta). Takvi brodovi manje su osjetljivi na djelovanje poslovnih ciklusa jer su u mogućnosti prevesti raznoliki teret, pa su otvoreni za razna tržišta. To se postiglo kontejnerizacijom brodova čime se brodari donekle zaštićuju od depresivnih razdoblja. Ali treba istaknuti da je prijevoz kontejnerskim brodovima ostvario znatan pad potražnje u trenutnoj svjetskoj ekonomskoj krizi, iz čega je vidljivo da ni kontejnerizacija nije puno pomogla u ublažavanju negativnih posljedica koje sa sobom donosi depresija. Kako bi se bolje promotriolo djelovanje trenutne depresije i kretanje prije depresije može se promotriti kretanje vozarina za najam kontejnerskih brodova na određeno vrijeme na period od 12 mjeseci u razdoblju od 2000. do 2010. Godine koje je vidljivo iz Grafa 2.

**Graf 2.** Kretanje vozarina za najam kontejnerskih brodova na određeno vrijeme na period od 12 mjeseci u razdoblju od 2000. do 2010. godine.



Source: Axmarine, [http://www1.axsmarine.com/liner2/research\\_files/liner\\_studies\\_nograpt09/CharterRates.pdf](http://www1.axsmarine.com/liner2/research_files/liner_studies_nograpt09/CharterRates.pdf), 04.11.2010.

Iz Grafa 2. Vidljivo je kretanje vozarina za kontejnerske brodove na određeno vrijeme na period od 12 mjeseci u razdoblju od 2000. do 2010. godine. Prikazano je kretanje vozarina za brodove do 500,1.000, 1.700, 2.500 i 4.000 TEU-a. Najviše vozarine zabilježene su u periodu od početka 2004. do polovice 2005. godine. Brodovi do 500 TEU-a tada su bilježili vozarine u iznosu od približno 44.000 USD na dan. Oscilacije su u periodu od 2000. do 2010. godine bile najveće za brodove do 4.000 TEU-a, dok su za brodove do 500 TEU-a zabilježene najmanje oscilacije. Najniže vozarine zabilježene su u razdoblju od početka 2009.

do polovice 2010. godine, kada su razine bile približno jednako niske za sve brodove, u iznosima između 4.000 i 7.000 USD na dan. Tada je vladalo izrazito depresivno razdoblje u kontejnerskom prometu, a posebice za brodove do 4.000 TEU-a čija se razina vozarina penje do približno 24.000 USD na dan.

### 3.2.3.2. Poslovni ciklusi u brodogradnji

Brodogradnja je industrija koja proizvodi jedan od najkompleksnijih proizvoda-brod.<sup>62</sup> Brodogradnja i brodarstvo su posebne industrije, ali su ujednačene i povezane. Postoji znatna sinergija, jer kada su zahtjevi za novogradnjama veliki, dostupnost navoza je upitna. Povećanje potražnje za brodovima ne izaziva uvijek rast cijena brodova jer je ta pojava vezana za poboljšanje učinka brodogradilišta i mješovite narudžbe, odnosno zahtjeve viš sektora za istu narudžbu. U trenutku velike potražnje jednog sektora, brodograđevni kapaciteti teže osiguravaju posao pa cijene padaju.<sup>63</sup> Brodogradnja ima dva ključna elementa koji utječu na cikličnost. Prvi je problematika poticaja koji utječe i izravno i neizravno, a drugi je tržišni udjel.<sup>64</sup>

Velika je problematika na tržištu novogradnja što je potrebno čekati duži vremenski period za isporuku novog broda, dok su rabljeni brodovi brzo spremni za obavljanje prijevoza. To ima za posljedicu da cijene na tržištu novih brodova ovise o cijenama na tržištu rabljenih brodova.

Novogradnja je i znatno skuplja od rabljenog broda. Kapitalni troškovi rabljenog broda i novogradnje bitno se razlikuju. Prednosti novogradnje pritom su: puno dulji životni vijek, znatno manji troškovi popravka i održavanja, te suvremena tehnološka opremljenost, što utječe na manje troškove eksploatacije i nemjerljive marketinške učinke na reputaciju što ih novi brod donosi svom brodaru na tržištu. To su ujedno i nedostaci rabljenog broda.<sup>65</sup>

U depresivnom razdoblju visoke cijene novih brodova uzrokuju poteškoće brodarima, neovisno o tome da li je prije depresije ugovoren povoljan kredit. Veliki pritisak banaka radi otplate kredita, niske vozarine i nemogućnost potpunog zapošljavanja brodskih kapaciteta, dovode brodaru u situaciju da samo pokriva troškove, posluje s gubicima ili mora prodati brod jer ne može opstati na tržištu.

Konjunktorna razdoblja uzrokuju veliku potražnju za brodskim prostorom. Potražnja rezultira narudžbom novih brodova, brodogradilišta pune knjige narudžbi i dolazi do formiranja visokih cijena novih brodova.

---

<sup>62</sup> Hr. Wikipedia.org.<http://hr.wikipedia.org/wiki/Brodogradnja>, 29.10.2010.

<sup>63</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit., pod 33., str.11.

<sup>64</sup> Ibidem, str.11.

<sup>65</sup> Domjan-Arneri, I.: op.cit., pod 53., str.85

### 3.2.3.3. Poslovni ciklusi na tržištu rabljenih brodova

Rabljeni brod je svaki brod koji nije novogradnja ili koji nije u rezalištu bez obzira na starost istog. „Potražnja za prijevozima morem uvjetuje i potražnju za novim brodovima, dok istodobno predstavlja i impuls aktivnostima na tržištu rabljenih brodova.“<sup>66</sup> Rizici investiranja u rabljene brodove su mnogo manji nego kod investiranja u nove brodove.

Velika prednost kod ovih brodova jest što su jeftiniji od novogradnji i vrlo brzo su spremni za iskorištavanje, za razliku od novih brodova na koje treba čekati. Cijene rabljenih brodova dosežu najveću vrijednost u konjunkturalnim razdobljima. Razlog su: ograničeni brodograđevni kapaciteti, veliki vremenski rok isporuke novogradnji te brza dostupnost rabljenih brodova. U konjunkturi cijene rabljenih brodova mogu doseći veće vrijednosti od cijena novogradnji; razlog je čekanje na novogradnje, dok rabljeni brodovi donose profit odmah.

Pozitivno i negativno kretanje poslovnih ciklusa vrlo se brzo preslikava na tržište rabljenih brodova gdje visine vozarina uvjetuju cijene rabljenih brodova. Pored vozarina postoje i drugi čimbenici koji određuju cijene rabljenih brodova; starost broda vrlo je bitan čimbenik zbog ograničenog vijeka broda, zatim inflacija, očekivanje broдача o budućim kretanjima na tržištu i dr.

Ulaganja u rabljene brodove usmjerena su očekivanoj dobiti od poslovanja brodom ili očekivanim koristima od špekulacije kroz naknadnu preprodaju, odnosno kombinacijom istog. Ispravnost predviđenog pothvata ulagača ovisit će o točnosti predviđanja budućih kretanja tržišta i procjeni neposrednih i tekućih troškova, te drugih utjecaja na poslovanje broda. Svake godine proda se oko 1.000 rabljenih prekooceanskih brodova, vrijednosti oko 9,6 milijardi dolara.<sup>67</sup>

Na tržištu rabljenih brodova takav brod može svojemu brođaru, u najmanju ruku, preplatiti investiciju, poglavito ako se strpljivo sačekalo na pravi trenutak da se on proda u fazi visokih razina cijena brodova na tržištu.<sup>68</sup> Ukoliko poslovanje rabljenim brodom nije isplativo, odnosno brođar posluje s gubicima ili ne ostvaruje planirani profit, on prodajom tog broda iz investicije može izaći uz vrlo male gubitke ili možda i bez gubitaka.

### 3.2.3.4. Poslovni ciklusi na tržištu brodova za rezalište

Brodovi odlaze u rezališta kada se više ne mogu iskorištavati zbog starosti ili zbog nekog većeg oštećenja koje nije isplativo popravljati. Isto tako, ako se rabljeni brod ne može prodati na tržištu rabljenih brodova on će se ponuditi na prodaju rezalištima.

<sup>66</sup> Batalić, M.: Ulaganja u brodarstvo, Naše more, 2-3-4-, Dubrovnik, 1992., str. 28.

<sup>67</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op. cit. pod 33., str. 23.

<sup>68</sup> Domjan-Arneri, I.: op. cit., pod 53., str. 86.

Brodovi najčešće odlaze u rezališta u doba depresije djelatnosti. Tada je mala potražnja za prijevozom, pa stariji brodovi koji prevoze premalo tereta ili ne mogu pronaći teret za prijevoz, odlaze u rezališta. Na taj način brodari ostvaruju određeni priliv novca koji im omogućuje plaćanje svih troškova ili dijela troškova eventualnih gubitaka nastalih zbog lošeg poslovanja.

