

**UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA**

MAGISTRSKO DELO

**ANALIZA RAZVOJA SVETOVNE KONTEJNERSKE LINIJSKE
FLOTE Z VIDIKA UKREPOV LADJARJEV ZA
OBVLADOVANJE TRŽNEGA DELEŽA IN RAZVOJA
LADIJSKIH ZMOGLJIVOSTI**

Ljubljana, maj 2008

BOJAN TOMIŠIČ

IZJAVA

Študent Bojan Tomišič izjavljam, da sem avtor tega magistrskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom profesorja dr. Sama Zupančiča, in skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovolim objavo magistrskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 5.5.2008

Podpis: _____

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	1
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA IN PREDMETA RAZISKOVANJA.....	1
1.2	NAMEN IN CILJ MAGISTRSKEGA DELA	3
1.3	UPORABLJENE METODE IN STRUKTURA MAGISTRSKEGA DELA.....	4
2	MEDNARODNA MENJAVA IN KONTEJNERIZACIJA.....	6
2.1	GLOBALIZACIJA POSLOVANJA	6
2.2	KONTEJNERIZACIJA	8
2.3	LADIJSKI LINIJSKI SERVIS.....	10
3	ANALIZA RAZVOJA SVETOVNE KONTEJNERSKE FLOTE.....	12
3.1	SVETOVNI PROMET S KONTEJNERJI.....	12
3.1.1	Pomen gravitacijskega območja za kontejnerski promet v pristaniščih	19
3.1.2	Mreža kontejnerskih terminalov	20
3.2	SVETOVNA KONTEJNERSKA LINIJSKA FLOTA	24
3.2.1	Razvoj kontejnerske linijske flote	28
3.2.2	Knjige naročil novih ladij.....	31
3.2.3	Razrez in uničenje starih ladij	32
3.2.4	Povečanje nosilnosti novih ladij	33
3.3	SODELOVANJE, ZDRUŽITVE IN PREVZEMI	35
3.3.1	Konferenčni sistem linijskih prevoznikov.....	35
3.3.2	Združitve in prevzemi linijskih prevoznikov in strateška zaveznitva.....	42
3.4	POMORSKE VOZNINE	44
4	ANALIZA GLOBALNIH KONTEJNERSKIH SMERI PREVOZA.....	50
4.1	PRIMARNA KONTEJNERSKA POVEZAVA VZHOD-ZAHOD.....	53
4.1.1	Smer preko Tihega oceana	61
4.1.2	Smer Azija-severna Evropa	65
4.1.3	Smer preko Atlantika	68
4.1.4	Smer Sredozemlje-Daljni vzhod.....	70
4.1.5	Smer Sredozemlje-Severna Amerika.....	73
4.1.6	Območje Jadranskega morja in položaj Luke Koper	74
4.2	KONTEJNERSKA POVEZAVA SEVER-JUG.....	75
4.2.1	Smer Azija-Oceanija.....	76
4.2.2	Smer Severna Amerika-Južna Amerika	77
4.2.3	Smer južna Afrika	80
4.2.4	Smer Zahodna Afrika	82
5	OCENA BODOČEGA RAZVOJA KONTEJNERSKIH PREVOZOV.....	85
6	SKLEP	91
7	LITERATURA	94
8	VIRI	97
9	PRILOGE	I

KAZALO GRAFOV

Graf 1:	Celoten svetovni pristaniški kontejnerski pretovor v mio TEU	12
Graf 2:	Gibanje svetovnega BDP in svetovnega prometa s kontejnerji	14
Graf 3:	Rast zmogljivosti kontejnerske linijske flote	29
Graf 4:	Zakovitost povezanosti obsega prometa in velikosti svetovne kontejnerske linijske flote ...	30
Graf 5:	Porazdelitev velikosti kontejnerske flote v TEU v letih 2004 in 2008	34
Graf 6:	Delež svetovnega kontejnerskega izvoza po območjih.....	50
Graf 7:	Delež svetovnega kontejnerskega uvoza po območjih	50
Graf 8:	Deleži po pomembnejših svetovnih območjih v svetovnem kontejnerskem prometu	
	v letu 2002 in ocena do leta 2015	53
Graf 9:	Ocena potreb povečanih zmogljivosti na območju Azije do leta 2015	57
Graf 10:	Zastopanost linijskih operaterjev preko Tihega oceana ob koncu leta 2005	62
Graf 11:	Kontejnerski promet v smeri severna Amerika-severovzhodna Azija v TEU	63
Graf 12:	Kontejnerski promet v smeri Severna Amerika-jugovzhodna Azija v TEU	64
Graf 13:	Zastopanost linijskih operaterjev na smeri Evropa-Daljni vzhod v letu 2003.....	66
Graf 14:	Kontejnerski promet v smeri Evropa-vzhodna Azija v TEU.....	67
Graf 15:	Kontejnerski promet v smeri Evropa-Severna Amerika v TEU	69
Graf 16:	Kontejnerski promet v smeri Evropa in Južna ter Srednja Amerika v TEU.....	70
Graf 17:	Kontejnerski promet v smeri Azija-Oceanija v TEU	77
Graf 18:	Kontejnerski promet v smeri Severna Amerika-Južna Amerika v TEU	78
Graf 19:	Zakovitost povezanosti obsega kontejnerskega prometa in svetovne blagovne	
	trgovinske menjave.....	88

KAZALO TABEL

Tabela 1:	Ocena rasti svetovnega kontejnerskega prometa	13
Tabela 2:	Rast pristaniškega pretovora 2000-2003 in predvidena rast v letih 2003-2008.....	16
Tabela 3:	Pristaniški kontejnerski pretovor po območjih med letoma 1980 in 2005 v 000 TEU	18
Tabela 4:	Delež po območjih v svetovnem pristaniškem kontejnerskem pretovoru med leti	
	1980 in 2005	18
Tabela 5:	Pristaniški pretovor v TEU v dvajsetih največjih kontejnerskih pristaniščih	22
Tabela 6:	Operativna kontejnerska linijska flota s tržnim deležem v letu 2007	25
Tabela 7:	Ladjarji, ki obvladujejo več kot polovico ladijskih zmogljivosti.....	27
Tabela 8:	Pregled naročil ladij med letoma 2007 in 2011	32
Tabela 9:	Pregled obratovalnih stroškov panamax in post-panamax ladje v 000 USD	35
Tabela 10:	Predvidena letna rast svetovnega kontejnerskega prometa po smereh	52
Tabela 11:	Realiziran kontejnerski promet na prekopacifiški prometni poti v 000 TEU	54
Tabela 12:	Realiziran kontejnerski promet na prekoatlantski prometni poti v 000 TEU.....	55
Tabela 13:	Rast velikih kontejnerskih ladij.....	58
Tabela 14:	Članstvo ladjarjev in zmogljivost zavezništev v letu 2007	60
Tabela 15:	Kontejnerski promet na poti Sredozemlje–Daljni vzhod v 000 TEU	71
Tabela 16:	Kontejnerski promet na poti Sredozemlje–Severna Amerika v 000 TEU.....	73
Tabela 17:	Največji linijski operaterji v smeri sever-jug.....	76
Tabela 18:	Svetovna blagovna trgovinska menjava	85

1 UVOD

1.1 Opredelitev problema in predmeta raziskovanja

Rast kontejnerskega prometa je rezultat makroekonomskih, mikroekonomskih in političnih dejavnikov. Ukinjanje trgovinskih zapor, liberalizacija in deregulacija omogočajo hitro rast svetovne trgovine. Liberalizacija trgovanja je sprožila rast in razvoj logistike po vsem svetu. Mednarodne oskrbovalne verige so postale kompleksne in stalno nastajajo novi, boljši logistični modeli. Razvoj logistike spodbujata globalizacija in osvajanje novih trgov. Proizvajalci in trgovci potrebujejo vedno bolj globalne storitve (Christopher Martin, 1992). Avtor je to izjavil že pred desetletjem in pol, njegove ugotovitve in trendi pa še vedno veljajo.

Tržno okolje, v katerem delujejo pomorske kontejnerske linije, se korenito in hitro spreminja. Glavni gonilni sili sprememb sta globalizacija ter obsežna in hitro rastoča uporaba kontejnerjev. Zibelka kontejnerizacije je območje Atlantika, ekonomsko dinamična vzhodna Azija pa je postala največja kontejnerska regija na svetu. Delež vzhodne Azije v svetovnem kontejnerskem prometu je s 25 odstotkov v letu 1980 narasel na današnjih skoraj 50 odstotkov, delež Evrope pa je v tem obdobju zdrsnil z 32 na 23 odstotkov (Barry Rogliano Salles, 2006). Taka neenakomerna porazdelitev tržnega deleža kontejnerskega prometa povzroča velike težave kontejnerskim ladjarjem predvsem pri zagotavljanju optimalnega izkoristka ladijskih zmogljivosti. V raziskavi bomo analizirali deleže svetovnega kontejnerskega prometa po geografskih območjih glede na svetovni kontejnerski pretovor in ravnanja ladjarjev na posamezni prometni smeri ter želeli dokazati, da ladjarji na posameznih linijah - kljub ostri konkurenci na svetovnem trgu prevoza kontejnerjev - dogovorno sodelujejo med seboj.

V prvem desetletju uporabe kontejnerjev ladijskim prevoznikom ni bilo treba skrbeti za dobiček. Združenja so skrbela za urnike in zmogljivosti posameznih linij, močne pomorske konference pa za voznine po dogovorjenih konferenčnih cenikih. Taka lagodnost je lahko trajala do sredine osemdesetih let 20. stoletja, ko je operater Evergreen začel rušiti ustaljena razmerja (Telser Lester, 2005). Ekonomika zahteva nižanje cen transporta, ekonomija obsega, ki sicer predstavlja osnovo za nižanje cen, pa nujno povzroča presežek razpoložljivega ladijskega prostora, ki bi ga ladjarji želeli napolniti, saj samo s polnimi ladjami lahko poslujejo z dobičkom. Ladjarji tekmujejo za večji tržni delež, kar povzroča uvajanje novih zmogljivosti v velikih enotah. Logična ukrepa bi bila nadzor nad uvajanjem novih in enotno upravljanje obstoječih zmogljivosti, a ju je težko doseči (Lim Seok-Min, 1998). Zato je bilo treba proučiti, kako ladjarji vključujejo v promet ladijske zmogljivosti za obvladovanje oziroma

večanje tržnega deleža. Zanesljivo lahko predvidevamo, da ladjarji najboljše poznajo bodoči razvoj na področju izkoriščenosti zmogljivosti ladij in strategij za povečevanje tržnih deležev.

Ker linijski prevozniki delujejo redno, zanesljivo in pogosto, imajo visoke fiksne stroške. Ko enkrat vzpostavijo veliko in drago mrežo ladijskih linij, so pod stalnim pritiskom, da je treba zmogljivosti napolniti. Preprosto dejstvo, da nezapolnjenih zmogljivosti ni mogoče uskladiščiti in prodati kasneje, ko ladja že odpluje, še dodatno povečuje pritisk na zagotavljanje zadostne količine blaga za vsako linijo. Ladjarji so si skušali zagotoviti tovor z dolgoročnimi pogodbami s pošiljatelji, toda kadar so zmogljivosti prevelike, jih skušajo zapolniti tudi s kratkoročnimi posli in nizkimi cenami (Bittlingmayer George, 1989). Zato smo tudi pregledali gibanje voznin na pomembnejših prometnih smereh v povezavi s povprečno velikostjo ladje na določeni prometni smeri.

Na svetovnem linijskem trgu prevoza kontejnerjev po morju je v zadnjih letih močna koncentracija ladjarjev, saj je v letu 2005 petnajst kontejnerskih operaterjev nadzorovalo kar preko 74 odstotkov celotne razpoložljive ladijske zmogljivosti (Sjostrom William, 2004). Z raziskavo med drugim tudi preverjam, če to pomeni, da se v kontejnerskem prometu krepi monopolni položaj posameznih kontejnerskih linijskih ladjarjev in če je vzrok temu pozitivno naravnana zakonodaja na področju ohranjanja konkurence v pomorskem konferenčnem sistemu.

Leta 2004 je bila povprečna velikost ladje približno 2030 TEU. Razcvet na področju t. i. ladij post panamax ima zelo pomemben delež pri naraščanju povprečne velikosti ladje. Panamax ladja je grajena tako, da lahko pluje skozi panamski prekop in je omejena z dolžino 294 metrov, širino 32 metrov in ugrezom 12 metrov. Običajno imajo nosilnost okoli 65.000 ton. Post panamax ladje so večje od panamax ladij in ne morejo uporabljati panamskega prekopa, lahko pa plujejo skozi Sueški prekop. Danes predstavlja flota post panamax ladij že več kot 25 odstotkov nominalne zmogljivosti in trend gradnje novih kontejnerskih ladij se neomajno nadaljuje. Številna so naročila za gradnjo ladij velikostnega razreda panamax in post panamax. Čeprav je lahko število naročil zaskrbljujoče zaradi hitre rasti novega ladijskega prostora, obstaja velika verjetnost, da bo v prihodnjih letih povpraševanje preseglo ponudbo. Glede na polno zasedenost ladjedelniških zmogljivosti in že zabeleženih naročil za gradnjo novih ladij lahko z gotovostjo trdimo, da se bo zmogljivost razpoložljivega ladijskega prostora med letoma 2005 in 2008 povečala za dodatnih 60 odstotkov in bo dosegla 12.550.000 TEU (Drewry Shipping Consultants, 2001). Zato je bilo treba analizirati in raziskati rast zmogljivosti kontejnerskih ladij in delež velikih post panamax ladij v kontejnerski floti ter ugotoviti, če je ta v korelaciji z rastjo oziroma ohranjanjem tržnega deleža posameznega ladjarja.

Uvodni del lahko zaključimo z ugotovitvijo, da je globalizacija svetovnega gospodarstva utrdila pomen kontejnerskega prometa. Stalen razvoj kontejnerizacije vodi do tega, da so prevozi različnih vrst blaga v kontejnerjih konkurenčnejši od konvencionalnih prevozov. Kontejnerizacija se razvija v najučinkovitejšo moderno transportno tehnologijo. V raziskavi so z uporabo razpoložljive domače in tuje strokovne literature povzete teoretične osnove mednarodne ekonomije, ta znanja so aplicirana na analizo in razvoj svetovne kontejnerske linijske flote ter teorijo in izkušnje na področju kontejnerskih prevozov.

