

Др Љубомир Трифуновић,
Виша школа за спољну трговину Бијељина

ЛУКЕ И БРОДАРСТВО У СЛУЖБИ ДИСТРИБУЦИЈЕ (МАРКЕТИНГ ЛОГИСТИКА)

Резиме

Има доста убједљивих разлога због којих поморски и ријечни саобраћај нема алтернативу. Такав избор омогућава бржи и успјешнији привредни развој уз искорштење ријека и мора што нам је природа подарила. У овом раду издвојене су лдвије активносш из контекста поморског и ријечног саобраћаја, а то су луке и бродарство. Приказан је значај лука и њихове главне функције, бродарство, бродски простор по врстама превоза терета и ширим свјетским размјерама.

DISTRIBUTION SERVICE OF PORTS AND SHIPPING

Abstract

There are many convincing reasons to regard sea and river transport as the ones with no alternative. This kind of choice provides faster and more successful economy development with exploiting rivers and seas as natural resources. In this paper, the activities have been singled out of the context of sea and river transport-ports and shipping. The importance of ports and their main functions have been displayed as well as shipping and ship space according to sorts of transporting cargoes worldwide.

УВОД

Развитак робне привреде, све већа производња за тржиште стимулирала је развој поморског и ријечног саобраћаја.

Гледајући распоред континената на Планети као и двотрећинско учешће воде у односу на копно, поморски и ријечни саобраћај у највећој мјери обезбјеђује тржиште сировинама, полупроизводима и готовим производима.

Изградња лука те морске и ријечне флоте је животно питање индустријски развијених земаља. И данас смо свјedoци да су најјачи индустријски, културни и други центри управо лоцирани на обалама мора и ријека.

1. ЛУКЕ

Луке представљају почетно-завршне тачке у воденом саобраћају, односно мјесто гдје се водени саобраћај повезује са другим саобраћајним гранама. Основне лучке функције су:

- прометна,
- трговачка и
- индустријска.

Најважнија, а уједно и најстарија лучка функција је прометна, а њена суштина је у томе да омогући повезивање саобраћајних система водених (морских и ријечних) и копнених. Луке представљају најзначајнија саобраћајна чворишта. У појединим великим системским лукама претовари се годишње по неколико десетина или чак стотина милиона тона разне робе.

Да би успјешно испуњавале своју техничко-технолошку функцију и да не би постале уска грла у саобраћају, луке морају перманентно прилагођавати своје капацитете и своју техничко-технолошку структуру потребама саобраћаја.⁹⁹

Расправљање о снажном развоју трговачке морнарице (бродарства) не може дати цјеловито уочавање проблема ако се истовремено не говори о модерном развоју лука, утолико више ако се жели постићи оптимализација пословања трговачких бродова. Зато је оптимализација трговачке морнарице нераздвојно и максимално везана уз преображај лука. Практички је немогуће остварити било какву значајну рационализацију трговачке морнарице без апсолутне координације с лукама.

Врло брзе промјене у обиму и структури лучког промета, у величини и врстама бродова у саобраћајној техници и технологији, уопште, у последње три деценије захтијевале су и велике промјене у лукама, повећање капацитета, модернизацију опреме, увођење нове технике и технологије, нову организацију и стручне кадрове. Све то је изискивало огромне напоре и велика улагања капитала, тако

⁹⁹ Знанствене основе дугорочног развоја поморства Хрватске до 2010. Године, Загреб 1990.

да је у тој области неопходна државна интервенција, с обзиром на огромни економски и друштвено-политички значај развоја друштвене заједнице. Транспортни процес уопште, па и у поморском и ријечном саобраћају има три основне фазе:

- фаза отпреме, односно утовара,
- фаза превоза и
- фаза прихвата, односно истовара.

Све фазе и радње које се обављају у оквиру појединих фаза извршавају се у већем броју организационих јединица извршитеља транспортног процеса. Те су организационе јединице међусобно и територијално одвојене. Све ово потврђује о сложености лучких услуга, те, самим тим и њиховог маркетинга.