Cijene se određuju pregovorima, a ovise o slobodnim kapacitetima u rezalištima i potražnji za otpadnim željezom. Cijene su vrlo promjenjive i variraju od broda do broda. Određivanje vrijednosti broda za rezalište zasniva se na tonaži lakog deplasma. Željezo dobiveno u rezalištima je relativno visoke kvalitete, osobito ono dobiveno od tankera s velikim ravnim oplatom. Koristi se u građevinarstvu, za izradu kanalizacijskih i voodovodnih cijevi, željeznih konstrukcija i sl.<sup>69</sup>

U konjunkturi, kada brodari ostvaruju visoke vozarine, cijene na tržištu rabljenih brodova rastu. Samim time rastu i otpisne cijene brodova jer se rabljeni brodovi iskorištavaju do posljednjeg trenutka. Tada dolazi do minimalnog otpisa brodova, a rezališta imaju malo posla. Nasuprot tome, u depresiji kada brodari ostvaruju niske vozarine, otpisne cijene brodova niže su od ponuđene istaknute tonaže. Depresija dovodi do nemogućnosti zapošljavanja mnogih brodova pa je otpis brodova maksimalan, a rezališta su puna.

Iz navedenog se može zaključiti da je tržište brodova za rezalište financijski relativno nestabilno. Zbog nestabilnosti tog tržišta, postrojenja su uglavnom smještena na istoku ( Indija, Bangladeš i Kina) gdje se može pronaći jeftina radna snaga. Uz probleme isplativosti javljaju se i ekološki problemi ovakve industrije. „ U rezalištima se brod nasuče na plažu i reže ne licu mjesta. Postoje pokušaji da se otvore ekološki pogoni za rezanje brodova u Europi. Tržišna logika nalaže da ova postrojenja postanu skuplja i sofisticiranija, što bi trebalo sniziti troškove rezanja.<sup>70</sup>

### **3.2.3.5. Poslovni ciklusi na brodarskom financijskom tržištu**

Ciklusi u brodskom financijskom sektoru mogu biti veći nego u samom brodarstvu. Opće je pravilo da se novac dobiven od kreditora prebaci u sfere u kojima se očekuje optimizirani profit i sigurnost ulaganja.<sup>71</sup>

Konkurentnost brodskog tržišta prisiljava na nadopune i poboljšanja. Drugim riječima, da bi se opstalo na brodskom tržištu potrebno je ulaziti u investicije, tj. ulagati u brodove. Brod se može nabaviti raspoloživim kapitalom ili zaduživanjem. Vrijednosti brodova, a posebice novih brodova ( koji vrijede više desetaka milijuna američkih dolara) vrlo su visok

---

<sup>69</sup> Batačić, M., Mitrović F.: op. cit., pod 33., str. 23-24.

<sup>70</sup> Batačić, M., Mitrović F.: op. cit., pod 33., str. 13.

<sup>71</sup> Ibidem, str. 14.



pa je velika vjerojatnost da će nabavljanje novog broda započeti zahtjevom za kredit. Situacija je gotovo uvijek takva da brodovlasnik nema dovoljno financijskih sredstava da bi platio brod u gotovini, pa se mora zadužiti. U velikoj su prednosti brodari koji se ne moraju zaduživati, tj. koji imaju dovoljno slobodnih financijskih sredstava za nabavljanje novog broda. Tada brodari ne moraju vraćati kredite što je velika prednost, posebice kada se tržište nalazi u depresiji.

Mjere pomoći prema brodogradnji u mnogome su doprinjele da se brodovlasnici vrlo malo odlučuju kupovati brodove plaćanjem ukupne cijene broda odjednom i vlastitim novcem. Ako i imaju dovoljno slobodnih financijskih sredstava češće se odlučuju ta sredstva koristiti za plaćanje gotovinskog udjela pri kupnji više brodova. Preostali dio cijene, koji je znatno veći, pokrivaju kreditima.<sup>72</sup>

Većina davaoca kredita ne vidi brodarstvo u izolaciji, nego kao područje konkuriranja za financiranje. Postoje i zemljopisni utjecaji, jer neki kreditori mogu ograničiti ili izbjeći financirati neku tvrtku iz određenih geografskih područja, dok će drugi pokušati izazvati okrupnjavanje orijentirano ka glavnim brogarskim državama. Neki kreditori ne žele raditi s određenim tipovima i vrstama brodova.<sup>73</sup> Postoje razni načini putem kojih se financira nabavljanje brodova. Neki od izvora financiranja su: javni izvori, komercijalne banke, novčarske kuće, osiguravateljska društva, mirovinski fondovi, putem leasinga i razni drugi. Svi oni financiraju nabavljanje brodova, ali od brodarima očekuju da će biti sposoban vraćati uložena sredstva iskorištavanjem tih istih brodova. No neki brodari, posebice u depresivnim razdobljima nisu u mogućnosti otplaćivati kredite zbog prekomjernih opterećivanja s kreditnim obvezama i slabog poslovanja. Najgore što se brodarima može desiti je da ne mogu otplaćivati kredite u kriznom razdoblju. Tada moraju zatražiti refinanciranje i reprogramiranje kredita ili bivaju prisiljeni prodavati brodove, dok u najgorem slučaju gube sve izvore financiranja zbog nemogućnosti plaćanja dugova te odlaze u stečaj.

Kreditori i brodari su konstantno izloženi riziku. Rizik je nešto što moraju prihvatiti ako planiraju ostvariti dobit. Investicije u brodarstvu su vrlo rizične zato što je vrijednost broda vrlo velika, a na tržištu djeluju poslovni ciklusi. Rizik podrazumjeva da svaka investicija ne mora uspješno završiti, ali bez rizika nema ni dobiti. „Problem je u tome što investitor u trenutku donošenja investicijske odluke ne zna kakvo će biti buduće kretanje na tržištu, tj. hoće li tržište biti u stanju prihvatiti i verificirati proizvode ili usluge, tj. buduće efekte koje će novi kapitalni resurs polučiti. Treba istaknuti da se ni izborom odluke, pa kako god ona pravilno izgledala, ne može izbjeći rizik. Izborom dobre odluke on će se samo smanjiti.<sup>74</sup> Bez obzira na stupanj rizika, svi investitori očekuju dobit jer se inače ne bi izložili riziku.

---

<sup>72</sup> Ibidem, str.33

<sup>73</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit. pod 33 str.14.

<sup>74</sup> Domjan-Arneri, I.: op.cit., pod 53., str.82-83.

### 3.2.4. Utjecaj ključnih industrija na poslovne cikluse pomorskog tržišta

Gotovo sve industrije imaju cikličke trendove, koji su usklađeni sa općim ekonomskim trendovima njihovih makro okolina. Ti su ciklusi u svakom razdoblju regulirani ravnotežom ponude i potražnje roba i usluga (vozarinski stavovi) sa količinom zaliha. Odnosno, cijena prijevoza utječe na dobavljač sirovina, kao i na prodajnu cijenu konačnih proizvoda ostalim industrijama i potrošačima. Ciklusi mogu biti izobličeni strukturalnim promjenama uzrokovanim konkurentskim proizvodima ili napredovanjem industrije, kao obrada sirovine ili promjenama zahtjeva brodarar.<sup>75</sup>

U ključne industrije koje utječu na cikličnost pomorskog tržišta ubrajaju se: naftna industrija, čelična industrija i energetska industrija. Ostale industrije imaju manji utjecaj na cikličnost pomorskog tržišta pa ih se u radu neće spominjati.

#### 3.2.4.1. Naftna industrija

Svjetsko tržište nafte obilovalo je brojnim promjenama tokom posljednjih 40-ak godina. Problematika predviđanja trendova na svjetskom tržištu nafte vrlo je nezahvalan zadatak. Struktura svakog tržišta karakterizirana je odnosom ponude i potražnje. Kad je upitanju ponuda pa i potražnja nafte, već vrlo dugo vremena, uz ekonomske, primjetan je i utjecaj političkih čimbenika. Poznato je samo ono što je bilo u prošlosti, ali se za budućnost treba pripremiti, prognozirati je. Cijene nafte sklone su naglim skokovima nakon čega opadaju te ostaju uglavnom na višoj razini u odnosu na razdoblje prije povećanja. U 2008. godini cijena nafte, svojim stalnim rastom, prešla je psihološku granicu od 100USD/bbl i dosegla 147,27 USD/bbl dana 11. srpnja 2008, a nakon kratkog vremena pala je na samo 33 dolara, što govori dovoljno o ekonomskim manipulacijama.<sup>76</sup> Analitičari se ne usude davati dugoročne prognoze o kretanju cijena nafte u budućnosti niti govoriti o tome kako će se oscilacije u cijenama odraziti na pomorsko tržište.

Industrija nafte ima veliki utjecaj na svjetska tržišna kretanja. Mnogo je čimbenika koji djeluju na cikličnost naftne industrije. Vrijedne naftne bišotine često se nalaze u zaraćenim zemljama; takva područja potrebno je dodatno osigurati, što dovodi do povećanja cijena nafte i njenih derivata. Nafta je iscrpljivi resurs; činjenica je da će iz tog razloga njezina cijena imati tendenciju rasta. Ekonomski faktori, ali i politički, sve više utječu na oscilacije u cijenama nafte, od vrlo niskih sve do nezapamćeno visokih.