1.2 Namen in cilj magistrskega dela

Namen teoretičnega dela magistrskega dela je opredeliti pomen tržišč v območju kontejnerskih pristanišč, pomen pomorskih konferenc, dogovorov in sporazumov med kontejnerskimi linijskimi ladjarji in ugotoviti različnih mednarodnih forumov ter opredeliti glavne svetovne transportne poti.

Namen praktičnega dela raziskave pa je zbrati statistične podatke o svetovni kontejnerski linijski floti, pristaniškem kontejnerskem pretovoru, svetovnem kontejnerskem prometu po geografskih smereh in tržnih deležih največjih svetovnih linijskih ladjarjev ter analizirati dobljene podatke z uporabo znanstvenih metod s ciljem potrditve ali zavrnitve zastavljene hipoteze magistrskega dela.

Ugotoviti je treba:

- kako linijski kontejnerski ladjarji prilagajajo ponudbo povpraševanju na glavnih svetovnih kontejnerskih poteh,
- vzrok obstoja ladjarskih konferenc linijskih kontejnerskih prevoznikov,
- vzrok gradnje vedno večjih ladij vrste post panamax.

Skladno s problematiko in predmetom raziskave je zastavljena temeljna hipoteza: linijski kontejnerski ladjarji morajo povečevati ladijsko zmogljivost in izvajati ukrepe za znižanje stroškov na prepeljano enoto, da ohranijo oziroma povečajo tržni delež. Šele ohranitev tržnega deleža jim omogoča obstoj na tržišču.

Hipotezo bom skušal potrditi z uporabo raziskovalnih metod, ki temeljijo predvsem na proučevanju teoretične podlage in teoretičnih spoznanj ter razpoložljivih statističnih podatkov s področja linijskega prevoza kontejnerjev po morju.

1.3 Uporabljene metode in struktura magistrskega dela

Raziskava temelji na teoretičnih podlagah in spoznanjih, praktičnih izkušnjah in obdelavi statističnih podatkov. Pri teoretičnih izhodiščih je uporabljen deskriptivni pristop k raziskovanju, ki zajema predvsem naslednje metode:

- metodo deskripcije
- metodo klasifikacije
- metodo komparacije
- metodo kompilacije
- metodo dedukcije
- statistično metodo.

Metoda deskripcije služi kot orodje za proučevanje in ponazarjanje dejstev glede razvoja linijskega prevoza kontejnerjev ter ukrepov ladjarjev za obvladovanje tržnega deleža in razvoja ladijskih zmogljivosti. Metoda klasifikacije je uporabljena predvsem z namenom klasifikacije globalnih kontejnerskih transportnih smeri. S komparativno metodo je možno opraviti primerjavo uravnoteženosti blagovnih tokov in posledično izkoriščenosti ladijskih zmogljivosti na posamezni transportni smeri. Ker so v magistrski nalogi uporabljena tudi spoznanja in navedbe drugih avtorjev, bo deskriptivna metoda temeljila na metodi kompilacije. Z uporabo deduktivne metode, na podlagi logičnih značilnosti določenih odnosov, ki veljajo na področju linijskih kontejnerskih prevozov, se povzemajo posamični lastni sklepi in dokažejo nova dejstva. S statistično metodo je ugotovljen in analiziran odnos med svetovnim kontejnerskim prometom ter velikostjo kontejnerske ladijske flote in odnos med svetovnim kontejnerskim prometom in svetovno blagovno trgovinsko menjavo.

Magistrsko delo se pri proučevanju primarnih in sekundarnih virov opira na strokovno literaturo domačih in tujih strokovnjakov, vire, prispevke in članke z najnovejšimi teoretičnimi in praktičnimi spoznanji z omenjenega področja.

Magistrsko delo je razdeljeno na pet poglavij. Uvodnemu poglavju, kjer je prikazana obravnavana problematika in metode dela, sledi vsebinski del, ki zajema naslednja štiri poglavja. V drugem poglavju je predstavljena mednarodna menjava in kontejnerizacija, kjer z metodo deskripcije povezujemo globalizacijo poslovanja podjetij in rast mednarodne blagovne menjave z razvojem kontejnerizacije in posledično razvojem ladijskega linijskega servisa. Tretje poglavje obsega analizo razvoja svetovne kontejnerske linijske flote. S pomočjo metode deskripcije, kompilacije in dedukcije je ugotovljeno, kako linijski kontejnerski ladjarji prilagajajo ponudbo povpraševanju na glavnih svetovnih transportnih poteh, zakaj obstajajo ladjarske konference linijskih kontejnerskih prevoznikov in gradijo vedno večje ladje

vrste post panamax. Ugotovljeni so tudi ukrepi za zniževanje stroškov na prepeljano enoto in načini povečevanja ladijskih zmogljivosti posameznih prevoznikov s ciljem obstoja na zahtevnem trgu kontejnerskih prevozov. V tem poglavju je s pomočjo statistične metode izvedena tudi dvojna regresijska analiza, s katero je ugotovljena dejanska povezanost obsega svetovnega kontejnerskega linijskega prometa z velikostjo svetovne kontejnerske linijske flote. Četrto poglavje obravnava analizo globalnih kontejnerskih transportnih smeri ter s pomočjo metode klasifikacije in komparacije določa glavne transportne smeri in pomembnejša ravnanja ladjarjev na teh transportnih smereh z namenom učinkovitega upravljanja ladijskih zmogljivosti ter dejansko problematiko upravljanja ladijskih zmogljivosti zaradi neuravnovešenih blagovnih tokov. V tem poglavju je podrobneje obravnavano območje Jadranskega morja s poudarkom na kontejnerskem prometu Luke Koper, d. d. Peto poglavje obravnava oceno bodočega razvoja kontejnerskih prevozov predvsem z deskripcijo povezav med globalizacijo, razvojem svetovne trgovine in gospodarskih povezovanj kot izhodišča za nadaljnjo rast kontejnerskega prometa. S pomočjo statistične metode je izvedena tudi regresijska analiza, ki ugotavlja dejansko povezanost obsega svetovnega kontejnerskega linijskega prometa s svetovno blagovno trgovinsko menjavo.

2 MEDNARODNA MENJAVA IN KONTEJNERIZACIJA

2.1 Globalizacija poslovanja

Globalizacijo kot splošen pojav proučujejo različne vede (Wallerstein, 1999, str. 141-142). Lahko jo opredelimo kot sklop sprememb v družbi, politiki in ekonomskem sistemu, ki so posledica razširjenega trgovanja in kulturnih izmenjav na globalni ravni. V ekonomskem smislu se nanaša na posledice trgovanja, še zlasti liberalizacije trgovine.

Pojave globalizacije lahko spremljamo že od 15. stoletja dalje z razvojem kapitalizma in modernizacije v Evropi. Najbolj očiten začetek globalizacije je obdobje novih prekomorskih odkritij, ko je prišlo do nazadovanja tedanjega Turškega cesarstva in beneške trgovine, po drugi strani pa do rasti novih mest ob Atlantiku, kamor se je nezadržno selila svetovna trgovina. Prenosu svetovne trgovine na Atlantik je sledilo odkrivanje vedno novih plovni poti. Posamezne države so ugotovile, da lahko z izkoriščanjem prekomorskih posesti hitro obogatijo. Tako je prišlo do kolonizacije, ki jo lahko imamo za predhodnico globalizacije. Glavne razlike med kolonializmom in globalizacijo so v demokratičnosti procesov in vrednotah. Če so bili kolonialni imperiji zgrajeni s pomočjo vojaške sile, je sodoben sistem zgrajen v okviru demokratičnih načel. Izkoriščeni narodi v kolonijah so veljali za manj vredne in kolonialistične države so nad njimi izvajale politiko rasizma in nacionalizma (Wallerstein, 1999, str. 22-23). Danes takšnih odnosov ni več, ugotovimo lahko, da se je svet s humanega vidika spremenil.

Globalizacijo definiramo kot (Svetličič, 1996):

- večdimenzionalni proces, ki vključuje ekonomske, politične, pravne in kulturne sestavine, kakršne skupaj tvorijo novo kakovost,
- globalno internacionalizacijo,
- proces, ki krepi povezanost in terja globalno koordinacijo in integracijo aktivnosti na povsem nov način,
- proizvodnjo v osnovi enakih proizvodov za domačo porabo in tujino, ki pa se že delno prilagaja lokalnim okusom in navadam.

Globalizacija kot koncept se pojavi v drugi polovici 20. stoletja. Ta koncept se kaže preko procesov postindustrializacije in postmodernizacije s širjenjem dostopa do materialnih dobrin. Priložnosti globalnega gospodarstva, ki so se ponujale od osemdesetih let dalje, so nekatera podjetja dobro izkoristila, kar jih je pripeljalo na

pot visoke rasti poslovanja. Njihova tržna vrednost je zelo narasla. Podjetja, ki se globalizaciji niso prilagodila, pa so se znašla v neusmiljeni cenovni konkurenci.

Ločimo tri tipe internacionalnih podjetij (Harzing, 2000, str. 115):

- Globalno podjetje deluje v dejavnostih z relativno standardiziranimi potrebami potrošnikov - pomembna je ekonomija obsega, saj odloča konkurenčnost cen. Strateška zahteva je učinkovitost. Povezana podjetja so le ventili za štabe, od katerih so običajno močno odvisna.
- Pri multinacionalnem podjetju so proizvodi in storitve diferencirani ter zadovoljujejo različne potrebe potrošnikov. Lokalno povpraševanje je odvisno od kulture, socialnih in političnih razlik med državami. Podjetje je decentralizirana mreža.
- Transnacionalno podjetje kombinira značilnosti obeh zgoraj omenjenih tipov. Skuša se simultano odzivati na včasih navzkrižne strateške potrebe globalne učinkovitosti in nacionalne odvisnosti. Tu gre za medsebojno odvisnost podjetij.

Podjetja, ki delujejo na svetovnih tržiščih, ustanavljajo nova podjetja oziroma podružnice z uporabo v svetu znanega lastnega imena podjetja oziroma blagovne znamke. Vodena so iz centrov, ki so razmeščeni širom sveta. Vodstvo teh podjetij stalno analizira tržišča, da se lahko hitro prilagaja tržnim situacijam. Poleg tega lahko taka podjetja podrobno analizirajo tudi ostale pogoje poslovanja v posamezni državi in poiščejo najboljše konkurenčne prednosti med državami sveta. Tu gre predvsem za analizo davčnih stopenj, predpisov delovne zakonodaje ter predpisov na področju varovanja okolja in njihov vpliv na stroške. Število teh podjetij narašča in postajajo sinonim za visoko dobičkonosnost. V svetovnem gospodarstvu si ustvarjajo položaj, s katerim lahko nemoteno izkoriščajo meddružbene razlike. V globalnem gospodarstvu se kmalu izkaže, da odločitve sprejemajo najmočnejši. Podjetja, ki delujejo na svetovnem tržišču, lahko z lahkoto potiskajo manjša podjetja iz območja odločanja, kar jim omogoča ustvarjati visoke dobičke. Internacionalna podjetja so večinoma povezovalci med proizvodnjo v nerazvitem svetu in potrošnjo v razvitem svetu.

Med gonilne sile globalizacijskih procesov zadnjih nekaj desetletij uvrščamo (Intriligator, 2001):

- tehnološki napredek, ki je močno zmanjšal stroške transporta in komunikacij, ter izreden razvoj informatike,

- liberalizacijo mednarodne trgovine in druge oblike ekonomske liberalizacije, ki pospešujejo premike kapitala in drugih produkcijskih faktorjev,
- organizacijske spremembe, razvoj nacionalnih, multinacionalnih, mednarodnih in globalnih korporacij ter širitev delovanja različnih nevladnih organizacij na globalno raven,
- konvergenco vloge tržnega gospodarstva in proste menjave,
- globalizacijo in homogenizacijo medijev, umetnosti, zabave ter širjenje uporabe angleškega jezika.

Danes lahko vedno bolj govorimo tudi o globalnih dejavnostih (Pučko, 1996, str. 167). Globalna panoga je tista, v kateri je konkurenčni položaj nekega podjetja v neki državi znatno pod vplivom njenega položaja v drugih državah. Tako bo dobivala značilnost globalne panoge tista panoga, v kateri dobiva neke konkurenčne prednosti, če povezuje dejavnosti na svetovni ravni.

2.2 Kontejnerizacija

Kontejnerizacija je pomemben člen logistične revolucije, ki je bistveno spremenil način transporta blaga. Iznajdba kontejnerja kot sredstva za transport blaga izvira iz petdesetih let prejšnjega stoletja, ko je v Združenih državah Amerike Malcolm McLean predstavil novo tehnološko pridobitev, kontejner. S to tehnično rešitvijo je bil zagotovljen premik blaga iz enega kraja v drugi kraj, ne da bi bilo treba vsebino kontejnerja fizično prestavljati. Do iznajdbe kontejnerja je bila velika večina blaga naložena in razložena ročno s pomočjo delavcev nosačev. Kako pomembna iznajdba je bila to za optimizacijo stroškov logistike, pove že samo dejstvo, da so znašali stroški nakladanja blaga na ladjo v petdesetih letih 5,86 ameriškega dolarja na tono naloženega blaga, s pričetkom uporabe kontejnerjev pa so se ti stroški znižali na borih 16 centov na tono naloženega blaga. Uporaba kontejnerja je pogojevala tudi potrebo po posebni pretovorni opremi, ki je nadomestila fizično delovno silo in skrajšala čas prekladalnih dejavnosti. To je vodilo tudi v nujnost standardizacije kontejnerja, saj samo standardne mere kontejnerja zagotavljajo nemotene pretovorne manipulacije s specialno pretovorno opremo in prevoznimi sredstvi. Tako je Mednarodna organizacija za standardizacijo (ISO) standardizirala nekaj vrst kontejnerjev, med katerimi sta danes najbolj v uporabi 20-čveljski in 40-čveljski kontejner (Levinson, 2006). Za statistične potrebe se uporablja enota 20-čveljski kontejner s kratico TEU (twenty equivalent unit).