Како у поморском и ријечном саобраћају учествује више различитих дјелатности (бродари, луке, агенти, шпедитери, итд.), унапређење технологије поморског и ријечног транспорта захтијева технолошко унапређење сваке од ових дјелатности и њихову међусобну координацију. Почетно-завршне операције технолошког процеса у поморском и ријечном транспорту одвијају се у лукама и ту долази до изражаја не само технолошка повезаност бродарства и лука, већ и повезивање са другим транспортним гранама. Дјеловање научно- технолошког прогреса у саобраћају, а посебно развој интегралног транспорта, чине да се све више повећава и технолошка међузависност између дијелова саобраћајног система, односно појединих саобраћајних грана.¹⁰⁰

Најважније технолошке карактеристике поморског и ријечног транспорта, које могу послужити као основа за њихову компарацију са другим саобраћајним гранама су слиједеће: капацитет транспортних средстава, брзина превоза, уредност и тачност у обављању превоза, могућност прилагођавања потребама превоза и сигурност.

¹⁰⁰ Турина А.: "Прометна функција морских лука", у Зборник радова, Економски факултет, Ријека 1987, стр. 57

Бродарство располаже највећим капацитетом превозних средстава било да посматрамо просјечну носивост бродова, било носивост највећих бродова, мамутских танкера или ријечних баржи. То се нарочито односи на бродове за превоз сувих и расутих терета. Брзина бродова се разликује, као и величина, зависно од категорије пловидбе и врсте брода. Она се обично креће од 10-35 Нм. У погледу максималних брзина бродарство заостаје за осталим саобраћајним гранама.

Брзина бродова се разликује, као и величина, зависно од категорије пловидбе и врсте брода.

Она се обично креће од 10-30 Нм. У погледу максималних брзина бродарство заостаје за осталим саобраћајним гранама.

Сигурност бродског саобраћаја повећава се захваљујући техничко- технолошком прогресу, напретку у обуци помораца, усавршавању у области организације и законодавства. Главни фактори сигурности у бродском саобраћају су: пловидбени пут, надзор хидрометеоролошке службе и организација службе спасавања.

Данас поморски и ријечни саобраћај представља релативно сигуран вид саобраћаја, али велико повећање обима промета, броја бродова и густина саобраћаја повећали су у апсолутним износима број незгода и несрећа, тако да је повећање сигурности перманентан задатак свих учесника.

1. БРОДАРСТВО

Повећањем капацитета поморског и ријечног саобраћаја које се нарочито вршило изградњом нових објеката, долази до сталног усавршавања како бродова тако и лучких пристаништа. Повећавају се брзине бродова, повећава се однос између бруто тежине и корисне носивости бродова а у лучкој трансформацији су прекрцајна средства, складишни простор и остала инфраструктура за ефикасније пословање.¹⁰¹

Свјетска трговачка морнарица, према подацима Лојда, за последњих 100 година, кретала се како показује табела 1.

¹⁰¹ Божић В.:“Економика саобраћаја“, Економски факултет, Београд 1996.

Табела 1.

Година	Бруто регистарских тона у хиљадама
1872.	23.673
1901.	30,420
1921.	61.962
1939.	69.440
1951.	87.961
1960.	112.400
1970.	227.500
1980.	419.900
1989.	404.200
1995.	671.184
2000.	692.232

Овако велики пораст флоте свјетске трговачке морнарице био је изазван развитком међународне робне размјене и све чвршће повезивањем свјетске привреде у једну јединствену економску цјелину, чији дијелови зависе један од другог. С обзиром на географски размјештај појединих континената, њихову раздвојеност морима и океанима, поморски и ријечни саобраћај се нужно јавља као основни носилац међународне трговине. Он врши материјализацију кретања рада у свјетским размјерама. Највећи дио робне размјене, а нарочито између континената, обавља се воденим транспортом. Количински посматрано, прекоморска и ријечна размјена чини око 75% од укупне свјетске размјене.