---

<sup>75</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op. cit., pod33., str. 8.

<sup>76</sup> Benac, K., Slosar, T., Žuvić.: Svjetsko tržište nafte, Pomorski zbornik, Društvo za proučavanje i unapređivanje pomorstva RH, god. 45., Rijeka, 2008., str. 9.

U posebnu grupu može se svrstati utjecaj naftne industrije na pomorstvo s obzirom na znatnu povezanost tih dviju kategorija. Nafta je strateška sirovina i glavni energent u svijetu. Koristi se za pogon brodova i višestruko dobiva na značaju ako promatramo njen odnos s brodarstvom. Međutim, to nije jedina poveznica naftne industrije sa brodarstvom. Transport nafte obavlja se brodovima tankerima pa je njihova povezanost izrazito važna. Tankeri su specijalizirani brodovi za prijevoz nafte i naftnih derivata; u velikom broju obavljaju prijevoz svjetskim morima. To znači da neprestalno postoji rizik od onečišćavanja- Da bi se rizik smanjio. Iz tankerske flote morali su se povući tankeri s jednostrukom oplatom. Danas svjetskim morima plove samo brodovi s dvostrukom oplatom pa se i rizik od onečišćenja smanjio. U rezališta su tada poslani mnogi brodovi. Razdoblje u kojem je obavljena zamjena, bio je period smanjene ponude za prijevoz. Zamjena brodova s jednostrukom oplatom onima s dvostrukom dovela je do „podjele tržišta u smislu veličine brodova i trgovačkih permutacija“.<sup>77</sup>

Sirova nafta i naftni derivati predstavljaju vrlo jak objekt trgovine, pa se pojedini tereti prodaju čak nekoliko puta od napuštanja bušotine do krajnjeg korisnika. Različite cijene sirove nafte ovise o tržišnim elementima, a ishod svega toga je da je tankerski sektor prilično usredotočen na spot tržište.<sup>78</sup> Posljedica svega ovoga su dodatni zahtjevi, kao teškoće u razređivanju promjene cijene prije nego se odrede troškovi tereta na skladištu. Prognozeri su skloni davati upozorenja putem tržišnih predviđanja, koja obično ukazuju na skromni rast.<sup>79</sup>

Tankersko tržište uglavnom je spoj karaktera; ono nastoji biti nepostojana i osjetljivo na dugoročna i sezonska predviđanja što izaziva cikličke promjene koje nije jednostavno objasniti. Postojale su teze da je tankersko tržište otklonjeno od dugoročnog cikličkog modela te da ima seriju kratkoročnih mini ciklusa, možda dvogodišnjih. Međutim tijekom 2004., nakon četiri dobre godine, postojala su čvrsta predviđanja da će tržište ostati snažno još nekoliko godina nakon toga. Međutim, financijska kriza koja je zahvatila cijeli svijet u posljednjem tromesečju 2008. godine, pogodila je i tankersko brodarstvo.<sup>80</sup>

### 3.2.4.2. Čelična industrija

Po strukturi, tržište rasutih tereta zauzima značajno mjesto u cjelokupnom pomorskom prijevozu. Imajući na umu da je čelik kao prijevozni supstrat daleko najvažniji poslodavac natržištu rasutog tereta, on je i „glavna poveznica područja sa željezno rudom i koksom, industrijska poveznica s ostalim ključnim elementima kao što su ostale rude minerali, ferolegure, otpadni metali i čelični proizvodi.“<sup>81</sup>

---

<sup>77</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op. cit., pod 33., str. 9.

<sup>78</sup> Spot tržište – tržište na kojem se boba prodaje po trenutnoj cijeni; roba se odmah isplaćuje ( transakcija u pravilu traje dva dana) i isporučuje.

<sup>79</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op. cit., pod 33., str. 8.

<sup>80</sup> Ibidem, str. 10.

<sup>81</sup> Ibidem, str. 10.

Područja gdje se nalaze glavni proizvođači čelika (Europa, Japan i Južna Koreja) su ujedno i najveći uvoznici željezne rude i koksa s obzirom na to da nemaju vlastite izvore, dok postoje države koje posjeduju vlastite izvore ugljena pa uvoze samo željeznu rudu (Kina i SAD). Kina kao najbrže rastuća gospodarska sila veoma snažno utječe na povećanje proizvodnje i uvoz spomenutih sirovina potičući ostale konkurentske proizvođače čelika na povećanje svojih proizvodnih kapaciteta; naposljetku takva situacija dovodi do velikih ciklusa na svjetskom tržištu. Ciklična kretanja u ovoj industriji ponajviše ovise o Kini. „Tržišni sudionici pažljivo prate kineski gospodarski rast jer najveći svjetski proizvođač čelika i najveći uvoznik željezne rudače drži 64% svjetskog broderskog prijevoza željezne rudače“<sup>82</sup>

### **3.2.4.3. Energetska industrija**

Prije nego što se Kina počela naglo razvijati, na tržište rasutih tereta snažan utjecaj je imala trgovina ugljenom za loženje kotlova. Međutim posljednjih godina iz ekoloških i ekonomskih razloga taj primat u proizvodnji toplinske energije preuzeli su nafta i plin. Centrale koje su kao pogonsko gorivo koristile ugljen, mogu i dalje koristiti samo ugljen, dok ostali imaju mogućnost zamjene. Promjena sustava sagorjevanja je dugotrajna i skupa, a i pogon na ugljen je na meti kritika radi globalnog zatopljanja.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Seebiz.eu, <http://seebiz.eu/hr/tvrtke/transport/brodarsko-trziste-kineske-brige-spustile-bdi-index-1,6%25,89999.html>, 22.10.2010.

<sup>83</sup> Batalić, Mmitrović F.: op.cit., pod 33., str.11

## **4.EKONOMSKE KRIZE, AKTUALA SVJETSKA EKONOMSKA KRIZA I NJEN UTJECAJ NA POMORSKO TRŽIŠTE**

Ekonomске krize podrazumjevaju pad opće gospodarske aktivnosti. One su odličan pokazatelj depresivnih kretanja poslovnih ciklusa. Za najbolji primjer depresivnog kretanja može se uzeti aktualna svjetska ekonomska kriza i njen utjecaj na pomorsko tržište. Ona je vjeran prikaz da modernou ekonomiju može zadesiti kriza, bez obzira na sve savremene ekonomske instrumente. „Žarušte aktualne krize upravo su najrazvijenije kapitalističke zemlje, kojih su razvojna dinamika, ekonomska i socijalna struktura i način upravljanja upravo uzroci krize i uvjetuju tempo i smjerove kriznih procesa u svijetu.“<sup>84</sup>

### **4.1.Općenito o ekonomskim krizama**

O ekonomskim krizama, a može se puno raspravljati, ali činjenica je da one još uvijek nisu dovoljno istraženo područje. Teško se mogu predvidjeti trenuci njihovog nastanka ili završetka ili razmjeri njihovog djelovanja. „Teorijski aspekti uzroka, karaktera i dinamike ekonomskih kriza danas općenito nisu dobro poznati, jer se u posljednjih pedesetak godina toj problematici nije poklanjala posebna pozornost. Najviše se zna o Velikoj krizi 1929.-1933. godine, na čijem su izučavanju i pokušajima prevladavanja nastali brojni povjesni i teorijski radovi. No, ekonomska teorija i ekonomska povijest od rana su se zainteresirale za pojavu kriza i cikličkog kolebanja, praktički od prve opće gospodarske krize modernog gospodarstva u godini 1820., nakon završetka Napoleonskih ratova. Zanimanje za krize prestalo je tek u šezdesetim godinama 20.stoljeća, kada je prevladalo uvjerenje da se krize ne mogu ponoviti, zato što su suvremene države navodno razradile preventivne stabilizacijske mehanizme, koji takvu mogućnost isključuju, ili još radikalnije da problem nisu krize, nego antikrizna politika, koja samo dovodi do nepotrebne inflacije i tržišnih smetnji, a njih tržište automatski otklanja. Takav je stav davao pouzdanje nositeljima ekonomske politike – bili su uvjereni da ih nevolja općeg pada i poremaćaja ekonomskih tokova, ne može pogoditi unatoč povremenim financijskim i tržišnim turbulencijama ( da „je recesija najbolji lijek za recesiju!) Povijest ekonomskih kriza potvrđuje njihovu važnost za uočavanje ekonomskih pa i socijalnih problema te za preuzimanje odgovornosti za dublje reforme ekonomskog i političkogsustava. Krize se često smatraju dokazom neodrživosti kapitalizma i nužnosti njegove evolucije prema jednom drugom sigurnijem i socijalnijem sustavu.“<sup>85</sup>

U vrijeme gospodarskog rasta stvara se veća potražnja u odnosu na ponudu: postoji veliki interes za nova ulaganja. Potražnja se povećava a ponude nema dovoljno, dolazi do povećane proizvodnje i zapošljavanja nove radne snage. Otvaraju se novi krediti potaknuti optimizmom gospodarskog rasta; banke dijele kredite vrlo povoljno. U okružju gospodarskog rasta, dolazi do povećanje potrošnje, a čovijek teži životu iznad svojih mogućnosti. Dolazi do nerealnog

---

<sup>84</sup> Baletić,Z.:Krizna i antikrizna politika,Ekonomski pogled, posebni prilog,Vol.60.No.1-2,veljača.2009.,str.100.