Danes so v uporabi naslednje standardne mere kontejnerjev:

Dolžina:

- 10 čevljev, kar znaša 2,991 metra
- 20 čevljev, kar znaša 6,058 metra
- 30 čevljev, kar znaša 9,125 metra
- 40 čevljev, kar znaša 12,192 metra

Širina:

- 8 čevljev, kar znaša 2,591 metra

Višina:

- 8,5 čevlja, kar znaša 2,591 metra, imenovan tipski kontejner
- 9,5 čevlja, kar znaša 2,869 metra, imenovan visoki kontejner
- 4,25 čevlja, kar znaša 1,2835 metra, imenovan nizki kontejner

Kontejnerji so danes nepogrešljiv element za izvajanje transporta. Ker kontejner na svoji poti prečka ozemlja različnih držav z različnimi zakonskimi omejitvami glede dovoljene mase tovora v cestnem in železniškem prometu, je Mednarodna organizacija za standardizacijo (ISO) standardizirala tudi največjo dovoljeno maso kontejnerja s tovorom. Ta znaša pri 20-čevljskem kontejnerju 24.000 kilogramov, pri 40-čevljskem pa 30.480 kilogramov.

Danes se glavnina blagovnih skupin prevaža v kontejnerjih. Na tržišču obstaja mnogo vrst kontejnerjev, ki so tehnično prilagojeni posameznim blagovnim skupinam. Kontejner je posebnega pomena za pomorski transport, ki stalno pridobiva na pomenu. Zaradi vedno krajših tranzitnih časov in standardiziranih manipulacij ter ugodne cene storitve je pomorski prevoz kontejnerjev pridobil zaupanje naročnikov in si ustvaril sloves hitrega, varnega in ekonomičnega načina prevoza blaga.

Kontejnerizacija je na relativno kratki razvojni poti, ki se je začela v petdesetih letih prejšnjega stoletja, doživela ogromen napredek. Z optimizacijo in standardizacijo pretovornih procesov se je pospešeno razvijal celoten logističen sistem. Kontejnerizacija se je razvila do te mere, da je za obvladovanje procesov nujno potrebna ustrezna informacijska tehnologija, s pomočjo katere je možno obvladovati maso prepeljanih kontejnerjev ter imeti v vsakem trenutku ustrezno informacijo. Zaradi teh sprememb je tudi manjša potreba po zaposlenih na področju delovno intenzivnih dejavnosti. Kontejnerizacija je učinkovito odpravila oziroma zmanjšala kopico časovno in stroškovno intenzivnih nalog. Postala je kompleksen proces, ki uporablja pri svojem delovanju najsodobnejšo tehnologijo ter visoko stopnjo znanja in sposobnosti kadrov, ki delujejo na tem specifičnem področju. Kontejnerizacijo lahko definiramo kot proces uvajanja transporta tovora s kontejnerji, ki omogočajo hiter kombinirani transport blaga. Tak način transporta je z ladijskega vidika zelo praktičen

pri izvajanju linijskega transporta blaga predvsem zaradi velike mere fleksibilnosti in možnosti uravnavanja količin glede na linijsko zmogljivost.

2.3 Ladijski linijski servis

Za ladijski linijski servis je značilno, da ladjar vozi na določeni liniji, kjer zagotavlja reden servis uporabnikom linijskih storitev po vnaprej objavljenem urniku, prostorski zmogljivosti in voznini. Voznine in prevozni pogoji morajo biti javno objavljeni in časovno omejeni.

Linijski ladijski prevozniki poslujejo v izredno dinamičnem in stalno spreminjajočem se poslovnem okolju. Razmere so izjemno dinamične zaradi hitrih tehnoloških sprememb, integracije logističnih verig in novih organizacijskih struktur. Za linijske prevoznike je značilno, da delujejo redno, zanesljivo in pogosto, zato se pri svojem poslovanju soočajo z visokimi fiksnimi stroški. Visok delež fiksnih stroškov sili linijske ladijske prevoznike k čim višji stopnji izkoriščenosti zmogljivosti na določeni liniji.

Velike in opazne spremembe so se zgodile predvsem v zadnjem desetletju, ko so kontejnerski linijski prevozniki temeljito preoblikovali mrežo pomorskih linij. Uvedli so nove vrste storitev, ki temeljijo na glavnih pristaniščih, ki jih imenujemo tudi »hub« pristanišča, okoli katerih so se razvile lokalne, t. i. »feeder« linije. Ta princip oblikovanja linijskega ladijskega prometa kontejnerjev je zelo priljubljen na mednarodnih trgovskih poteh z velikim prometom v smeri Evropa–Daljni vzhod in Daljni vzhod-zahodna obala Združenih držav Amerike. S tem je nastala cela vrsta novih prekladalnih centrov vzdolž prometnic v smeri vzhod–zahod.

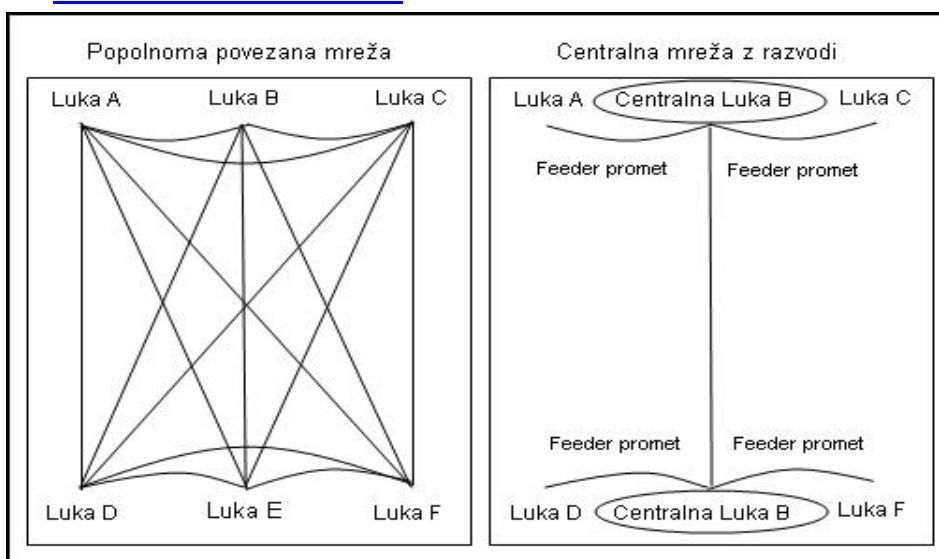
Večina strokovnjakov, ki se ukvarja z logistiko linijskega prevoza kontejnerjev po morju, daje prednost načinu poslovanja po sistemu »hub« pristanišč z lokalnimi linijami med kontinentalnimi pristanišči. Trdijo, da bi v praksi bil najučinkovitejši model ekvatorialna plovna linija okoli sveta, na katero bi se v prekladalnih središčih oziroma »hub« pristaniščih vezale linije v smereh sever–jug, diagonalnih smereh in regionalne ladijske linije (Ashar, 2002). Zato lahko sklepamo, da so skozi prakso poslovanja kontejnerski ladijski prevozniki prišli do ugotovitve, da je organizacija transporta po sistemu centralne mreže z razvodi boljša od popolnoma povezane mreže.

Za kontejnersko linijsko plovbo je značilno naslednje:

- ladje, ki plujejo v linijski plovbi, v posamičnih pristaniščih tržijo le del celotnega razpoložljivega prostora;

- ladijski prostor ni namenjen enemu komitentu, ampak več različnim komitentom;
- ladja, ki pluje v linijski plovbi, ima daljše časovno obdobje določeno plovbno smer, ki redno povezuje več pristanišč natovora in raztovora blaga;
- linijski operater večinoma vzdržuje določeno linijo z organizirano skupino ladij;
- rednost in pogostost prevozov;
- čas, potreben za nakladanje blaga v pristaniščih, je omejen s predvidenim časom postanka ladje v posamičnem pristanišču na osnovi reda plovbe.

Slika 1 [Organizacija transporta po sistemu popolnoma povezane mreže in centralne mreže z razvodi](#)



Vir: European Commission, 2005, str. 36.

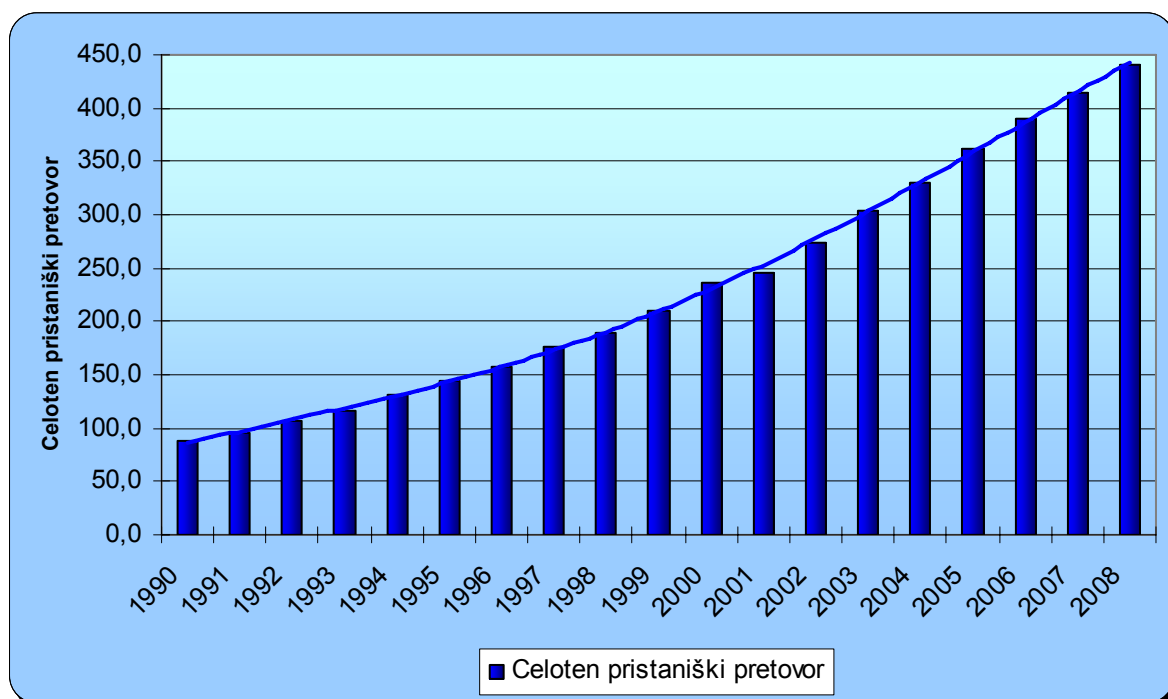
Pri vsem tem pa je pomembno dejstvo, da čimbolj je kontejnersko linijsko ladijsko omrežje učinkovito z vidika ladjarjev, tem manj ustreza zahtevam pošiljateljev po pogostosti in fleksibilnosti. Zato tudi največje ladje pristajajo v več pristaniščih med začetnim in končnim pristaniščem vsake medkontinentalne linije. S pomočjo združenj in zaradi združitvev in prevzemov ladijskih kontejnerskih prevoznikov je nastalo na vseh glavnih trgovskih poteh omrežje, na katerega so se navadili tako ladjarji kot uporabniki. Optimalna linijska mreža se ne oblikuje samo zaradi zmanjševanja stroškov in večanja učinkovitosti linijskih prevoznikov, temveč tudi zaradi potreb pošiljateljev in njihove pripravljenosti plačati več za boljši servis. S stališča stroškov ladjarjev bi bil upravičen razvoj še večjih ladij, kot jih poznamo danes, ki bi z veliko hitrostjo potovale med »hub« pristanišči. Ugotavljamo pa, da zaradi potrebne prilagodljivosti pošiljateljem do tega še ni prišlo, kljub temu, da se svetovni promet s kontejnerji stalno povečuje in razvija.

3 ANALIZA RAZVOJA SVETOVNE KONTEJNERSKE FLOTE

3.1 Svetovni promet s kontejnerji

Globalizacija gospodarstva nedvomno vpliva na rast svetovne izmenjave surovin, polizdelkov in končnih izdelkov, s čimer se povečuje vloga in uporaba kontejnerjev. Kontejnerji s svojimi tehničnimi lastnostmi zagotavljajo optimalen izkoristek tovornega prostora. V zadnjih letih prihaja do izjemne rasti kontejnerskega prometa predvsem iz smeri Daljnega vzhoda proti Severni Ameriki, severni Evropi ter Sredozemlju. Pomembno rast kontejnerskega prometa zasledimo tudi iz smeri Daljnega vzhoda proti Srednjemu vzhodu in Južni Aziji, Daljnega vzhoda in Južne Afrike in Daljnega vzhoda in vzhodne obale Južne Amerike.

Graf 1: [Celoten svetovni pristaniški kontejnerski pretovor v mio TEU](#)



Vir: lasten

Podatki kažejo, da svetovni pristaniški pretovor kontejnerjev stalno narašča. V letu 2005 je na primer porasel za 9,3 odstotkov glede na leto 2004 (Barry Rogliano Salles, 2006, str. 1). V prihodnjih letih lahko pričakujemo visoko rast kontejnerskega prometa na vseh svetovnih prometnih smereh. Strokovnjaki ocenjujejo, da glavni dejavnik, ki lahko omaja stabilnost rasti kontejnerskega prometa, ne bo posledica ponudbe ladijskega prostora, temveč nenadnega in nepredvidenega dogajanja na

tržišču, ki lahko vpliva na znižanje ekonomske dejavnosti Združenih držav Amerike in držav Evropske unije.

Tabela 1: [Ocena rasti svetovnega kontejnerskega prometa](#)

Leto	Mio TEU	Index
2002	77,8	100
2003	86,7	111
2004	94,7	109
2005	104,5	110
2006	112,8	108
2007	120,0	106
2008	127,2	106

Vir: Drewry shipping consultants, 2003, str. 7, str. 36.