Надаље, размјештај капацитета свјетске трговачке флоте је изразито неравномјеран, што се може видјети из података табеле 2.

Све до 1980. године преко 3/4 од укупних свјетских капацитета било је у рукама бродовласника из земаља тзв. јефтине заставе, а то су, углавном, мале и неразвијене земље које бродовласницима пружају значајне олакшице за регистравање бродова под њиховом заставом. Те олакшице се прије свега односе на висину такси и пореза које власници бродова плаћају, али такође, и на мање ригорозне техничке стандарде које бродови морају испуњавати при регистрацији, као и на слабу радно-правну заштиту запослених на бродовима који плове под овим заставама. Власници тих капацитета су међутим, скоро у цјелини, из развијених земаља свијета.

Најпознатије земље јефтине заставе су Либерија, Панама, Кипар, Бахама и Бермунда. Либерија и Панама заузимају убједљиво прва два мјеста на ранг листи земаља по величини регистрованих капацитета под својом заставом, а високо мјесто на тој ранг листи имају и друге наведене државе јефтине заставе.

Канал Рајна-Мајна-Дунав, односно како га данас популарно називамо "Европска плава магистрала" оживио је ријечни саобраћај и спаја Атлантски океан и Црно море, у чему се може назријети перспектива и за луку Брчко.

По узору на земље поморских јефтиних застара у ријечном саобраћају европског континента првенство преузима Румунија.

Табела 2. Бродска тонажа по групама земаља

Групе земаља	Тонажа у мил. БРТ			% учешћа у свјетској тонажи		
	1964.	1989.	2000.	1964.	1989.	2000.
Свијет укупно	137,8	404,2	758,1	100,0	100,0	100,0
1. Развијене земље	98,5	134,5	203,0	71,5	33,3	26,8
2. Земље јефтине заставе	18,8	129,0	339,5	13,6	31,9	44,8
3. Земље у транзицији Европе и Азије	20,5	135,3	204,0	14,9	33,8	26,8
4. Остало	--	--	12,1	--	--	1,6

*Извор: United Nations: Review of Maritime Transports, за 1969, 1989. и 2001. годину

У последњих десет година долази до смањења учешћа развијених капиталистичких земаља у посједовању капацитета свјетске трговачке флоте на око 2/3 тих капацитета. Основни разлог том смањењу налази се у дуготрајној рецесији на тржишту бродског простора (прије свега на танкерском, а онда и на транспортном тржишту), што је условило значајну незапосленост капацитета, бродова и њихову распородају.

Табела 3. показује количину превезене робе поморским и ријечним путевима у међународном саобраћају (обухваћена је количина утоварене и истоварене робе намијењене спољној трговини у периоду од 1950. до 2000. године):

Табела 3. Количина превезене робе поморским путем у међународном саобраћају

Година	Суви терет у милионима тона		Течни терет милиона тона	Укупно милиона тона
	Укупно	Удио расутог терета		
1950.	300	-	225	525
1955.	450	-	350	800
1960.	540	-	540	1.080
1970.	1.123	504	1.422	2.545
1980.	1.833	796	1.871	3.704
1989.	2.212	960	1.728	3,940
2000.	2.601	1.082	2.050	4,651

*Извор: United Nations:Review of Maritime Transports, за 1969., 1989. и 2001. годину

Као што је већ наведено, количински посматрано, прекоморска и ријечна размјена чине око 3/4 укупне међународне размјене. У структури те размјене најзначајније је учешће течних терета: нафте и нафтних деривата. Ови терети чине око 45% укупне размјене а до избијања свјетске енергетске кризе њихово учешће је било 55%. Слиједећа по значају група робе у структури размјене воденим токовима су суви расути терети гдје 5 главних врста робе (руда, гвожђе, житарице, угаљ, боксит са глиницом и фосфати) чине 25% свјетске трговине.

Заједно узете, енергетске и друге сировине чине око 70% од укупне размјене морским и ријечним путем. Остатак од 20-30% односи се на генералне терете (готове производе и полупроизводе) као и остале сировине и репроматеријале.