<sup>85</sup> Ibidem.,str 101-102.

povećanja cijena nekretnina i dionica. Gospodarstvo je tada u procvatu, ali kako to biva u poslovnim ciklusima, samo je pitanje trenutka kada će se dogoditi preokret iz konjunktura u depresiju djelatnosti, tj. kad će se dogoditi preokret iz gospodarskog rasta u ekonomsku krizu.

U ekonomskim krizama stvara se višak ponude u odnosu na potražnju, dolazi do nezainteresiranosti za daljnja ulaganja. Ponuda se povećava, a potražnja smanjuje, manje se proizvodi, ne mogu se pokriti svi troškovi proizvodnje, otpušta se radna snaga, dolazi do nelikvidnosti, poteškoća s vraćanjem kredita, problema banaka kod naplate kredita, pada cijena dionica i nekretnina. Gospodarstvo ulazi u stanje stagnacije i neizvjesnosti. „U takvim vremenima i najkvalitetnije kompanije gube na vrijednosti neovisno o tome hoće li njihovo poslovanje doista biti pogođeno krizom ili ne.“<sup>86</sup> Oni koji su u ovoj fazi sačuvali novčana sredstva iz prethodnog konjunktornog razdoblja, mogu stjecati imovinu po niskim cijenama, a onda se kasnije višestruko okoristiti kada gospodarstvo ponovo uđe u fazu konjunktura i kada cijene porastu. Ekonomska kriza može potrajati i nekoliko godina, sve dok se ponuda ne izjednači ili smanji u odnosu na potražnju. Tada će ponovno doći do interesa za ulaganja, a gospodarstvo će početi izlaziti iz ekonomske krize.

Ovdje je korisno navesti nekoliko zanimljivih citata;<sup>87</sup>

*„Ma što reklo Povjerenstvo za vrijednosne papire i burze, osjećam da nadolazi cijela nova runda katastrofalne špekulacije sa svim poznatim stadijima po redu – bum prvorazrednih vrijednosnih papira, zatim pomama za sekundarnim emisijama, zatim igra na izvanburzovnom tržištu, zatim još jedno tržište smećem novih emisija i konačno neizbježni slom. Ne znam kad će doći, ali osjećam njezino nadolaženje i ne znam, dovruga, što činiti u vezi s njom.“*

(Bernard J. Lasker, Predsjednik Njujorške burze 1970., citiran 1972, u knjizi Johna Brooksa „The Go-Go Years“).

*„Dopuštam sebi spomenuti u vezi s ovim riječima što mi ih je izrekla vrlo visoka ličnost Republike: Poznajem dobro svoju zemlju, sposobna je mirno podnijeti bilo što osim financijsku krizu“*

(Raymond Philippe, Un point d'histoire: Le drame financier de 1942.-1928.)

*„Mnogo je napisano o panikama i manijama, mnogo više nego što smo s najnapregnutijim intelektom u stanju pratiti ili zamisliti; ali jedna je stvar sigurna: da u pojedinim vremenima mnogo smućenih ljudi ima mnogo smućenog novca... U intervalima, zbog uzroka koji nisu sada relevantni, novac tih ljudi – koji zovemo slijepim kapitalom zemlje – osobito je velik i pun čežnje: traži da ga netko proždre, i tada je „obilje“; nalazi nekoga, i tada je „špekulacija“ bude proždrt, i tada je „panika“*

(Walter Bagehot, „Essay on Edward Gobbon“)

<sup>86</sup> Platinuminvest.hr, [http://www.platinuminvest.hr/analize/Brodarska\\_industrija.pdf](http://www.platinuminvest.hr/analize/Brodarska_industrija.pdf), 20.10.2010.

<sup>87</sup> Kindleberger C.P., Aliber R.Z.: Najveće svjetske financijske krize-Manije, panike i slomovi, peto izdanje Masmedia, Zagreb, 2005. Str., 5.

## 4.2. Aktualna svjetska ekonomska kriza

Pojedini svjetski ugledni ekonomisti, tzv. Nove ekonomije (Krugman, Summers), tvrdili su da modernu ekonomiju ne može zahvatiti kriza.<sup>88</sup> Doista dominantan obrazac ekonomskih učenja u posljednjih pedesetak godina sustavno je isključivao istraživanje gospodarskih kriza, a izgovor za to bio je da su takve pojave prevladane u modernom kapitalizmu.<sup>89</sup> No pokazalo se da tome nije tako. „povijest se ponavlja, globalna ekonomija i deregulirani financijski sustav ponovno su u krizi, a burza moralnih vrijednosti doživljava krah bilježeći najniže razine u posljednjih 70 godina. Aktualna svjetska financijska kriza<sup>90</sup> započeta polovinom 2007. Godine koja prerasta u ekonomsku krizu najbolji je pokazatelj koliko smo malo naučili iz kriza koje su se događale u bliskoj povijesti.“<sup>91</sup> Neki su iskusniji promatrači već prije upozoravali na prijeteće simptome jedne opće, dublje i trajnije gospodarske krize, koja nas je doista i zahvatila.<sup>92</sup> Ali čini se da upozorenjima nitko nije pridavao veliki značaj sve dok na vrata ekonomije nije zaista pokucala ekonomska kriza. No tada je već bilo kasno za izbjegavanje krize. „Kriza koju više nitko ne može poreći odavno je pokucala na vrata, sada je samo pitanje tko će preživjeti, a tko će pokleknuti kao žrtva modernog kapitalizma.“<sup>93</sup> Mnogi su pokleknuli, neki su uspjeli odupreti se krizi, a neki se još bore i pitanje je hoće li u tome uspjeti.

Uzrok globalne krize leži u klasičnoj kreditnoj krizi koju su izazvale kreditne institucije u SAD-u u okruženju ekspanzije fiskalne i monetarne politike. Panika zbog toksičnih, nelikvidnih američkih hipotekarnih zajmova nagrizla je povjerenje u financijske institucije, i povjerenje na međubankarskom tržištu, što se može uočiti pogledom na grafikon indikatora pod nazivom TED spread (GRAF 3.). Naime, TED spread predstavlja razliku između kamatne stope na tromjesečne trezorske zapise vlade SAD-a i tromjesečnog LIBOR-a<sup>94</sup> i indikator je generalnog anticipiranog rizika u globalnoj ekonomiji. Rastući „spread“ nagovještava negativni trend američkog tržišta kapitala te uzrokuje na smjenu likvidnosti jer je to znak da zajmodavatelji vjeruju da se rizik neplaćanja u interbankovnim kreditima povećava.<sup>95</sup>

---

<sup>88</sup> Džidić, A.: op.cit., pod 45., str. 6.

<sup>89</sup> Baletić, Z.: op.cit., pod 83., str. 99.

<sup>90</sup> Financijska kriza – podrazumjeva samo krizu financijskog sektora, ali se želi naglasiti financijski aspekt gospodarskih aktivnosti.

<sup>91</sup> Džidić, A.: op.cit., pod 45., str. 6.

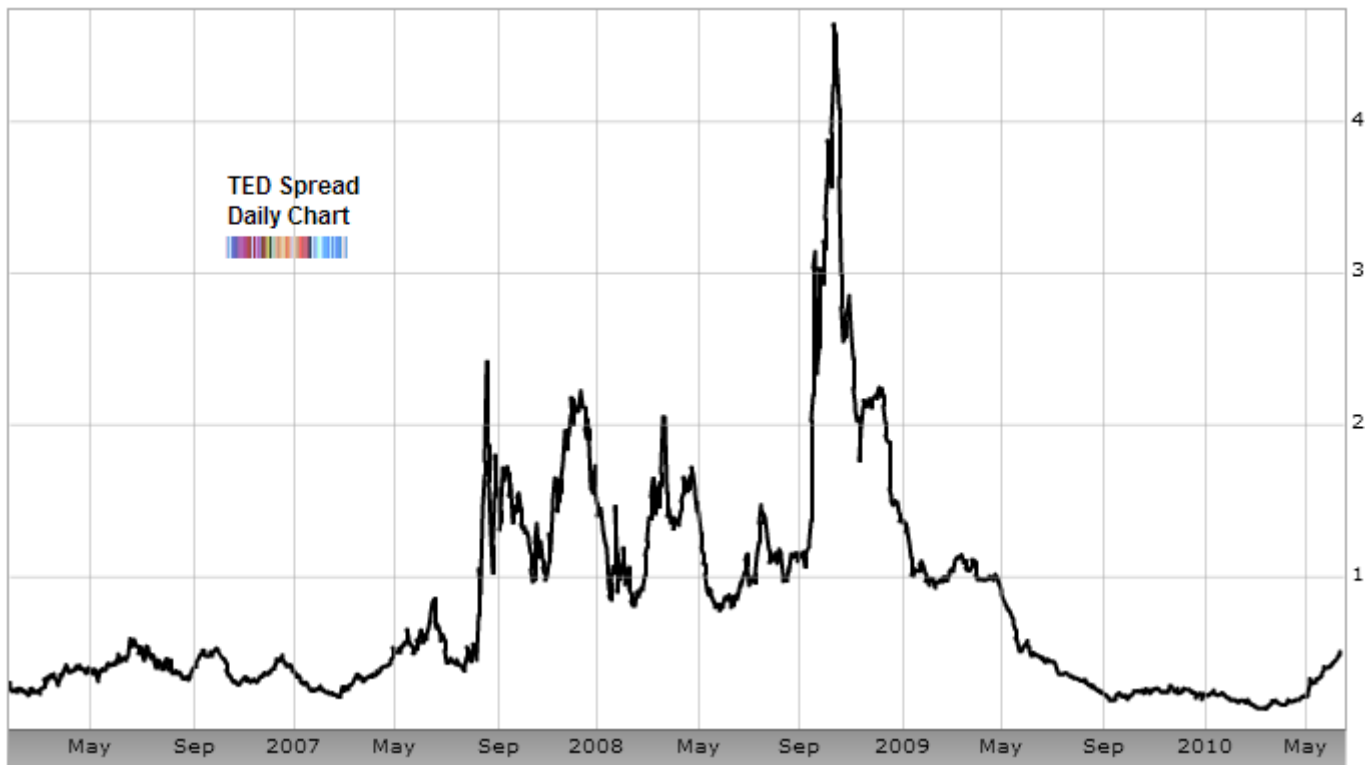
<sup>92</sup> Baletić, Z.: op.cit., pod 83., str. 99.