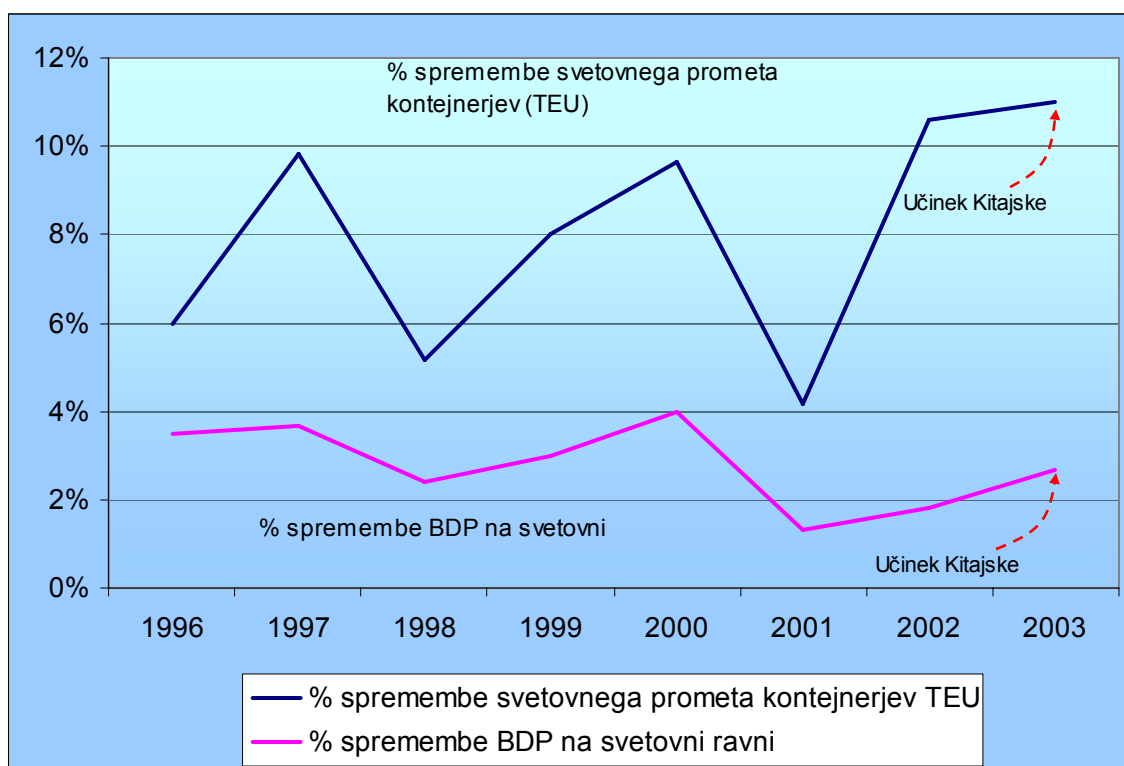
Na osnovi tabele št. 1 lahko ugotovimo, da bo kontejnerski promet v srednjeročnem obdobju rasel povprečno za dobrih sedmih odstotkov na leto. Skupna točka vseh porastov prometa s kontejnerji je Kitajska (European Commission, 2005, str. 25). Glavni vzroki povečanja kontejnerskega prometa na svetovnih prometnih smereh so prenosi proizvodnih zmogljivosti v to državo, ki dosega visok delež proizvodnje ter predstavlja izvorno točko, iz katere blago prihaja na svetovno tržišče. Kljub temu, da proces globalizacije traja že vrsto let, se je stopnja neposrednih tujih vlaganj v kitajsko gospodarstvo še povečala, odkar je Kitajska leta 2001 postala član Svetovne trgovinske organizacije. Rast kitajske ekonomije je v veliki meri vezana na izvoz in je v večini primerov rezultat agresivno naravnanih strategij za prenos proizvodnih zmogljivosti mednarodnih podjetij v to državo. Kitajska se je že uveljavila kot osrednja svetovna proizvajalka predvsem zaradi cenene delovne sile tako na obalnih področjih kot tudi v notranjosti dežele in zaradi svoje ozemeljske prostranosti. Po drugi strani pa Kitajska dobiva velike prednosti tudi na račun članstva v Svetovni trgovinski organizaciji.

Ugotovimo lahko, da kontejnerski promet narašča tudi zaradi nižje gospodarske rasti znotraj posameznih večjih ekonomskih območij. Na osnovi rezultatov z grafa št. 2 lahko sklepamo, da je povezava med gospodarsko rastjo, ki jo merimo z bruto družbenim produktom (BDP), in svetovnim kontejnerskim prometom v zadnjih letih postala šibkejša. Hkrati se z večanjem deleža prenosa proizvodnih zmogljivosti na Kitajsko veča kitajski izvoz, kar ima za posledico tudi rast uvoza zaradi zadostitve potreb po surovinah in polizdelkih za proizvodnjo na Kitajskem.

Danes večina ladjarjev dosega visoko stopnjo zasedenosti ladijskega prostora in s tem povezano višjo dobičkonosnost lastnega poslovanja. V tem procesu rasti kontejnerskega prometa in boljšega izkoristka ladijskih zmogljivosti ne smemo poudarjati samo pomena Kitajske, ki je s svojimi desetimi največjimi pristanišči dosegla nad sedemintrideset odstotkov svetovnega prometa s kontejnerji, saj je izkoriščenost ladij tudi na vseh drugih svetovnih prometnih smereh blizu celotne razpoložljive zmogljivosti.

Porast količine prepeljanih kontejnerjev preko Tihega oceana je po pričakovanjih v smeri proti vzhodu. Ladijski prevozniki preko Atlantika znižujejo ponudbo zmogljivosti in s tem dosegajo, da se zasedenost ladijskih tovornih zmogljivosti znatno izboljšuje glede na predhodna leta. Kontejnerski terminali v bolj razvitih regijah, kot sta Severna Evropa in Severna Amerika, uživajo sadove globalizacije proizvodnje predvsem zaradi uvoza blaga široke potrošnje.

Graf 2: [Gibanje svetovnega BDP in svetovnega prometa s kontejnerji](#)



Vir: European Commission, 2005, str. 18.

V zadnjih letih smo priča tudi nenehnemu razvoju pristaniških kontejnerskih terminalov. To se odraža v porastu števila pristanišč, ki so vključena v prekomorski medkontinentalni kontejnerski prevoz. Skupni svetovni pristaniški promet kontejnerjev je leta 1990 znašal nekaj manj kot 100.000.000 TEU, ob koncu leta 2007 pa že preko 425.000.000 TEU. V prihodnjem obdobju lahko z gotovostjo

pričakujemo nadaljnjo rast, ki bo po nekaterih ocenah konec leta 2008 presegla 450.000.000 TEU.

Vodilni pomorski kontejnerski terminali so na Daljnem vzhodu. Njihovo vodilno vlogo lahko pojasnimo z dejstvom, da se je to območje intenzivno in dinamično vključevalo v procese druge industrijske revolucije. Prav tako je za to območje značilno, da je razvilo in prevzelo vlogo v proizvodnji tehnično in tehnološko visoko razvitih izdelkov, s katerimi je tudi uspešno prodrlo na svetovno tržišče.

Države Daljnega vzhoda so predvsem izvozno usmerjene, poleg tega pa na tem območju živi približno 2,5 milijarde ljudi, ki so odvisni od uvoza, predvsem industrijskih surovin in prehranskih izdelkov, ki so v večini primerov primerni za prevoze v kontejnerjih. Zato lahko pričakujemo, da bodo pristaniški kontejnerski terminali na Daljnem vzhodu tudi v prihodnosti ohranili vodilno mesto v svetovnem pristaniškem kontejnerskem prometu. Ta pristanišča so zelo pomembna za prevozne poti v smeri Amerike, Avstralije, Kitajske, Evrope, Južne Amerike in Afrike.

Območje Srednjega vzhoda lahko opredelimo kot veliko uvozno območje, kjer je presežek v zalogah kontejnerjev tesno povezan s ceno nafte. Ko je cena nafte visoka, se poveča tudi uvozni promet, saj sta večji državna in zasebna poraba. Kontejnerski izvoz iz omenjene regije pa ostaja minimalen.

Evropa predstavlja območje s presežkom kontejnerskih storitev, medtem ko sta Južna Azija in Daljni vzhod območji s povečanim povpraševanjem po kontejnerskih storitvah. Svetovno gospodarstvo doživlja stalne spremembe, ki se odražajo predvsem na nacionalni ravni posameznih držav. Zaradi globalizacije poslovanja podjetij se proizvodnja seli v države z nižjo stopnjo razvitosti in cenejšo delovno silo, kar neposredno vpliva na rast in spreminjanje blagovnih tokov ter njihovo stalno optimizacijo.

Nacionalne ekonomije so vedno bolj soodvisne in vključene v svetovni ekonomski sistem. Danes v svetu skoraj ni države, ki ne bi bila vključena v svetovno trgovino. Svetovna trgovina povzroča vse večjo mednarodno konkurenco, selektivnost in koncentracijo, na drugi strani pa povečano in hitrejšo svetovno ponudbo blaga in storitev. Konkurenca iz države na drugi strani zemeljske oble je praviloma močnejša kot tista iz sosednjega kraja ali države. Glede na to lahko sklepamo, da je globalizacija trgov in proizvodnje ključni dejavnik, ki generira stalno rast pristaniškega pretovora kontejnerjev.

Tabela 2: Rast pristaniškega pretovora 2000-2003 in predvidena rast v letih 2003-2008

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Severna Amerika	8,4 %	1,2 %	9,6 %	8,7 %	5,7 %	7,9 %	5,4 %	4,0 %	2,7 %
Zahodna Evropa	9,5 %	2,7 %	8,4 %	6,6 %	7,6 %	8,2 %	5,6 %	4,6 %	4,2 %
<i>Severna Evropa</i>	8,2 %	1,7 %	7,7 %	8,1 %	6,8 %	8,3 %	5,4 %	4,3 %	3,8 %
<i>Južna Evropa</i>	11,7 %	4,1 %	9,6 %	4,2 %	9,0 %	7,9 %	5,8 %	5,0 %	4,8 %
Daljni vzhod	16,9 %	5,0 %	15,4 %	14,3 %	10,5 %	12,0 %	9,0 %	7,8 %	7,3 %
Jugovzhodna Azija	15,2 %	2,9 %	10,9 %	8,6 %	11,5 %	10,2 %	9,1 %	9,0 %	9,0 %
Srednji vzhod	9,6 %	10,0 %	11,8 %	15,7 %	9,4 %	8,2 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %
Latinska Amerika	10,1 %	5,4 %	1,0 %	13,5 %	8,8 %	7,9 %	8,7 %	6,7 %	6,6 %
<i>Karibska/Srednja Amerika</i>	9,1 %	4,6 %	1,5 %	13,0 %	9,9 %	6,0 %	5,1 %	5,1 %	5,0 %
<i>Južna Amerika</i>	11,4 %	6,4 %	0,3 %	14,1 %	7,5 %	10,3 %	8,6 %	8,5 %	8,5 %
Oceanija	8,3 %	3,3 %	12,4 %	7,7 %	4,2 %	8,2 %	5,4 %	3,9 %	3,5 %
Južna Azija	8,0 %	10,3 %	12,4 %	17,0 %	10,6 %	10,1 %	9,7 %	9,7 %	9,6 %
Afrika	12,3 %	7,9 %	8,0 %	9,2 %	5,3 %	5,8 %	4,9 %	4,8 %	4,7 %
Vzhodna Evropa	13,0 %	33,1 %	16,9 %	25,5 %	10,2 %	14,4 %	8,8 %	8,8 %	8,8 %
Svet	11,1 %	8,2 %	10,7 %	12,7 %	8,4 %	9,3 %	7,3 %	6,5 %	6,2 %

Vir: Drewry shipping consultants, 2003, str. 5.

Ugotovitve vsekakor lahko potrdimo tudi s podatki iz tabele št. 2, ki prikazuje dejansko in ocenjeno rast pristaniškega pretovora po svetovnih območjih med letoma 2000 in 2008. Na osnovi razpoložljivih podatkov lahko ugotovimo, da je rast pristaniškega pretovora v celotnem opazovanem obdobju najintenzivnejša prav na območju Daljnega vzhoda, Jugovzhodne in Južne Azije. Ostala področja beležijo nižje stopnje rasti, v opazovanem obdobju pa pristaniški pretovor kontejnerjev ni nikjer upadel.

Kljub navedenemu pa so kontejnerski prevozniki, operaterji in terminalisti v stalni nevarnosti, da bodo izgubili pomembne stranke, ne zaradi svojih pomanjkljivosti ali infrastrukture, temveč zato, ker bi stranka lahko spremenila svoje servisne službe ali pa sklenila nove pogodbe z drugimi prevozniki (Slack in drugi, 1996). Kontejnerski prevozniki, operaterji in terminalisti se neprestano soočajo z novimi konkurenti, še posebej s konkurenti, ki jih ustanovljajo kontejnerski ladjarji, železniški prevozniki in logistične družbe ter investicijske skupine, ki razvijajo namenske terminale v velikih kontejnerskih prekladalnih centrih.

Prevozniki uporabljajo za upravljanje pretoka kontejnerjev vse popolnejšo informacijsko tehnologijo, s kontejnersko kabotažo uspevajo manjšati presežke in primanjkljaje kontejnerjev, kontejnerje si izmenjujejo tudi medcelinsko. Ustanavljanje globalnih združenj je sodelovanje med prevozniki dvignilo na še višji nivo. Člani združenj si izmenjujejo kopenske logistične informacije, tehnike dela in vire ter se

kolektivno pogajajo z dobavitelji, kot so terminali, železniški operaterji, izvajalci servisa feeder, cestnimi prevozniki itd. Kopenska in kontejnerska logistika sta torej pomembni področji delovanja ladijskih linijskih prevoznikov. Ladjarji, ki ju znajo bolje upravljati, lahko mnogo prihranijo in dosežejo stroškovno prednost. Ker pa je to delo zelo kompleksno, prinaša tudi pomembno poslovno prednost pred konkurenti.

S podrobnejšim pregledom poslovanja kontejnerskega pretovora lahko ugotovimo, da je promet s kontejnerji na vseh opazovanih geografskih območjih stalno rasel. To ponazarjata tabela št. 3 s podatki o pristaniškem pretovoru kontejnerjev po območjih in tabela št. 4, ki prikazuje deleže po svetovnih geografskih območjih. Svetovna letna rast pretovora kontejnerjev se je v opazovanem obdobju gibala med 8,4 in 15 odstotki letno. V opazovanem obdobju se je kontejnerski promet z začetnih slabih 39 milijonov TEU leta 1980 povečal na dobrih 362 milijonov TEU leta 2005.