Од 1973. године, тј. од избијања свјетске енергетске кризе, долази до успореног раста, стагнације, па и пада прекоморске и ријечне размјене.¹⁰²

Истовремени брзи раст капацитета понуде резултирао је дугорочно изражену рецесију и кризу на тржишту бродског простора.

Таквој структури свјетске размјене прилагођена је структура капацитета свјетске флоте, што се види из података табеле бр. 4.

¹⁰² З. Јелиновић:“Економика промета и поморства“,Информатор,загреб,1983.

Табела 4: Структура капацитета свјетске трговачке флоте

Година	Танкери	Бродовн за превоз сувих терета			Укупно
		Свега	Вик-Сагпег	Контејнерски	
1960.	36	64	—	—	100
1970.	39	61	27	1	100
1975.	46	54	24	3	100
1980.	42	58	26	3	100
1989.	38	62	35	4	100
2000.	36	64	36	6	100

*Извор:United Nations:Review of Maritime Transports, за односне године, 2001.

У техничко-технолошком погледу унапређење капацитета свјетске трговачке флоте одвија се у два основна смјера: повећањем појединачних носивости бродова при превозу течних и расутих терета и коришћењем технологије интегралног транспорта при превозу генералних терета.

Повећањем товарних способности бродова за превоз течних и расутих терета жели се искористити економија обима у воденом транспорту, а при превозу генералних терета (комадне робе) жели се доћи до економичности превоза преко отклањања основног недостатка, израженог у чињеници да класични линијски бродови чак 2/3 расположивог времена губе приликом утовара и истовара, а само 1/3 расположивог времена у пловидби.

Истакнуте тежње последњих двадесетак година довеле су до веома значајних промјена у техничко-технолошким карактеристикама бродова. Носивост танкера повећана је на 500.000 тона по броду, а највећи дио ових капацитета има преко 100,000 тона. Носивости специјализованих бродова за превоз расутих терета достигла је до 350.000 тона, а у постојећој структури бродова доминантни су капацитети са носивошћу од 80.000 тона. При превозу генералних терета изузетно је брз тренд увођења бродова за коришћење технологија интегралног транспорта (класични контејнерски бродови - систем Лифт он-лифт оф, и РО-РО), тако да је технологија прекрила све важније трговачке правце у свијету. РО-

РО (Ролл он-Рол оф) систем, који подразумијева превоз друмских и жељезничких транспортних јединица бродовима, своју предност исказује до

удаљености превоза 1.000 км.

С обзиром на своје техничке, експлоатационе и економске карактеристике поморски и ријечни саобраћај ће убудуће играти прворазредну улогу у спољнотрговинском промету.

Он својом масовношћу и ниским превозним трошковима обезбјеђује најбоље услове превоза за масовне количине робе у свим оним правцима гдје је то, с обзиром на природни географски положај предајног и упутног мјеста, могуће.

ЗАКЉУЧАК

Глобализација свјетске привреде, неравноправан размјештај природног богатства, те друге компаративне предности и недостаци приморавају убрзано кретање роба и услуга по цијелој земаљској кугли.

Дистрибуција као једна од значајних активности у оквиру маркетинга све више добија на значају у савременој тржишној економији.

Због својих природних погодности поморски и ријечни саобраћај смањује транспортне трошкове у конкуренцији до ефикасног пословања. У овом раду дат је осврт на значај лука и бродарства у наведеној проблематици.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Божић В.: "Економика саобраћаја", Економски факултет. Београд, 1996.
2. Знанствене основе дугорочног развоја поморства Хрватске до 2010. године, Загреб, 1990.
3. Турина А.: "Поморска функција морских лука", Зборник радова, Економски факултет, Ријека, 1987.
4. Јелиновић: "Економика промега и поморстаа". Информатор, Загреб, 1983.
5. Port development, UNCTAD, NEW YORK, 1978.
6. J. Bird:., Seaports and seaport Terminals, Hutschinson, London, 1971.