<sup>93</sup> Platinuminvest.hr, <http://www.platinuminvest.hr/analize/Svjetska-financijska-kriza.pdf>. 17-10-2010.

<sup>94</sup> Libor (London Interbank Offered Rate) – kamatna stopa po kojoj banke posuđuju sredstva od drugih banaka na u novčanom tržištu u Londonu

<sup>95</sup> Džidić, A.: op.cit., pod 45., str. 7-8.

**GRAF.3.** TED spread kretanje u razdoblju od 2006.-do 2010.godine



Izvor: [Tradernarrative.com, HTTP: w www.tradernarrative.com/financial-stres-indexes-rising-again-4248.HTML](http://www.tradernarrative.com/financial-stres-indexes-rising-again-4248.HTML), 16.10.2010.

Na grafu 3. prikazano je TED spread kretanje u razdoblju od 2006.- do 2010.godine. Vidi se da je kretanje relativno stabilno sve do polovice 2007. godine kada trend počinje naglo rasti što označava početak svjetske ekonomske krize. Kretanje dosiže vrhunac nevjerojatnih razmjera krajem 2008.godine. Nakon toga trend naglo opada te se u drugoj polovici 2009.godine dovodi u približnu razinu ( ali nižu) onoj iz 2007.godine, kada je kriza i započela. No u prvoj polovici 2010.godine može se vidjeti ponovni rast, čime vidimo da kriza još nije završila.

Dakle, financijske institucije u SAD-u izdavale su drugorazredne hipotekarske kredite, a rastrošni američki građani nisu mogli podmirivati obaveze prispjele na naplatu. Kao posljedica, problem se počeo širiti po cijelom gospodarstvu SAD-a, a ubrzo i po cijelom svjetskom gospodarstvu. Zbog neodgovornosti, pohlepe i neznanja financijskih institucija u SAD-u i njezinih rastrošnih građana koji nisu mogli uskladiti želje i mogućnosti danas ispašta



cijeli svijet.

Aktuala svjetska gospodarska kriza i njene posljedice za gospodarsko stanje i ekonomsku politiku pojedinih zemalja izazvala je nevjericu i strah. Moderne države svoj napredak, stabilnost i lefitimitet vezale su primarno uz stalni gospodarski rast i namirivanje rastućih potreba države i stanovništva, a sad se moraju suočiti s iznenadnim prekidom očekivanog rasta i s mogućnošću stagnacije. Iznenadno suočavanje s patologijom poremećenih gospodarskih odnosa, brzog zastoja rasta i mogućnosti socijalnih nemira, sada je postala realnost. Tranzicijske zemlje, koje tek odnedavno prelaze na kapitalistički sustav, a bez većeg praktičnog iskustva upravljanja tim sustavom u izvanrednim okolnostima, posebno su izvrgnute jakom pritisku i neizvjesnosti. Prihvaćajući tržišno gospodarstvo i integraciju u svjetski kapitalistički sustav, one su prihvatile njegove zakonitosti i rizike, ali poremećene gospodarske i socijalne prilike traže diferencirana praktična rješenja i novi pristup.<sup>96</sup>

Kriza je postala očita krajem rujna 2008. Godine nakon što su propali planovi spajanja i spašavanja nekoliko velikih financijskih institucija u SAD-u. Počevši s kolapsom velikih financijskih institucijama u SAD-u kriza se brzo proširila po cijelom svijetu rezultirajući problemima i u europskom bankarskom sektoru.<sup>97</sup> Najveće svjetske banke ostvarile su gubitke u svom poslovanju dok su neke doživjele bankrot. ( Lehman Brothers i dr.) Kongres SAD-a je prihvatio plan sanacije banaka odnosno financijske pomoći uveliko poljuljanog američkog financijskog sektora te odobrio svotu od 700 milijardi dolara kako bi povratio povjerenje u američki financijski sustav. Međutim, planirana sanacija banaka samo je odgađala neizbježno i kratkoročno ublažila pesimističke percepcije investitora, nakon čega je nastavljen oštar pad burzovnih indexa koji zorno odražavaju strah u percepciju buduće ekonomske situacije. Najpoznatiji svjetski burzovni indeksi (FTSE 100, Nasdaq Composite, Standard&Poo's 500,Dow Jones) počeli su tonuti.<sup>98</sup> Sukladno kolapsu financijskog sektora na vrijednosti su izgubile mnoge dionice i dobra. Kriza je dovela do nelikvidnosti i smanjenja poluga kojima se koriste financijske institucije osobito u SAD-u i Europi. Svjetski politički lideri, min istri financija i guverneri narodnih banaka koordinirali su svoje napore kako bi ublažili efekte krize i smirili ulagače. Takva politika nije naišla na plodno tlo zbog stalnog mjenajnja krize koja ju prati. Krajem listopada 2008. godine pojavio se problem na deviznom tržištu zbog bijega velikog broja investitora prema jačim valutama kao što su japanski jen, američki dolar i švicarski franak. Takvi trendovi doveli su mnoge ekonomije u nepovoljan položaj i natjerale ih da zatraže pomoć od MMF-a.<sup>99</sup>

Tijekom trenutne svjetske ekonomske krize posrnuli su mnogi simboli američkog i svjetskog gospodarstva. Puno je primjera koji bi mogli navesti, a vezani su za nezavidne subdbine velikih svjetskih banaka, korporacija, kompanija idr. Sve navedeno ponovno upućuje na činjenicu da svjetsko gospodarstvo prolazi kroz veliku ekonomsku krizu koja, na žalost, još uvijek nije završila. Loši krediti, propadanja, preuzimanja, nelikvidnost,

---

<sup>96</sup> Baletić,Z.:op.cit.,pod 83.,str.99.

<sup>97</sup> Platiniuminvest.hr,op,,,cit.,pod 92.,17.10.2010.

<sup>98</sup> Džidić,A.:op.cit.,str.8

<sup>99</sup> Platiniuminvest.hr.,op.cit.,pod 92., 17.10.2010.

nezaposlenost i sl. Ukazuju na jednu od najvećih kriza koja je pogodila svjetsku ekonomiju. Zbog velikih financijskih institucija koje su krizu pokrenule, teška je istina da će cijenu morati platiti građani i ostala svjetska ekonomija. Doći će do smanjene ponude jeftinog novca, a samim time i do smanjenih investicijskih ulaganja te smanjene osobne potrošnje.