Podatki kažejo na precej raznoliko letno rast kontejnerskega prometa na posameznih geografskih območjih v osemdesetih in devetdesetih letih, kar sovpada z začetno fazo globalizacije poslovanja. V letih 2004 in 2005 opazimo precej uravnoteženo rast med vsemi primerljivimi geografskimi območji z največjimi odstopanji pri višji rasti v deželah, ki gravitirajo na Daljni vzhod, jugovzhodno in južno Azijo. V teh deželah pretovorijo glavino kontejnerjev. Globalizacija svetovnega poslovanja se jasno odraža v statističnih podatkih o enakomernejši stopnji rasti kontejnerskega prometa na vseh geografskih območjih ter koncentraciji blagovnih tokov na območju Daljnega vzhoda, jugovzhodne Azije ter južne Azije.

Globalizacija mednarodne proizvodnje in mednarodna delitev dela sta povzročili veliko rast količine prekomorskih prevozov kontejnerjev. Pomembnejša morska pristanišča, ki so vključena v svetovni promet s kontejnerji, se praviloma nahajajo na gospodarsko dobro razvitih območjih. Glede na to, da daljnovzhodne države prevladujejo v svetovnem kontejnerskem izvozu in uvozu, so azijske trgovske poti postale najpomembnejše na svetu. Druga pomembna ugotovitev je, da trgovinsko neravnotežje, tj. razlika v kontejnerskem prometu med obema smerema iste trgovske poti, vedno bolj narašča. Upravljanje velike rasti trgovskega neravnotežja predstavlja prevoznikom povečane stroške na enoto tovora.

Letna rast kontejnerskega prometa je vsaj dvakrat višja od letne rasti svetovnega bruto družbenega produkta. S povprečno letno rastjo blizu 8 odstotkov v srednjeročnem obdobju se je kontejnerski promet več kot podvojil.

Tabela 3: Pristaniški kontejnerski pretovor po območjih med letoma 1980 in 2005 v 000 TEU

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Severna Amerika	9.531	16.659	24.938	26.410	28.454	30.836	31.216	34.207	37.170	39.284	42.394
Zahodna Evropa	11.750	22.539	39.999	44.202	46.987	51.472	52.845	57.298	61.060	65.707	71.069
<i>Severna Evropa</i>	8.644	15.983	25.603	27.217	29.140	31.539	32.090	34.554	37.362	39.885	43.212
<i>Južna Evropa</i>	3.106	6.556	14.396	16.984	17.847	19.934	20.755	22.744	23.698	25.822	27.857
Daljni vzhod	7.662	23.015	48.972	52.355	60.810	71.110	74.653	86.122	98.430	108.808	121.854
Jugovzhodna Azija	1.871	9.687	26.062	27.894	30.692	35.344	36.376	40.325	43.792	48.818	53.787
Srednji vzhod	1.943	3.583	8.040	8.829	10.030	10.997	12.093	13.523	15.652	17.126	18.522
Latinska Amerika	2.351	5.046	12.920	15.057	16.192	17.828	18.792	18.978	21.537	23.435	25.289
<i>Karibska/C. Amerika</i>	1.811	3.292	6.765	8.150	9.101	9.928	10.388	10.548	11.920	13.096	13.885
<i>Južna Amerika</i>	540	1.754	6.155	6.907	7.091	7.900	8.405	8.430	9.616	10.339	11.404
Oceanija	1.610	2.333	3.870	4.155	4.657	5.041	5.209	5.857	6.305	6.567	7.103
Južna Azija	249	1.780	4.365	4.661	5.077	5.481	6.046	6.799	7.953	8.799	9.685
Afrika	1.454	2.670	5.636	5.718	6.218	6.984	7.535	8.139	8.888	9.357	9.903
Vzhodna Evropa	373	612	959	978	955	1.080	1.438	1.680	2.109	2.325	2.660
Svet	38.794	87.924	175.761	190.259	210.072	236.173	246.203	272.928	302.896	330.226	362.266

Vir: Drewry Shipping Consultants, 2007.

Tabela 4: Delež po območjih v svetovnem pristaniškem kontejnerskem pretovoru med leti 1980 in 2005

	1980	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Severna Amerika	24,6 %	18,9 %	14,2 %	13,9 %	13,5 %	13,1 %	12,7 %	12,5 %	8,7 %	5,7 %	7,9 %
Zahodna Evropa	30,3 %	25,6 %	22,8 %	23,2 %	22,4 %	21,8 %	21,5 %	21,0 %	6,6 %	7,6 %	8,2 %
<i>Severna Evropa</i>	22,3 %	18,2 %	14,6 %	14,3 %	13,9 %	13,4 %	13,0 %	12,7 %	8,1 %	6,8 %	8,3 %
<i>Južna Evropa</i>	8,0 %	7,5 %	8,2 %	8,9 %	8,5 %	8,4 %	8,4 %	8,3 %	4,2 %	9,0 %	7,9 %
Daljni vzhod	19,7 %	26,2 %	27,9 %	27,5 %	28,9 %	30,1 %	30,0 %	31,6 %	14,3 %	10,5 %	12,0 %
Južno vzhodna Azija	4,8 %	11,0 %	14,8 %	14,7 %	14,6 %	15,0 %	14,8 %	14,8 %	8,6 %	11,5 %	10,2 %
Srednji vzhod	5,0 %	4,1 %	4,6 %	4,6 %	4,8 %	4,7 %	4,9 %	5,0 %	15,7 %	9,4 %	8,2 %
Latinska Amerika	6,1 %	5,7 %	7,4 %	7,9 %	7,7 %	7,5 %	7,6 %	7,0 %	13,5 %	8,8 %	7,9 %
<i>Karibska/Srednja Amerika</i>	4,7 %	3,7 %	3,8 %	4,3 %	4,3 %	4,2 %	4,2 %	3,9 %	13,0 %	9,9 %	6,0 %
<i>Južna Amerika</i>	1,4 %	2,0 %	3,5 %	3,6 %	3,4 %	3,3 %	3,4 %	3,1 %	14,1 %	7,5 %	10,3 %
Oceanija	4,2 %	2,7 %	2,2 %	2,2 %	2,2 %	2,1 %	2,1 %	2,1 %	7,7 %	4,2 %	8,2 %
Južna Azija	0,6 %	2,0 %	2,5 %	2,4 %	2,4 %	2,3 %	2,5 %	2,5 %	17,0 %	10,6 %	10,1 %
Afrika	3,7 %	3,0 %	3,2 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %	3,1 %	3,0 %	9,2 %	5,3 %	5,8 %
Vzhodna Evropa	1,0 %	0,7 %	50,0 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,6 %	25,5 %	10,2 %	14,4 %
Svet	9,5 %	9,4 %	15,0 %	10,0 %	10,0 %	9,9 %	10,0 %	10,0 %	12,7 %	8,4 %	9,3 %

Vir: Drewry Shipping Consultants, 2007.

3. 1. 1 Pomen gravitacijskega območja za kontejnerski promet v pristaniščih

Vsako pristanišče ima svoje gravitacijsko območje, na katerem deluje in kateremu prilagaja obseg pristaniške dejavnosti in razvojno strategijo. Pri velikosti gravitacijskega območja pristanišč ima ključno vlogo industrijski in trgovinski potencial zaledja, ki uporablja pristaniške storitve pristanišča. Količina pretovora, ki jo neko pristanišče ustvari, je neposredno povezana s potencialom zaledja in velikostjo gravitacijskega območja. Poznavanje gravitacijskega območja pristanišča je osnova za delovanje in organiziranje pristaniških zmogljivosti, pravilno opredeljevanje poslovne politike pristaniškega podjetja in za nadaljnji razvoj pristaniških zmogljivosti, tehnologije, organizacije dela in kadrov. Izredno pomembno vlogo ima tudi pri oblikovanju kontejnerskih linij, ki povezujejo neko pristanišče z drugimi pristanišči.

Poznavanje gravitacijskega območja pristanišča omogoča kontejnerskim prevoznikom izvedbo analiz, s katerimi lahko dobijo dokaj natančne preglede izkoristka terminalskih zmogljivosti glede na trenutne in potencialne blagovne tokove in temu primerno prilagajajo zmogljivost in tržne aktivnosti na posameznem pristanišču oziroma področju. Za gravitacijsko območje je značilno, da se stalno spreminja in je odvisno od različnih dejavnikov, ki usmerjajo tržne aktivnosti udeležencev v logistični verigi pri pridobivanju blagovnih tokov. Pri tem je pomembno poudariti, da meje gravitacijskega območja niso opredeljene z zemljepisno lego nekega območja, ampak so splet vrste dejavnikov, ki vplivajo na njegovo velikost. V praksi se dogaja, da na nekem gravitacijskem območju deluje več pristanišč, kar vodi v konkurenčni boj vsa pristanišča, ki delujejo na tem gravitacijskem območju. To ladijskim prevoznikom predstavlja ugodno osnovo za konkurenčne pogoje poslovanja. Velikost posameznega gravitacijskega območje je odvisna od gospodarske razvitosti zaledja in transportne infrastrukture, tehnološke razvitosti in opremljenosti pristanišča ter povezanosti pristanišča s pomorskimi linijami in njihovo pogostostjo.

Uporabniki pristaniških storitev in sama pristanišča izvajajo tržne, tehnične in tehnološke aktivnosti, ki povečujejo gravitacijsko območje pristanišča. Med samo velikostjo gravitacijskega območja in razvitostjo pristanišča vlada obojestranska odvisnost. Obsežni blagovni tokovi, ki gravitirajo na neko pristanišče, vplivajo na povečevanje zmogljivosti in modernizacijo tega pristanišča, po drugi strani pa sodobna oprema in zadovoljive zmogljivosti povečujejo blagovne tokove iz širšega gravitacijskega območja. To pomeni, da je razvitost pristaniških zmogljivosti v neposredni odvisnosti z gospodarsko razvitostjo zaledja pristanišča. Dokaz za navedeno trditev lahko najdemo v praksi, saj so najrazvitejše kontejnerske pristaniške zmogljivosti na tistih področjih, ki so povezana s svetom z velikim številom linij in bogato gospodarsko razvitostjo pristaniškega zaledja.

Razvitost kopenske infrastrukture, propustnost cestnih in železniških poti, stopnja razvitosti transporta na relacijah med pristaniščem in distribucijskimi centri v zaledju ter samo gravitacijsko območje so ključni dejavniki, ki vplivajo na privlačnost določene transportne poti. Ta privlačnost se odraža na razvitosti in pogostosti ladijskih linijskih servisov. Velika in razvejana mreža linijskih prog omogoča hitro odpremljanje tovora iz pristanišča, povečuje se obrat terminalskih zmogljivosti in zmanjšuje čas zadrževanja ladij v luki, kar je izrednega pomena za tiste kontejnerske linijske ladjarje, ki opravljajo linijski servis z velikimi kontejnerskimi ladjami.

3. 1. 2 Mreža kontejnerskih terminalov

Mnoga pristanišča navadno upravljajo z enim od treh modelov upravljanja: hanseatski model upravljanja pristanišča zagotavlja velik vpliv lokalne skupnosti, latinski model omogoča največji vpliv državne administracije, anglosaški model pa prepušča največjo vlogo upravljanju pristanišča zasebnemu kapitalu. Model upravljanja pristanišča ima ključno vlogo pri zagotavljanju konkurenčnosti na področju terminalskih storitev. V večini primerov je upravljanje terminalov določeno na osnovi lastništva. Lastnik daje zemljišče v najem privatnim pristaniškim operaterjem na osnovi dolgoročnih koncesijskih pogodb. Nekdaj zaprti sistemi podeljevanja koncesij postajajo vse bolj transparentni in omogočajo globalnim operaterjem vstop na lokalne trge, ki so lahko tudi družbe, ki se ukvarjajo z izvajanjem linijskih kontejnerskih prevozov.

Investicijska strategija linijskih kontejnerskih ladjarjev glede kapitalskega vstopa v koncesijsko razmerje pristanišča sloni na izčrpnih analizah dobičkonosnosti in produktivnosti, saj so to dolgoročne odločitve. Včasih se ladjarji odločijo tudi za skupno vlaganje z lokalnimi partnerji, če to omogoča boljše sodelovanje z lokalnim okoljem in lažje pridobivanje blagovnih tokov. Še posebej Kitajska je zadnja leta v središču pozornosti globalnih terminalistov (Wang, 2004), saj so tamkajšnje luke postale vodilne v pretovoru kontejnerjev. Terminali, ki so še neodvisni v kapitalskem smislu, se morajo soočati z vse manjšim številom vse večjih ladijskih linijskih prevoznikov, ki zahtevajo višji nivo storitev za nižjo ceno. Linijski prevozniki od terminalov zahtevajo višjo produktivnost, prednostni servis in fleksibilnost, ob tem pa vztrajajo na nižanju cen pretovora (Noteboom, 2004).

Uporaba vedno večjih kontejnerskih ladij vpliva tudi na manjšo možnost uporabe kateregakoli pristanišča. Velik problem predstavlja nesposobnost pristanišč, da bi sprejela sodobne kontejnerske ladje - pristanišča lahko niso dovolj velika ali pa nimajo ustrezne zmogljivosti za sprejem večje količine tovora, lahko nimajo dovolj velikih dvigal za pretovor kontejnerjev in druge opreme, ki je nujno potrebna za učinkovito pretovarjanje tako obsežnih pošiljk.

Na osnovi navedenega se manjša kontejnerska pristanišča, ki ne ležijo na pomembni geografski legi, ki bi bila zanimiva kot lega za centralno oziroma glavno pristanišče, lahko uspešno vključujejo le v sistem feeder povezav. S tem je zagotovljena racionalizacija in zapolnitev zmogljivosti velikih kontejnerskih ladij, ki se na glavnih prometnih smereh okoli sveta ustavljajo v glavnih pristaniščih. Med glavna pristanišča lahko uvrstimo vsa pristanišča, ki so navedena v tabeli 5. Na območju Sredozemskega morja pa so pomembnejša pristanišča Gioia Tauro v Italiji, Marsaxlokk na Malti in Pirej v Grčiji.

Količina pretovorjenih kontejnerjev v letu 2005 je v svetovnem merilu dosegla 362.000.000 TEU. Podatki iz tabele številka 5 kažejo, da največje svetovno središče pretovora kontejnerjev ostaja Singapur z letno pretovorjeno količino 23.192.000 TEU, sledijo mu Hong Kong, Shanghai in Shenzhen. Na drugi strani poloble pa je Rotterdam zasedel sedmo mesto v svetovnem merilu s skoraj 9.300.000 TEU. Na severnoameriškem območju vodita pristanišči Los Angeles in New York s skupno količino 18.988.000 TEU.

Sledenje organski rasti posameznih trgov je najmanj tvegana strategija razvoja kontejnerskih terminalistov. Za doseganje hitrega razvoja pa slednji ne sledijo organski rasti tržišč, ampak razvijajo globalno razvojno strategijo, povezano z večjimi tveganji. Pri razvijanju globalnih razvojnih strategij veliki operaterji skušajo postavljati konkurentom čim več ovir. Te so zasnovane na izgradnji velikih terminalov v izbranih pristaniščih po vsem svetu in na znanju, potrebnem za gradnjo in upravljanje takih terminalov.

Tabela 5: Pristaniški pretovor v TEU v dvajsetih največjih kontejnerskih pristaniščih

	Pristanišče	Država	2001	2002	2003	2004	2005
1	SINGAPUR	Singapur	15.571	16.941	18.411	21.329	23.192
2	HONG KONG	Kitajska	17.826	19.144	20.449	21.984	22.600
3	SHANGHAI	Kitajska	6.340	8.620	11.280	14.558	18.084
4	SHENZHEN	Kitajska	5.076	7.614	10.650	13.655	15.898
5	BUSAN	Južna Koreja	7.954	9.409	10.247	11.190	11.843
6	KAOHSIUNG	Tajvan	7.541	8.493	8.843	9.714	9.471
7	ROTTERDAM	Nizozemska	6.102	6.526	7.107	8.281	9.287
8	HAMBURG	Nemčija	4.684	5.401	6.140	7.003	8.088
9	DUBAI	Združeni arabski emirati	3.502	4.194	5.152	6.429	7.619
10	LOS ANGELES	ZDA	5.634	6.702	7.351	7.273	7.485
11	LONG BEACH	ZDA	4.463	4.526	4.658	5.780	6.710
12	ANTWERPEN	Belgija	4.218	4.777	5.445	6.064	6.464
13	QINGDAO	Kitajska	2.639	3.410	4.240	5.139	6.307
14	PORT KELANG	Malezija	3.760	4.533	4.841	5.244	5.544
15	NINGBO	Kitajska	1.213	1.860	2.750	4.006	5.181
16	TIANJIN	Kitajska	2.011	2.408	3.000	3.815	4.802
17	NEW YORK/NEW JERSEY	ZDA	3.316	3.749	4.068	4.478	4.793
18	GUANGZHOU	Kitajska	1.738	2.180	2.770	3.308	4.603
19	TANJUNG PELAPAS	Malezija	2.050	2.660	3.487	4.020	4.169
20	LAEM CHABANG	Tajska	1.603	1.867	2.117	2.469	3.835

Vir: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), 2006, str. 56.

Velik obseg poslov jim omogoča, da si ustvarjajo dovolj velike in gibljive finančne vire, s katerimi lahko zmagovito nastopajo na razpisih za nove terminale, ščitijo svoje interese in ogrožajo konkurente. Trenutno kaže, da so prav globalni kontejnerski operaterji finančno najbolj sposobni pokrivati začetne investicije v terminale primerne velikosti.

Kot primer lahko navedemo kontejnerskega terminalista PSA Corporation, ki se je najprej pozicioniral na domačem trgu v Singapuru. Zaradi velikih količin blaga in vlaganja finančnih sredstev v specifično znanje je razvil izjemne sposobnosti za pretovor in upravljanje terminalov. S tem si je ustvaril velik mednarodni ugled, ki je vzpodbudil ambicije za globalno delovanje. Razvoj so zasnovali tako na gradnji novih

terminalov kot na prevzemih obstoječih. Seveda pa je pojav močnih konkurentov v Singapuru ta razvoj še pospešil.

Manjši terminalisti nikakor niso mogli biti konkurenčni takim velikanom. Zato so se mnogi izognili neposredni konkurenci tako, da so poiskali specifične tržne niše, na primer kratke pomorske relacije. Pričakujemo lahko, da bo v naslednjih letih razlika v konkurenčnosti med največjimi družbami, ki se ukvarjajo s pretovorom kontejnerjev, in ostalimi manjšimi operaterji še večja. Danes največji štirje operaterji kontejnerskih terminalov, ki so HPH (Hutchinson Port Holding), PSA Corporation, APM Terminals in P & O Ports, obvladujejo že dve tretjini svetovnih zmogljivosti za pretovor kontejnerjev (Drewry Shipping Consultants, 2003).

Zaključimo lahko, da se kontejnerski terminalisti zavedajo, da je kontejnersko transportno verigo treba obravnavati kot popolnoma povezan sistem, kot celoto. Vodilne terminalske družbe so zato razvile raznovrstne načine kontrole večjih delov transportnih verig. Filozofija »od vrat do vrat« je mnogo terminalistov spremenila v logistične družbe. V ponudbo svojih storitev že vključujejo skladiščenje, distribucijo in logistične storitve z manjšo dodano vrednostjo, na primer carinjenje za lokalna tržišča.

Nekateri terminalisti so oblikovali tudi lastne cestne prevozne družbe. V zadnjih letih je na primer Eurogate izredno dobro uspel z oblikovanjem evropskega kopenskega mosta med nemškimi in italijanskimi kontejnerskimi nakladalnimi središči. Nekateri obmorski kontejnerski terminalisti so v svoje logistične mreže vključili tudi kopenske terminale, ki pogosto služijo kot razširjena vrata za dostop do obmorskih kontejnerskih terminalov. Za integracijo logistične verige pa ni nujno ustanavljati lastnih podružnic ali poslovnih enot, saj terminalisti pogosto dosegajo učinkovito integracijo logistične mreže tudi z boljšo koordinacijo s transportnimi družbami ali organizatorji logističnih storitev.

Na osnovi povedanega ugotavljamo, da linijski ladijski prevozniki in kontejnerski terminalisti doživljajo burno in hitro spreminjajoče se negotove čase. Razmere so izjemno spremenljive zaradi stalnih tehnoloških sprememb, deregulacije in integracije logističnih verig ter nastanka novih organizacijskih struktur.

Do sedaj so kontejnerski ladjarji relativno dolgo premagovali konkurente z uvajanjem večjih ladij, vendar se v zadnjem času kaže, da je osredotočanje samo na stroške, ki nastajajo pri ladijskem prevozu, pomanjkljivo. Z različnimi oblikami povezovanja vzdolž logistične verige skušajo ladjarji spraviti pomorske, pristaniške in kopenske operacije v vedno bolj enoten tok. Kontejnerski terminalisti se trenutno osredotočajo na povečevanje obsega pretovora.

Pristaniške družbe skušajo kljubovati konkurenci tako, da postavljajo ovire za vstop na svoja območja. Prihajajoči konkurenti vztrajno skušajo te ovire zmanjšati tako, da vstopajo iz sosednjih tržišč, kjer so že pridobili nekaj znanja in izkušenj, ali pa vstopajo na tržišče konkurenta zelo previdno in počasi.

3.2 Svetovna kontejnerska linijska flota

Na svetovnem linijskem trgu prevoza kontejnerjev po morju je v zadnjih letih zabeležena močna koncentracija ladjarjev. Med januarjem 2000 in januarjem 2007 je zmogljivost linijskih prevoznikov narasla s 5.150.000 TEU na 10.467.000 TEU, kar predstavlja 103-odstotno povečanje (<http://www.alphaliner.com>). To pomeni, da bi morali prevozniki, če bi hoteli zadržati svoje tržne deleže, v tem obdobju povečati zmogljivost svojih flot za 103 odstotke. Tisti, ki jim ni uspelo toliko investirati v izgradnjo novih ladij ali najemati ladij, so izgubili tržni delež.

Vodilni družbi na področju kontejnerskih linijskih prevozov sta danski Maersk, ki z združitvijo s Sealand-om in P&O Nedlloyd-om obvladuje kar 16,8-odstotni delež razpoložljive svetovne ladijske zmogljivosti, in švicarski MSC, ki obvladuje 9,8 % razpoložljive svetovne ladijske zmogljivosti. Tretje mesto pripada družbi CMA CGM Group, ki obvladuje 6,5 % svetovne ladijske zmogljivosti. S svojimi storitvami so bili navedeni ladjarji prisotni na vseh pomembnejših svetovnih tržiščih. V obdobju med letoma 2000 in 2007 so največji napredek pri obvladovanju tržnega deleža naredile družbe CMA CGM Group, China Shipping Container Lines (CSCL) in Hapag-Lloyd. CMA CGM je uspel porast tržnega deleža v zadnjih sedmih letih z 2,4 % na 6,5 %. Več kot 80 % tega porasta je posledica organske rasti, nakup Delmasa leta 2005 pa prispeva manj kot 20 % (<http://www.cma-cgm.com>). V istem obdobju je China Shipping Container Lines (CSCL) več kot podvojil svoj tržni delež z 1,7 % na 3,8 %. Rast je dosegel izključno z organsko rastjo.

Hapag-Lloydov tržni delež pa je zrasel z 2 % na 4,5 %. Nakup družbe CP Ships v letu 2005 prispeva k rasti tržnega deleža približno tri četrtine (<http://www.hapag-lloyd.com>). Brez CP Ships bi Hapag-Lloyd zabeležil rast tržnega deleža z dveh odstotkov na dva in pol odstotka. MSC je na četrtem mestu s skoraj podvojenim tržnim deležem, saj je zrasel s 4,4 % na 9,8 % v letu 2007. V obdobju med letoma 2000 in 2007 je Mediterranean Shipping Company (MSC) s potrojitvijo zmogljivosti napredoval s petega na drugo mesto. Naslednji je CSAV Group z rastjo deleža z 1,4 % na 2,4 %. Delno je to posledica nakupa Norasie leta 2000 in Norsul linijskih storitev leta 2002, delno pa organske rasti (<http://www.csavnorasia.com>).

Družba Maersk Line je po rasti tržnega deleža na osmem mestu. To mesto je skupina zasedla zaradi nakupa Royal P&O Nedlloyd, kar ji je omogočilo čez noč

povečati tržni delež z 12 % na 16,8 %, kar je skoraj 50-odstotno povečanje glede na leto 2000. Pred nakupom P&O Nedlloyd-a je Maerskov tržni delež stagniral na okoli 12 % (<http://www.maerskline.com>). Kljub vsem nakupom konkurenčnih družb, Maersk Line po rasti tržnega deleža še vedno zaostaja za svojim največjim konkurentom po zmogljivosti flote, družbo Mediterranean Shipping Company (MSC) (<http://www.msccgva.ch>). S pomočjo tabele 6 lahko ugotovimo, da je Maersk Line daleč največji prevoznik, saj zmogljivost njegove flote dosega skoraj 1,8 milijona TEU, kar je skoraj dvakrat več kot drugi največji linijski prevoznik družba Mediterranean Shipping Company (MSC).

Tabela 6: Operativna kontejnerska linijska flota s tržnim deležem v letu 2007

	Prevoznik	Rang	TEU	Delež v %
1	Maersk Sealand	1	1.759.619	16,8
2	MSC	2	1.026.251	9,8
4	CMA-CGM Group	3	685.054	6,5
3	Evergreen Group	4	547.576	5,2
5	Hapag-Lloyd	5	458.161	4,4
6	CSCL	6	399.821	3,8
7	COSCO Container L.	7	387.690	3,7
8	Hanjin/Senator	8	348.235	3,3
9	APL	9	339.036	3,2
10	NYK	10	329.324	3,1
11	MOL	11	281.807	2,7
12	OOCL	12	281.113	2,7
13	K Line	13	275.634	2,6
14	CSAV Group	14	250.452	2,4
15	Zim	15	241.951	2,3
16	Yang Ming Line	16	240.305	2,3
17	Hamburg-Süd Group	17	204.960	2,0
18	Hyundai Merchant Marine	18	164.700	1,6
19	PIL (Pacific Int'l Line)	19	145.500	1,4
20	Wan Hai Lines	20	115.009	1,1
21	UASC	21	86.608	0,8
22	IRIS Lines	22	59.900	0,6
23	MISC Bhd	23	58.013	0,6
24	Grimaldi (Napoli)	24	56.668	0,5
25	RCL (Regional Container L.)	25	46.466	0,4
26	CCNI	26	41.471	0,4
27	Sea -Consortium	27	40.580	0,4
28	SYMS	28	36.705	0,4
29	China Navigation Co	29	35.951	0,3
30	Costa Container Lines	30	35.947	0,3
TOP 5			4.476.661	42,8
TOP 10			6.280.767	60,0
TOP 25			8.789.853	84,0
SKUPAJ:			10.467.496	100,0

Vir: Barry Rogliano Salles, 2007, str. 7.

Ugotovimo lahko, da nekateri prevozniki z močno regionalno usmeritvijo prav tako delujejo uspešno, čeprav je zanje pojem globalni tržni delež manj pomemben. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL) (<http://www.irisl.net>) in Hamburg-Sud (<http://www.hamburgsud.com>) sta dosegla pomembne tržne deleže v globalnem pomenu, kar pomeni, da so njihuni regionalni tržni deleži rasli še hitreje. Japonski linijski prevozniki Nippon Yusen Kaisha-NYK (<http://www2.nykline.com>), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) (<http://www.mol.co.jp>) in K Line (<http://www.kline.com.sg>) so bolj ali manj uspešno obdržali svoje deleže in niso več tako napadalni na tržišču kot nekoč.

Povečevanje tržnega deleža pri enem prevozniku gre seveda na račun njegovih konkurentov. Skupina Evergreen Marine Co. (<http://www.evergreen-marine.com>) je na primer doživela zmanjšanje tržnega deleža s 6,2 % na 5,2 %. Evergreen je bil leta 2000 na drugem mestu s floto s skoraj 318.000 TEU. Od takrat do danes pa je pristal na četrtem mestu kljub porastu zmogljivosti na 547.576 TEU. COSCO Container Lines (<http://www.cosco-usa.com>) je doživel padec deleža za 9 % od leta 2000, vendar mu v zadnjem obdobju uspeva zadrževati trend upadanja tržnega deleža. Korejski prevoznik Hanjin Shipping (<http://www.hanjin.com/en/main.jsp>) je izgubil tržni delež zaradi finančne krize po letu 1997, zaradi katere so bile nabave novih ladij minimalne.