Treba istaknuti da svjetska ekonomska kriza još uvijek traje. Pokazatelji govore kako su neka velika gospodarstva poput Njemačke, Francuske i Japana izašla iz krize. Ali, činjenica je, da se puno zemalja i dalje bori sa krizom. Ne treba izostaviti ni predviđanja analitičara koji su vrlo oprezni i upozoravaju da bi put prema oporavku nakon ekonomske krize mogao biti dug i težak. „Recesija u Americi, odakle je krenula svjetska gospodarska kriza, nije čini se, sanirana na pravi način. Zbog toga se mnogi pribojavaju takozvane „recesije s dvostrukim dnom“, odnosno novog vala krize koji bi sasvim sigurno ostavio teške posljedice, a za mnoge značio i kraj.“<sup>100</sup>

Kako bi se ukazalo na opasnost ove ekonomske krize treba istaknuti još jednu važnu okolnost. „Prema nekim ocjenama sada se poklopilo dno Juglarova ciklusa i dno Kondratieffova vala, a to bi današnjoj krizi, tako i po trajanju moglo dati dramatične dimenzije, kako po dubini stoga što se sadašnja kriza može pokazati ne jednom od običnih kriza, nego jedno m posebno oštrom, kakva se u ljudskom životu jednom događa. U povjesti se to dogodilo 1820;1873., i 1929.“<sup>101</sup>

Nekoliko prigodnih citata za kraj ovog djela:

*Ekonomska kriza koja danas potresa svijet najveći je izazov s kojim je suočen globalni svijet i svaka pojedina država. Suočeni smo s globalnom krizom – ekonomskom i energetsom krizom, opterećenom uništavanjem okoliša, socio-psihološkom i moralnom krizom, promjenama klime i demografskom tranzicijom. Nijedna zemlja, pa ni naša domovina se ne može izolirati od svjetskih kriza. ( Ivo Slaus, predsjednik Odjela za Jugoistočnu Europu Svjetske akademije umjetnosti i znanosti).<sup>102</sup>*

*Svi trebamo početi živjeti u okvirima svojih mogućnosti i ne trošiti ono što ne možemo vratiti, jer je to jednostavna računica za bankrot kako pojedinca tako i cijele ekonomije.<sup>103</sup>*

<sup>100</sup> Limun.hr, <http://www.limun.hr/main.aspx?ID=625183&pojам=brodarsko>, 23.10.2010.

<sup>101</sup> Baletić, Z.: op.cit., pod 83., str.104.

<sup>102</sup> Vrijeme.com, <http://www.vrijeme.com/poziv-kako-do-ekonomskog-razvoja-i-socijalne-kohezije>, 16.10.2010.

<sup>103</sup> Platiniuinvest.hr, op.cit., pod 92., 17.10.2010.

### 4.3. Utjecaj aktualne svjetske ekonomske krize na pomorsko tržište

Ekonomska kriza koja je uzdrimala svijet pogoodila je mnoge gospodarske sektore pa tako i pomorski sektor. Došlo je do naglog kočenja međunarodnog brodarskog prijevoza. „Iako je glavni razlog za urušavanje vrijednosti brodskog prijevoza usporavanje svjetskog gospodarstva, ne treba zanemariti niti povećanje broja prijevoza usporavanje svjetskog gospodarstva, ne treba zanemariti niti povećanje broja novih brodova koji su sasvim sigurno utjecali na ravnotežu i počeli gurati cijenu vozarina prema dolje.<sup>104</sup> Mnogi brodari, ulagači i banke ponašali su se kao da će konjunktura svjetskog brodarstva trajati vječno i naručivali su novogradnje u brodogradilištima diljem svijeta, kako u onim s reputacijom tako i onih tek osnovanim, koja su nicala kao gljive poslije kiše, osobito na Dalekom istoku. Oprezniji brodari pribojavali su se da će zbog priljeva novih brodova ponuda prijevoza znatno nadmašiti potražnju te da svjetski rast neće moći održati tako visoke stope.<sup>105</sup>

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

Svjetska ekonomska kriza dovela je do drastičnog pada cijena vozarina. Veliki raskorak između ponude i potražnje (u korist ponude) svakim danom uzrokovao je sve veći pad vozarina. Kada se spominju vozarine, treba istaknuti da „drastičan pad izvoza i uvoza zemalja u razvoju ali i onih razvijenih bitno utječe na normiranje indeksa vozarina, a time i na prihode brodskih kompanija.“<sup>106</sup> Okolnosti su bile takve da su brodovi mnogih brodara plovili poluprazni. Mnogi brodari poslovali su na rubu isplativosti, jedva pokrivajući troškove.

Brodari su štedili na način da su smanjivali brzine brodovima. Neki su poslovali toliko loše da su bili prisiljeni stavljati brodove u stanje mirovanja (eng. „lay up“) ili ih prodavati. „Stručnjaci procjenjuju da je četvrtina svih brodova korištenih za prijevoz sirovina u području Tihog oceana bila u stanju mirovanja.“<sup>107</sup> Zavidilo se onim brodarima koji su poslovali relativno dobro s obzirom na krizu.

U krizi su najbolje prošli brodari koji su poslove ugovarali unaprijed (prije ekonomske krize). Nisu morali strahovati da će im ponestati posla jer u takvim okolnostima teret krize snose posrednici, a ne brodari. Dobro su prošli i oni koji su financijski mogli podnesti

<sup>104</sup> Platinuminvest.hr,op.,pod 85.,20.10.2010.

<sup>105</sup> Zadarski list.hr.http://www.zadarskilist.hr/clanci/11082009/tankerska-gricka-zalihe-i-ceka-da-se-smiri-olujaj22-10.2010.

<sup>106</sup> Mojedionice.com,http://www.mojedionice.com/start/NovostShow.aspx?id=1903,24.10.2010.

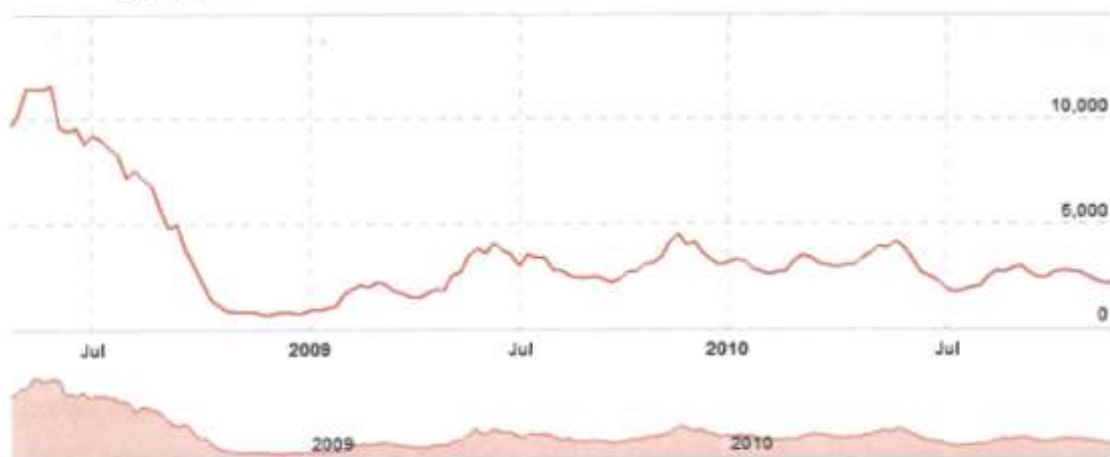
<sup>107</sup> Batalić, M.,Mitrović F.:op.cit.,pod 33.,str.29.

investiranje u novogradnje. Isti će investicije u novoj konjunkturi vrlo brzo isplatiti. „Najgore su prolazili brodovlasnici čiji su brodovi bili vraćani iz najmova. Razlog je što su brodari/operatori racionalizacijama linijskih servisa davali prednost vlastitim brodovima u linijskoim servisima i brodovima koji im izlaze iz brodogradilišta.“<sup>108</sup> Ekonomska kriza uzrokovala je otkazivanje narudžbi mnogih novogradnji, rabljeni brodovi prodavani su po vrlo niskim cijenama zbog depresivnih tržišnih uvjeta, a mnogi su poslani u rezališta jer za njih više nije bilo posla. „ Mnogi brodari otkazivali su već ugovorene novogradnje i svjesno išli na gubitak već uplaćenih avansa.“<sup>109</sup> Uz to, plaćali su i kompenzacije od više milijuna amerčkih dolara kako bi otkazali ugovore. Bilo im je isplativije izgubiti desetak milijuna dolara nego uplaćivati još veća financijska sredstva koja nemaju ili u budućnosti neće imati. Znali su da će im takav potez donjeti manje gubitke nego realizacija gradnje brodova s kojima bi kasnije morali poslovati na depresivnom tržištu.

#### 4.3.1. Kretanje na tržištu rasutog tereta

Kako bi se bolje predočila dinamičnost i nestabilnost na pomorskom tržištu, posebice uslijed aktualne ekonomske krize, najbolje je koristiti vrijednost indeksa BDI-a (eng. „Baltic Dry Index“) koji prikazuje stanje na tržištu rasutog tereta. Vozarine su prije ekonomske krize konstantno rasle ( s kratkotrajnim negativnim oscilacijama) nakon čega su se vrlo brzo vraćale uglavnom na više razine nego prije padova. Najveće oscilacije ( od najnižih do najviših ) zabilježene su za Capesize<sup>110</sup> brodove. No uzlazni trend nije mogao trajati zauvijek. Kretanje BDI-a prikazano je na Grafu 4.

**Graf 4. Kretanje BDI indeksa u razdoblju od 28. travnja 2008. do 22. studenog 2010. godine**



Izvor: *Lloydslist.com*, <http://www.lloydslist.com/ll/marketdata/finance/dryCargoPage.htm>, 24.11.2010.

<sup>108</sup> Karmelić, J.: *Kontejnersko brodarstvo na kraju 2008.god*, god.23., br.1. (2009), str.113.

<sup>109</sup> *Zadarskilist.hr*, op.cit., pod 104., 22.10.2010.

<sup>110</sup> Capesize brodovi – to su brodovi koji ne mogu proći Sueskim Panamskim kanalom jer su im dimenzije veće od dimenzija koje su uvjetovane za prolazak.