United Arab Shipping Co. (UASC) (<http://www.uasc.com.kw>) je izgubil celo 45 % tržnega deleža predvsem zaradi neinvestiranja v nove zmogljivosti. Te napake so se v družbi dobro zavedali, tako da so ponoven zagon na investicijskem področju opravili že v letu 2005, in sicer z izgradnjo kar osmih ladij po 6.800 TEU. Družba Delmas, ki je specializirana za območje Afrike, je doživela padec tržnega deleža za 40 % v zadnjih petih letih, in sicer preden ga je kupil CMA CGM (<http://www.cma-cgm.com>). Delmas je prizadela nizka rast kontejnerskih prevozov, ki je značilna za Afriko.

Kljub globalizaciji ponudbe ostaja mnogo linijskih kontejnerskih prevoznikov vezanih na svoje tradicionalne regionalne trge in ponuja storitve samo na omejenem številu trgovskih smeri. Azijski prevozniki, kot je APL, ki deluje v okviru družbe Neptune Orient Lines (NOL) (<http://www.nol.com.sg>), Hanjin shipping (<http://www.hanjin.com/en/main.jsp>), Nippon Yusen Kaisha (NYK) in China Shipping Container Lines Co., Ltd. (CSCL) (<http://www.cscl.com>), so predvsem osredotočeni na azijsko notranjo trgovino, pacifiško smer in smer Daljni vzhod–Evropa.

Družba Evergreen je med redkimi izjemami, saj deluje tudi na sekundarnih smereh, kot sta Afrika in Južna Amerika. Večina teh prevoznikov namenja od 70 do 80 odstotkov svojih zmogljivosti strateškimi zaveznictvom na teh smereh. Med globalne linijske prevoznike, ki so močno prisotni tudi na sekundarnih smereh, lahko uvrstimo

družbe Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) in CMA-CGM Group. Ugotovimo lahko, da je najbolj uravnoteženo in globalno pokrivanje pomorskih trgovskih kontejnerskih poti uspelo zagotoviti le največji družbi Maersk Line. Za drugega in tretjega največjega linijskega prevoznika pa lahko ugotovimo, da precej selektivno izbirata svojo prisotnost na sekundarnih tržiščih.

Tabela 7: [Ladjarji, ki obvladujejo več kot polovico ladijskih zmogljivosti](#)

1995		2000		2005	
1	Maersk-Sealand	1	Marsk Sealand	1	Maersk Sealand* Maersk Line
2	Evergreen	2	Evergreen	2	MSC
3	Cosco	3	P&O Nedlloyd	3	Evergreen
4	Sea-Land	4	Hanjin	4	CMA-CGM
5	NYK	5	MSC	5	Hapag-Lloyd**
6	P&O Nedlloyd	6	Cosco	6	NOL/APL
7	Hanjin	7	NOL/APL	7	Cosco
8	P&O Containers	8	NYK		
9	Mitsui OSK	9	CP Ships		
10	K-Line				
11	Zim				
12	Hanag-Lloyd				
13	NOL/APL				
14	DSR Senator				
15	MSC				
16	Yngming				
Poudarjeno = Evropski prevozniki					
* Po združenju z P&O Nedlloyd.					
** Po združenju z CP Ships.					

Vir: lasten

S pomočjo tabel 7 in 6 ugotovimo trend koncentracije ladjarjev po velikosti ladijske flote, ki obvladujejo več kot polovico svetovne zmogljivosti. Leta 1995 je polovico vseh zmogljivosti obvladovalo 16 družb. V samo desetih letih se je število družb, ki skupaj obvladujejo več kot polovico vseh zmogljivosti, več kot prepolovilo. Zanimiva je ugotovitev, da je le družbi Maersk Line v celotnem opazovanem obdobju uspelo obdržati vodilno vlogo. Vse druge družbe so z leti spreminjale svojo pozicijo na tržišču, tako da je nekaterim uspelo okrepiti tržni delež, drugi pa so ga na račun konkurentov izgubljali. Ladjarji, ki so vlagali v rast zmogljivosti, so okrepili oziroma ohranili tržni delež. Pomembna je tudi ugotovitev, da svojo vlogo na tržišču krepijo predvsem evropski prevozniki, saj so v letu 2007 na prvih treh mestih po velikosti ladijske flote. V opazovanem obdobju med letoma 1995 in 2007 ugotovimo, da se delež evropskih prevoznikov z leti krepi, prevozniki iz ostalih območij sveta pa izgubljajo tržni delež. Leta 2007 je sedem prevoznikov obvladovalo preko polovice vse ladijske flote, od teh so kar štirje iz Evropske unije.

3. 2. 1 Razvoj kontejnerske linijske flote

Skladno s trendom večletne rasti prometa s kontejnerji in rastjo voznin se temu primerno povečuje tudi razpoložljiva zmogljivost kontejnerskih ladij. S pomočjo grafa številka 3 lahko ugotovimo, da je rast razpoložljive zmogljivosti dosegla višek med letoma 1990 in 2000, ko je znašala skoraj 175 odstotkov. Če analiziramo krajše obdobje od letoma 2000 do leta 2004, ugotovimo, da se je zmogljivost v teh letih povečala za 50 odstotkov. Glede na trenutno polno zasedenost ladjedelniških zmogljivosti z gradnjo novih ladij in knjige naročil prevladujejo ocene, da se bo zmogljivost razpoložljivega ladijskega prostora do leta 2008 povečala za dodatnih 60 odstotkov in bo dosegla 12.500.000 TEU. Dolgoročno lahko dogajanja v povezavi z večjim povpraševanjem po naročilih gradnje novih ladij, kot so ladjedelniške zmogljivosti, porušijo tržno ravnovesje, kar bi lahko povzročilo rast cen novih ladij in zato višje voznine za uporabnike storitev.

Hitro naraščanje potreb po kontejnerskih prevozi vpliva tudi na optimalnost izkoriščanja in uravnotežen razvoj kontejnerske linijske flote. Povečuje se količina praznih kontejnerjev, ki se prevaža z ladijsko floto, saj je vrzel med uvozom in izvozom blaga na večjih prometnih smereh čedalje večja. Poglavitno neravnovesje predstavlja transportna pot preko Tihega oceana iz Evrope proti Daljnemu vzhodu. Na prometni poti iz Azije v Severno Ameriko se prepelje dvakrat več natovorjenih kontejnerjev kot tistih, ki zapuščajo Severno Ameriko. Smer preko Atlantika, ki je tradicionalno predstavljal uravnoteženo prometno smer, se iz leta v leto srečuje z neravnovesjem med uvozom in izvozom. Obstajajo pa tudi tradicionalno problematična območja, kot so Latinska Amerika, Srednji vzhod in Afrika, ki se neprestano srečujejo z večjimi količinami praznih kontejnerjev.

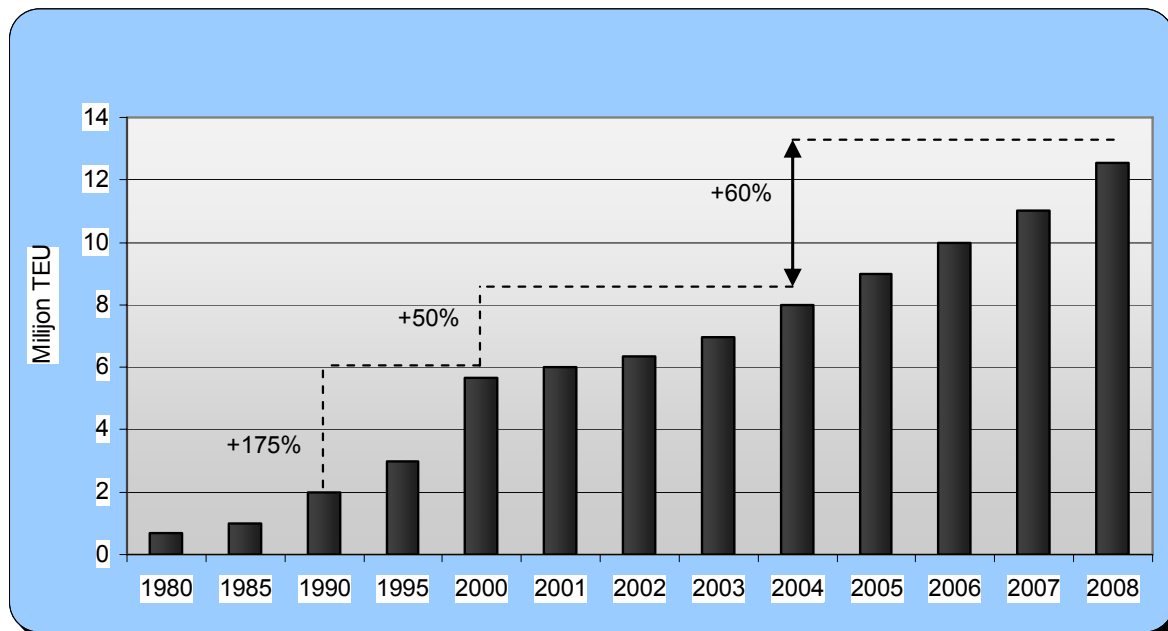
Vsekakor pa je bilo poslovno leto 2007 za ladijske prevoznike eno od najboljših v zadnjem srednjeročnem obdobju. Prepeljane količine so na večini prometni poti presegale ladijske zmogljivosti, kar je imelo za posledico tudi rast voznin. Vseeno pa je opazen rahel trend umirjanja rasti cen predvsem zaradi navala množičnih dobav ladij tipa post panamax.

Za nadaljnji razvoj kontejnerske flote bo značilno naraščanje števila novih kontejnerskih ladij, ki so trenutno še v fazi naročil oziroma izdelave. Splavljenih bo mnogo novih ladij, knjiga naročil za gradnjo pa je tudi za leto 2008 že v celoti izkoriščena. Največ bo ladij v velikostnem razredu med 4.000 in 5.000 TEU ter ladij med 6.000 in 7.000 TEU.

V prihodnjem obdobju lahko pričakujemo porast števila velikih ladij v primerjavi z malimi. Flota ladij z zmogljivostjo nad 4.000 TEU bo v naslednjih treh letih rasla z več kot 20 odstotki na leto, rast zmogljivosti ladij pod 4.000 TEU pa bo nižja za več kot

polovico. Največji napredek na področju kontejnerske linijske flote bo storjen pri ladjah tipa post-panamax.

Graf 3: [Rast zmogljivosti kontejnerske linijske flote](#)



Vir: European Commission, 2005, str. 34.

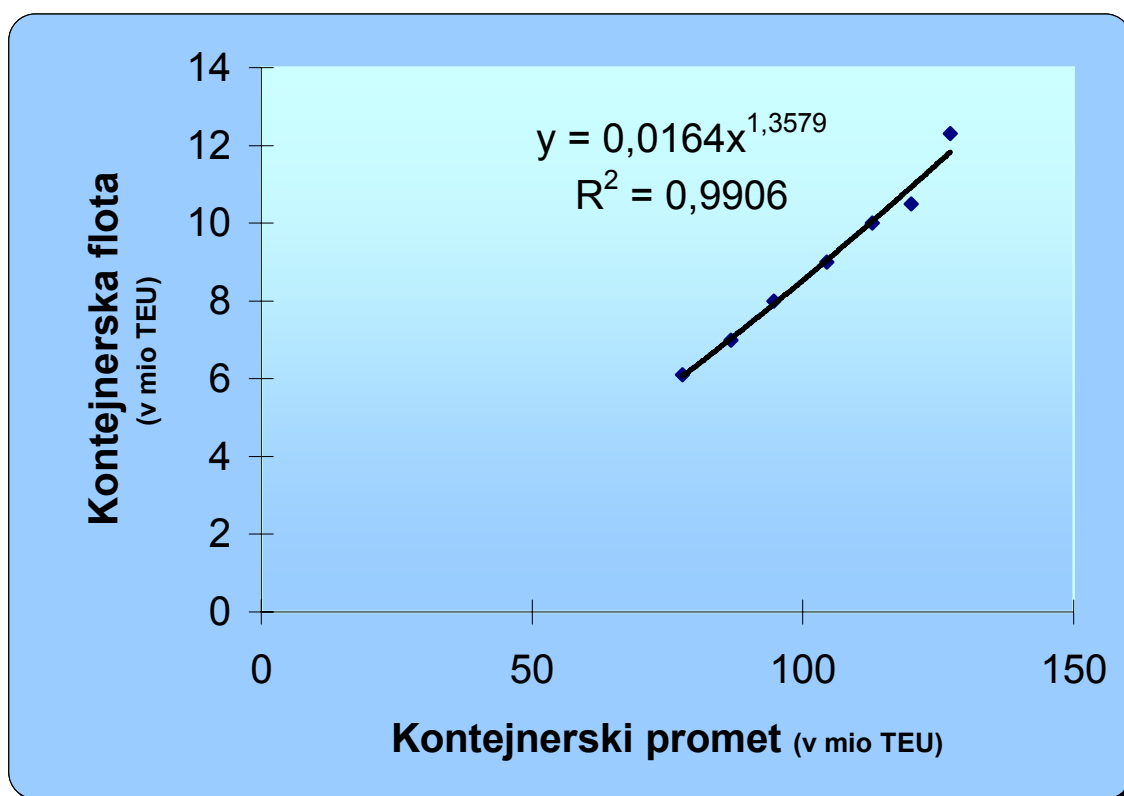
Zaradi intenzivnega razvoja in gradnje velikih kontejnerskih ladij se mnogo obstoječih ladij z zmogljivostjo med 3.000 in 4.000 TEU s primarne kontejnerske povezave vzhod–zahod premešča na kontejnerske povezave v smeri sever–jug. Če bo v prihodnje prišlo do neravnovesja med ponudbo in povpraševanjem na področju gradnje novih ladij, bo to zaradi povečanja dobav in ne zmanjšanja povpraševanja po novogradnjah. Pomemben pokazatelj nadaljnje stabilnosti tržišča je znano dejstvo, da je skoraj celoten delež ladij, ki so še v gradnji, že dodeljen znanemu operaterju.