Iz grafa 4, vidljivo je kretanje BDI-a u razdoblju od 28. Travnja 2008. Do 22.studenog 2010. Godine. „prema izvješću konferencije Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju (UN conference on Trade and Development – UNCAD) indeks BDI je 21. Svibnja 2008. Godine dosegao najvišu vrijednost od njegova uvođenja ( 11.793 boda) , a već za manje od oila godine, u prvom tjednu prosinca, njegova vrijednost smanjena je za oko 94 posto ( 663) boda. Konkretno, vrijednost indexa BDI opasno se približila kritičnoj točki u kojoj vozarine jedva pokrivaju troškove pogona i posade.“<sup>111</sup> „Zastrašujućće zvuči podatak da je tada dnevni najam capezize brodova pao s 234.000 USD na samo 7.340 USD. Takav strmoglavi pad BDI-a ukazuje da je svjetska trgovina sirovinama kao što su ugljen, željezo i žitarice drastično usporila, a glavni indikator je bio pad potražnje za sirovinama u Kini.“<sup>112</sup> Velika depresija trajala je nekoliko mjeseci. Početkom svibnja 2009. godine situacija na tržištu rasutog teret počela se oporavljati. Na dan 22.studenog 2010. godine BDI iznosio je 2.179 bodova. Kretanje je trenutno stabilno kad se uzme u obzir ekonomska kriza koja još uvijek traje, pa možemo pretpostaviti da je tržište rasutog tereta počelo izlaziti iz krize.

Iako je BDI index najbolji pokazatelj na tržištu rasutog tereta „analitičari tvrde kako je BDI postao nepouzdan zbog toga što prvenstveno reflektira situaciju u Kini, posebno kineski uvoz željezne rudače. Osim toga, u BDI indexu dominantan je Capesize indeks.“<sup>113</sup>

#### 4.3.2. Kretanje na kontejnerskom tržištu

Ovo tržište jedno je od najznačajnijih tržišta u pomorstvu jer se oko 90 posto općih (generalnih) tereta prevozi kontejnerima, a preko 200 zemalja u svijetu ima luke otvorene za kontejnerski promet. Bitno je napomenuti da se oko 28 posto ukupnog svjetskog lučkog kontejnerskog prometa obavlja u kineskim lukama što ukazuje na važnost Kine u kretanjima na ovom tržištu. Kontejnerska flota na dan 1. Siječnja 2009. godine brojala je 4.659 brodova s ukupno 12,36 milijuna TEU-a kapaciteta, dok su knjige narudžbi istog dana brojale 1.186 brodova s 6,29 milijuna TEU-a kapaciteta. Dakle, kontejnerska flota svakim danom broji sve više brodova, grade se brodovi sve većih kapaciteta, a u proteklih 30-tak godina promet je porastao 11 puta.

Svjetska ekonomska kriza vrlo je depresivno djelovala na kontejnersko tržište. Smanjila se prekomorska trgovina, a samim time i potreba za kontejnerskim kapacitetima. Kontejnersko tržište ušlo je u nezapamćenu depresiju. „ Na dan 10. prosinca 2008.godine samo na pravcu Daleki istok – Mediteran ukinuto je 9 direktnih linijskih servisa, a na pravcu Daleki istok – Sjeverna Europa 8 direktnih linijskih servisa, s ukupno 2.798.392 TEU-a odišnjeg kapaciteta. Pad potražnje za brodskim kontejnerskim prostorom doživljava svoju

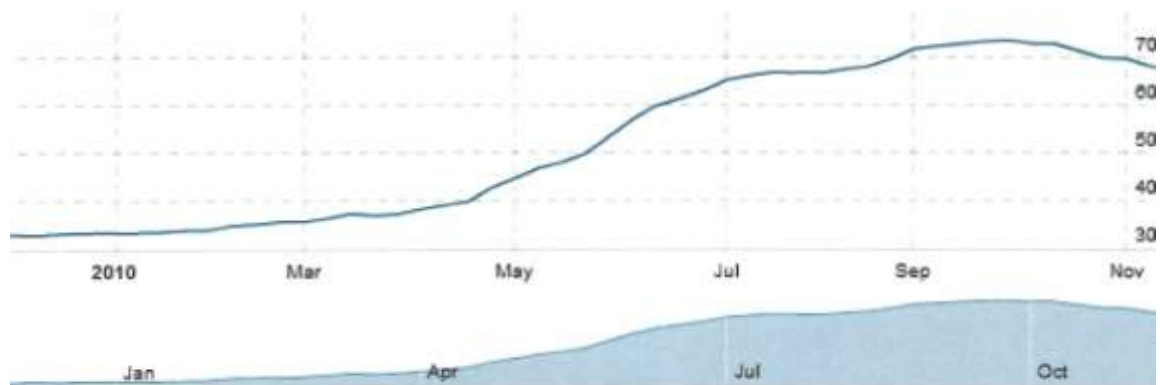
<sup>111</sup> Batalić, M., Mitrović F.: op.cit., pod 33., str.29.

<sup>112</sup> Platinuminvest.hr, op.cit., pod 85., 26.10.2010.

<sup>113</sup> Seebiz.eu, <http://www.seebiz.eu/hr/analize/brodarsko-trziste-bdi-index-vise-nije-najbolji-indikator%3F,86557.html>, 22.10.2010.

kulminaciju krajem prosinca 2008.godine ali se i nastavlja u prvoj polovici siječnja 2009.godine.<sup>114</sup> Prema objavljenim podacima 5. siječnja 2009.godine ukupno je 210 kontejnerskih brodova s 550.000 TEU-a bilo neuposlano, što predstavlja 4,5 posto od svih postojećih brodskih kontejnerskih kapaciteta<sup>115</sup>. Dubina krize očituje se, naravno, i u visinama vozarina. „Osnovna pomorska vozarina na pravcu Far East – Mediteran početkom 2008.god. iznosila je 1.300 USD za jedan dvadeset stopni kontejner, da bi na samom kraju 2008.god. iznosila samo 100 USD. Brodari koji su odlučili privremeno zaustaviti svoje brodove, ukrcavali su prazne kontejnere na iste. Ti su kontejneri, kao i spomenuti brodovi višak na tržištu. Brodari su procijenili da je isplativije prazne kontejnere imati uskladištene na brodu, nego plaćati višemjesečnu ležarinu za tisuće kontejnera na lučkim terminalima ili kontejnerskim depoima.“<sup>116</sup> Zbog lošeg poslovanja, nekolicina kontejnerskih brodova prenamjenjena je u tankere. Kretanje kontejnerskog tržišta prikazano je na Grafu 5.

**Graf 5. Kretanje kontejnerskog indeksa u razdoblju od 25. studenog 2009. do 17. studenog 2010. godine**



izvor: *Lloydslist.com*, <http://www.lloydslist.com/ll/marketdata/containers/howeRobinsonPage.htm>,

Iz Grafa 5. Vidljivo je kretanje na kontejnerskom tržištu u razdoblju od 25 studenog 2009. do 17. studenog 2010. god. Depresija na ovom tržištu vidljiva je sve do početka veljače 2010. godine kada počinje lagan rast. Oporavak se vidi kroz prva četiri mjeseca 2010.godine. Polovicom travnja indeks bilježi nagli rast koji se nastavlja sve do polovice listopada, kada je indeks počeo lagano padati. Ako zanemarimo lagani pad u posljednje vrijeme, možemo pretpostaviti da je kontejnersko tržište počelo izlaziti iz krize.

<sup>114</sup> Karmelić, J.: op.cit., pod 107., str. 111-112.

<sup>115</sup> Alphaliner.com, <http://www.alphaliner.com/liner2/research-files/newslatters/2009/no01Alphaliner%20no%2001>

<sup>116</sup> Karmelić, J.: op.cit., pod 107., str. 115. – 116.

## 5. ZAKLJUČAK

U ovom diplomskom radu obrađena je kompleksna problematika poslovnih ciklusa koji predstavljaju neizostavan čimbenik koji djeluje na tržište, pa tako i na pomorsko tržište. Time se nameće potreba posvećivanja veće pozornosti predviđanjima poslovnih ciklusa kako bi se smanjilo ili eventualno ublažilo njihovo nepovoljno djelovanje.

Ciklusi prolaze kroz određene faze. Za svaku fazu karakteristična su određena kretanja na tržištu, koja imaju svoje posljedice na gospodarske aktivnosti i društvene odnose u cjelini. Uzlazna faza poslovnog ciklusa naziva se *ekspanzija, oporavak, oživljavanje, uzlet ili konjunktura*; gornji grhunac ili gornja točka obrata poslovnog ciklusa naziva se *bum, gornja prekretnica, vrh ili gornja infleksibilna točka*; silazna faza poslovnog ciklusa naziva se *kontrakcija, recesija, usporavanje ili depresija*; najniža točka ili donja točka obrata poslovnog ciklusa naziva se *donja prekretnica, dno ili donja infleksibilna točka*.

Konjunktorna i depresivna kretanja neprestalno se smjenjuju od najviših do vrlo niskih razina te je zato potrebno pronaći načine i mjere za sprečavanje negativnih efekata pojedinih faza poslovnih ciklusa. Da bi se to postiglo potrebno je pratiti ekonomske indikatore koji pokazuju ekonomska kretanja u poslovnim ciklusima. Visina vozarina osnovni su pokazatelj pozitivnih i negativnih oscilacija na pomorskom tržištu. Ako je potražnja za brodskim prostorom velika, a ponuda mala, vozarine će rasti i obrnuto. Tržište broskog prostora za prijevoz tereta je najvažniji dio pomorskog tržišta jer ono predstavlja najveći dio u ukupnoj masi prijevoza morskim putem.

Poslovni ciklusi dijele se na dugoročne, srednjoročne i kratkoročne poslovne cikluse. Poslovni ciklusi odvijaju se simultano i međusobno se isprepliću te se može pretpostaviti da faza duljeg ciklusa utječe na fazu srednjeg ciklusa, a faza srednjeg ciklusa na fazu kratkog ciklusa. Na pomorskom tržištu dolazi do neprestalnog smjenjivanja povoljnih sa nepovoljnim poslovnim razdobljima. Teško je odrediti kada je dobro ući na tržište, a kada sa njega izaći. Iako je pravi trenutak ulaska na tržište teško odrediti, zna se daje u investicije najbolje ulaziti na samom dnu ciklusa, tj. na prvi ozbiljan znak da će nastupiti faza konjunktura.

Rijetko se dešava da je tržište u ravnoteži više od nekoliko godina. Djelovanje poslovnih ciklusa na pomorskom tržištu je „začarani krug“ koji se konstantno nastoji izbalansirati. Ponuda na kraju uvijek prestigne potražnju ili potražnja prestigne ponudu. Zato je potrebno uložiti sve napore kako bi se točke preokreta predvidjele, tj. da bi na vrijeme ušli u investiciju ili iz nje izašli. Ali, odabrati pravi trenutak nije nimalo jednostavno. Iz tog razloga potrebno je jako dobro poznavanje tržišta, znanje i iskustvo, procijeniti stručna izvješća i analize, dobiti povoljna financijska jamstva, ali i nimalo manje bitno, imati određen stupanj hrabrosti da bi se taj potez učinio. Znači vrlo je bitan „tajming“.

Kada bismo mogli preponati svoju poziciju u ciklusu, mogli bi se zaštititi od nastanka nepovoljnih događaja, mogli bi se pripremiti za određene događaje ili se prestati boriti s

neizbježnim. Na, primjer, ako neizbježno stiže nećemo se opirati nećemui čije je vrijeme došlo niti se truditi održati nešto čije je vrijeme prošlo. Ali takvo vrijeme nije jednostavno prepoznati pa ljudi često ulažu nepotrebne napore kako bi se oduprli neizbježnom. Prepoznavanjem svoje pozicije u ciklusu možemo ostvariti koristi tijekom povećanja, a potom odbaciti svoje sudjelovanje u njima kad nestaju.

Sve gospodarske grane prolaze kroz poslovne cikluse, ali specifično je da pomorsko tržište prvo ulazi u krizu ali i prvo iz nje izlazi. „Svjetsko pomorsko tržište dio je globalnog tržišta, na koje utječu brojni čimbenici, ekonomski, politički, socijalni i td. Zbog njihova je utjecaja pomorsko tržište iznimno dinamično i podložno promjenama pa je dugoročno predviđanje njegove ponude i potražnje otežano, ali od velikog značenja.“<sup>117</sup>

Budući da je teško predvidjeti dolazak konjunktura ili depresivnog razdoblja, potrebno je posvetiti posebnu pozornost tim pojavama te posljedicama koje bi se mogle dogoditi uslijed njihovog nastanka. Traže se odgovori na brojna pitanja o ulaganjima i ulažu veliki naponi kako bi se smanjili rizici ulaganja kao što su: ulaganje u brodarstvo, izbor trenutka gradnje broda, izbor trenutka nabavljanja broda, izbor trenutka prodaje brodari dr. Uz sve projekcije, zbog složenosti pomorskog tržišta, odabir pravog trenutka nikad nije lagan zadatak. Na poslovne cikluse moramo biti spremni, protiv njih se trebamo boriti i njima se moramo oduprijeti kako bi osigurali opstanak.

---

<sup>117</sup> Cerović,Lj.,BašićH.: Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskog tankerskog brodarstva,Ekon.misao praksa dbk., god.XVII.(2008)Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet,Rijeka,2008.,str.30.



## LITERATURA:

### KNJIGE;

1. Babić, M.: Makroekonomija, petnaesto dopunjeno i izmjenjeno izdanje, Mate, Zagreb, 2007
2. Batalić, M., Mitrović F.: Financiranje u pomorstvu, Sveučilište u Splitu, Split 2009/2010-
3. Borozan Đ.: Makroekonomija, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet Osijek, 2001.
4. Glavan, B.: Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb 1992.
5. Grupa autora u Redakciji Radmile Stojanović, Privredni ciklusi u građanskoj ekonomskoj teoriji, Nolit Beograd 1958.
6. Hartman, G.: Risk is stil a four letter world, Stoddart Publishing Co., Limited, Toronto, 2000.
7. Jelinović, Z.: Ekonomika pomorstva, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet Zagreb, 1975.
8. Kindleberg C.P., Aliber R.R-Z.: Najveće svjetske financijske krize – Manije, Panike i slomovi, peto izdanje, Masmedia, Zagreb 2005.
9. Kovačević, B.: Uvod u ekonomiju, Mikrorad, Zagreb 1994.
10. Mencer, I.: Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, 1990.
11. Mitrović, B.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet Split, 2007./2008.
12. Okun, A.M.: The Political Economy of Prosperity, Norton, New York, 1970.
13. Rubinić, I.: Ekonomika brodarstva, Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, 1976.
14. Samuelson, P.A., Nordhaus, W.D.: Ekonomija, petnaesto izdanje, Mate, Zagreb, 2000.
15. Thanapolou, H.: Investing in ships: an easy constraints, risk and attitudes, The handbook of maritime economics and business, LLP, Informa Professional, London 2002.
16. Wasserbauer, B.: Osnove ekonomije, II. Dopunjeno izdanje, Veleučilište u Karlovcu, Karlovac, 2007.
17. Zelenika, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2000.

### ČLANCI:

18. Baletić, Z.: Kriza i antikrizna politika, Ekonomski pogled, poseban prilog, Vol.60, No. 1-2, veljača 2009.
19. Batalić, M.: Ulaganja u brodarstvu, Naše more, 2-3-4, Dubrovnik, 1992.
20. Benac, K., Slosar, T., Žuvić, M.: Svjetsko tržište nafte, Pomorski zbornik, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva RH, god. 45., Rijeka, 2009.
21. Carić, V.: Svjetsko i jugoslavensko brodarstvo, Pomorski zbornik, Zagreb, 1962.
22. Cerović, Lj., Bašić, H.: Analiza i prognoza ponude i potražnje na tržištu svjetskoga tankerskog brodarstva, Ekonomska Misao i praksa

- dbk.,god.XVII.(2008) br.1. (29. – 46.), Sveučilište u Rijeci, Ekonomski fakultet,Rijeka 2008.
23. Domjan-Arneri, I.: Rizici investiranja u morskom brodarstvu, Naše more, 51(3-4)/2004.
  24. Džidić, A.: Svjetska financijska kriza, „SEF“ – List studenata Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Mostaru, godina VII, broj 13., travanj 2009.
  25. Hampton, M.: ShippIng Cycles Revisted, Seatrade Reviv, January 1966.
  26. Karmelić, J.: Kontejnersko brodarstvo na kraju 2008.godine, Pomorstvo, god 23., br.1. (2009.).

#### Internet izvori:

27. Alpjalinер com. <http://www.alphaliner-com>.
28. Hr-wilikipedia.org.<http://hr.wikipedia.org>.
29. Jadroplov.hr,<http://www.jadroplov.hr>.
30. Limun.hr,<http://limun.hr>.
31. Loydslitt com.<http://www.loyjlist.com>.
32. Mojedionice.com,<http://www.mojedionice.com>.
33. Platiniuminvest.hr,<http://www.platiniuminvest.hr>.
34. Seeabiz.eu.<http://seebiz.eu>
35. Saceandmotion.com,<http://spaceandmotion.com>.
36. Tradersnarative.com,<http://tradersnarative.com>
37. Vrijeme.com,<http://vrijemeje.com>.
38. Zadarski list.hr,[http://www-zadarski list.hr](http://www-zadarski-list.hr).

#### POPIS GRAFOVA:

Graf 1 . Faze poslovnih ciklusa

Graf 2. Kretanje vozarina za najam kontejnerskih brodova na određeno vrijeme na period od 12 mj. u razdoblju od 2000.god. do 2010.god.

Graf 3. TED spread kretanje u razdoblju od 2006. do 2010 .god.

Graf 4. Kretanje BDI indeksa u razdoblju od 28.travnja 2008. god. do 22.studenog 2010.god.

Graf 5. Kretanje kontejnerskog indeksa u razdoblju od 25.studenog 2009 do 17. studenog 2010.god.