Na osnovi podatkov o dolgoletni rasti zmogljivosti kontejnerske linijske flote in tezi, da je rast zmogljivosti kontejnerske linijske flote povezana z rastjo svetovnega kontejnerskega linijskega prometa, smo z regresijsko analizo želeli ugotoviti, kakšna je dejanska povezanost obsega svetovnega kontejnerskega linijskega prometa z velikostjo svetovne kontejnerske linijske flote. Za izvedbo regresijske analize smo uporabili podatke o oceni rasti svetovnega kontejnerskega prometa, prikazane v tabeli št. 1, in kontejnersko linijsko floto v obravnavanem obdobju, ki jo prikazuje graf št. 3. Z analizo te povezave smo želeli ugotoviti trend vpliva obsega svetovnega kontejnerskega prometa na razvoj kontejnerske linijske flote.

Za ugotavljanje zakonitosti povezanosti obsega svetovnega kontejnerskega linijskega prometa in velikosti svetovne kontejnerske linijske flote smo opravili

regresijsko analizo, pri čemer smo uporabili programsko aplikacijo MS Office Excel. Opravili smo več simulacij z linearnimi in nelinearnimi zakonitostmi, pri čemer smo do najvišjega determinacijskega koeficienta, ki pojasnjuje variabilnost pri velikosti flote glede na promet, prišli pri potenčni povezavi $Y = 0,0164x^{1,3579}$. Ta v povprečju najbolje prikaže zakonitost povezanosti obsega svetovnega kontejnerskega linijskega prometa in velikosti svetovne kontejnerske linijske flote, kar smo tudi pričakovali, saj sledi načelom tržnih zakonitosti povpraševanja in ponudbe (Priloga a).

Graf 4: [Zakonitost povezanosti obsega prometa in velikosti svetovne kontejnerske linijske flote](#)



Vir: lasten

Na osnovi rezultatov regresijske analize lahko zaključimo, da vsak dodaten milijon TEU prometa v povprečju poveča zmogljivost flote za 0,3579 milijona TEU. Če posplošimo, lahko s pomočjo verižnih indeksov ugotovimo, da glede na obseg prometa zmogljivost flote povprečno raste s približno eno odstotno stopnjo rasti. Pri manjšem obsegu prometa je stopnja rasti višja od enega odstotka, pri večjem obsegu pa malce nižja. Vzrok je v temu, da obseg prometa raste intenzivneje kot mu uspe ladjedelniška industrija slediti. To povzroča zamik pri rasti zmogljivosti flote.

3. 2. 2 Knjige naročil novih ladij

Dejavnost novogradnje ladij neomajno narašča. Zabeležena so številna naročila za nove ladje pretežno v velikostnih razredih panamax in post-panamax. Družbe linijskih operaterjev pa niso edine, ki naročajo novo generacijo post-panamax ladij z zmogljivostjo preko 7.500 TEU; tudi lastniki tramperskih ladij veliko vlagajo v gradnjo tovrstnih ladij. Neodvisni lastniki so opazili potencialni primanjkljaj v ponudbi v zadnjih letih, zaradi česar izvajajo špekulativna naročila, za katera ni nujno, da imajo podlago v predhodno sestavljenih dolgoročnih čarterskih pogodbah. Ladjedelnice so trenutno v močnem položaju, saj lahko nudijo naročnikom le nekaj prostih zmogljivosti za gradnjo novih kontejnerskih ladij. Dobri izkoriščenosti ladjedelniških zmogljivosti sledijo tudi čedalje višje cene gradnje novih ladij.

Ob pogledu v prihodnost razvoja kontejnerskega prometa, ki se mu obeta blagovna rast, lahko z gotovostjo trdimo, da bo Kitajska še vedno obdržala vodilno vlogo v kontejnerskem poslovanju. Pristanišča in terminali se ustrezno opremljajo in poglobljajo morsko dno, da zagotovijo tehnične možnosti sprejema najnovejših generacij ladij tipa post-panamax. Čedalje večje količine pretovorjenega blaga, še posebno pa močni tokovi izvoznega blaga s Kitajske, vodijo k izboljšanju izkoristka zmogljivosti prostorskih enot. Ladijski prevozniki dokaj uspešno dvigujejo pomorske voznine. Mnoge linijske družbe imajo zato boljše poslovne rezultate, višji dobiček in ugodnejše pogoje za nove naložbe.

Večje ladje ladjarjem omogočajo nižje stroške poslovanja na enoto tovora, seveda pod pogojem, da so razpoložljive zmogljivosti v celoti izkoriščene. Glede na konkurenčno naravo linijskega pomorskega prometa se tovrstni prihranki odražajo s povečanim naročilom gradnje večjih ladij. Ključni razlog, ki vpliva na odločitve o naročilih velikih ladij tipa post-panamax, je strah kontejnerskih prevoznikov pred poslabšanjem konkurenčnega položaja, če bi konkurenca uporabljala večje ladje. Linijski ladijski prevozniki so zaskrbljeni, da bi uvedba bistveno večjih ladij pri nekaterih logističnih operaterjih dala slednjim konkurenčno prednost. Če se želijo obdržati na tem tržišču, potrebujejo floto podobne velikosti.

Na stanje svetovne proizvodnje ladij in tržne pogoje na ostalih področjih kontejnerskega transporta vplivajo zadnja naročila za gradnjo kontejnerskih ladij. Kljub naraščanju cen gradnje novih ladij so za vlagatelje še vedno sprejemljive. Južnokorejske ladjedelnice so sklenile največ pogodb za gradnjo post-panamax ladij, sledijo jim japonski graditelji. Ladje za linijske družbe še vedno veljajo za dobro naložbo. Linijski prevozniki so zaznali potrebo, da rezervirajo proste zmogljivosti za gradnjo novih ladij, saj bi v nasprotnem primeru bili lahko prav kmalu zasedeni z gradnjo ladij drugih tipov, kot so na primer tankerji.

Tabela 8: Pregled naročil ladij med letoma 2007 in 2011

Velikost	2007		2008		2009		2010		2011		Skupaj	
	Št.	Teu ('000)	Št.	Teu ('000)	Št.	Teu ('000)	Št.	Teu ('000)	Št.	Teu ('000)	Št.	Teu ('000) % flote
<500	9	2.212	5	1.242							14	3.454 2,51
500-999	71	58.144	62	50.956	19	16.037	9	7.920			161	133.057 25,71
1.000-1.499	65	73.263	81	98.536	34	41.211	2	2.694			182	215.704 33,98
1.500-1.999	42	72.143	40	69.461	37	64.526	3	5.180			122	211.310 28,83
2.000-2.499	19	41.155	3	7.022							22	48.177 7,32
2.500-2.999	38	103.360	52	137.445	29	76.188	7	19.300			126	336.293 35,64
3.000-3.999	26	88.782	23	78.084	34	115.326	1	3.400			84	285.592 28,72
4.000-4.999	42	184.252	65	283.096	72	311.094	16	69.150			195	847.592 53,34
5.000-5.999	15	77.816	29	155.522	12	62.760	8	40.800			64	336.898 29,80
6.000-6.999	8	50.400	37	240.715	45	294.578	27	175.148	3	19.500	120	780.341 95,49
7.000-7.999	4	28.096									4	28.096 8,12
8.000+	38	338.873	48	432.440	56	535.794	25	246.586			167	1.553.693 146,82
Skupaj	377	1.118.496	445	1.554.519	338	1.517.514	98	570.178	3	19.500	1.261	4.780.207 48,02

Vir: Drewry Shipping Consultants, 2007, str. 35.

Številni linijski prevozniki so zaskrbljeni, da v primeru nepravočasnega naročila ladij, ne bi imeli zadostne zmogljivosti, s katero bi lahko odgovorili na nenehno rast povpraševanja, kar bi jih vodilo v izgubo tržnega deleža. Na primarni prometni povezavi, torej na prekopacifiški prometni smeri in prometni smeri Evropa-Daljni vzhod-Evropa, naj bi v prihodnjem obdobju opravljale linijski servis ladje razreda nad 7.500 TEU, t. i. ladje tipa post-panamax. Če pa je zmogljivost take ladje slabo izkoriščena, se stroški poslovanja kontejnerskih prevoznikov lahko zvišajo. Na osnovi podatkov iz tabele št. 8 lahko ugotovimo, da se kontejnerski linijski ladjarji množično odločajo za gradnjo novih kontejnerskih ladij v velikostnem razredu nad 8.000 TEU. Te ladje bodo nedvomno namenjene plovbi med glavnimi pristanišči na transportni smeri vzhod-zahod. Pomembna naročila so prisotna tudi pri ladjah velikostnega razreda med 4.000 do 7.000 TEU.

3. 2. 3 Razrez in uničenje starih ladij

Razrez odsluženih ladij je bil zelo dejaven v preteklih letih, v zadnjem času pa so količine ladij za razrez precej manjše. Glavni vzrok za zmanjšano količino ladij za razrez predstavljajo rastoče pomorske voznine in rast povpraševanja po kontejnerskih prevozi. Večina ladij, ki je bila prodana predelovalcem odsluženih plovil, je bila velikostnega razreda pod 500 TEU. Na tako konkurenčnem pomorskem tržišču ladjarji raje obdržijo svoje ladje ali pa jih hranijo v pripravljenosti za bodoče poslovanje, kot da jih prodajo za razrez. Glede na dejstvo, da je povprečna starost kontejnerskih ladij, ki se prodajo za razrez, 27 let, lahko predpostavimo, da se bo povprečna starost kontejnerskih ladij, namenjenih razrezu, v bodočih letih znatno zvišala kljub intenzivnemu dodajanju novih ladijskih zmogljivosti na tržišče. Zanimiva je ugotovitev, da leta 2005 ni bila razrezana nobena celična kontejnerska ladja. Celična ladja ima vgrajene drsne profile, ki omogočajo hitrejše manipulacije s

kontejnerji. Neceličnih ladij je bilo prodanih v razrez samo za 609 TEU ladijskih zmogljivosti, večinoma zaradi poškodovanega ladijskega motorja, ki predstavlja ekonomsko neupravičeno popravilo. Zmogljivosti kontejnerskih ladij, ki so bile razrezane, predstavljajo nepomemben delež in njihov razrez ne vpliva pomembno na zmanjševanje ladijskih zmogljivosti na tržišču kontejnerskih ladij. Ob upoštevanju podatka, da kontejnerske ladje običajno razrežejo v povprečni starosti 27 let, in glede na trend naraščanja naročil novih ladij lahko sklepamo, da razrez starih ladij iz leta v leto izgublja vpliv na razpoložljivo ladijsko kontejnersko floto.

Odločitev o razrezu ladje je strogo vezana na pričakovan dobiček. Ko so cene kontejnerskih mest in najema ladij visoke, ladjarji porabijo več denarja za vzdrževanje starih ladij in jih ne nadomeščajo z novimi. Do tega prihaja med konjunkturo, za katero je značilna tudi rast voznin in visoke cene novogradenj ladij ter nizka stopnja ladijskih rezerv. Če kot primer vzamemo ladjo s 3.000 TEU, bi nadomestna ladja, ki bi bila najeta za tri leta po 30.000 USD na dan, stala letno vsaj 7 milijonov dolarjev več kot amortizirana stara ladja. Za 27 let staro ladjo je tako smotno vložiti 7 milijonov dolarjev za obnovo pločevine, kategorizacijo in tekoče vzdrževanje, če ji s tem podaljšamo dobo izkoriščanja na 30 let. V tem primeru bi prihranek znašal 14 milijonov dolarjev. To pomeni, da ne velike na majhne kontejnerske ladje ne bodo šle v razrez, ko cene rastejo. Na osnovi navedenega lahko pričakujemo, da bo mnogo ladij končalo v razrezu, ko bo prišlo do recesije na področju kontejnerskega prometa ali take dotrajanosti ladje, da bo njeno popravilo ekonomsko neupravičeno.

Ocenjujemo, da bi v primeru recesije bile najbolj na udaru za razrez ladje zmogljivosti med 1.500 in 2.000 TEU, ker bi take ladje težje tržili kot druge, hkrati pa so prevelike, da bi z njimi opravljali feeder prevoze. Najbolj zanimive med majhnimi ladjami so ladje velikostnega razreda med 500 in 1.000 TEU, saj je to optimalna velikost za uporabo na številnih regionalnih azijskih linijah in linijah ob zahodni obali Severne in Južne Amerike ter v Sredozemlju predvsem v funkciji feeder servisa.

3. 2. 4 Povečanje nosilnosti novih ladij

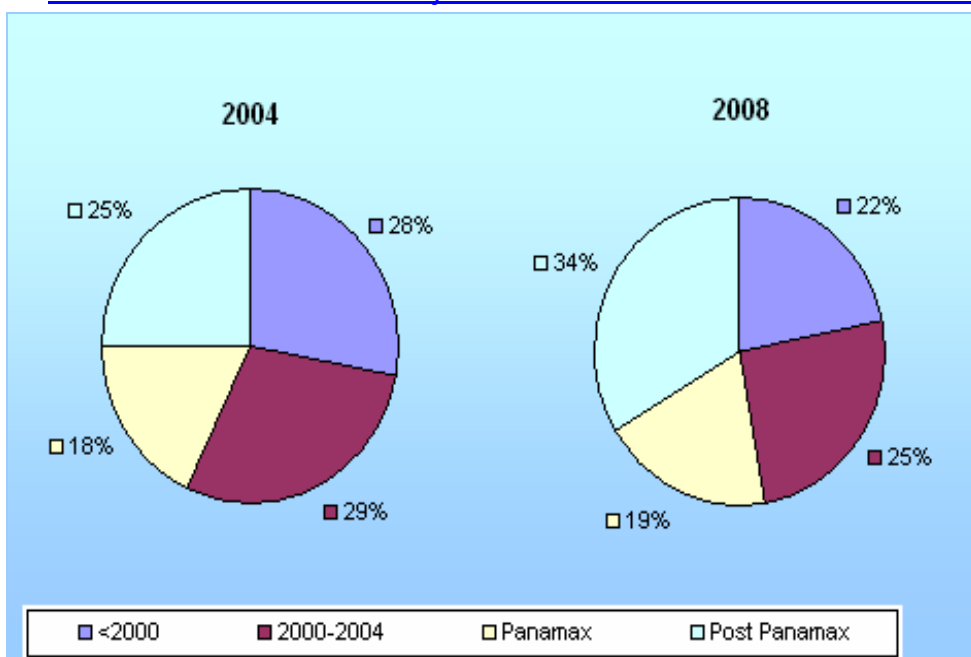
Razcvet na področju gradnje ladij post-panamax ima zelo pomembno vlogo pri naraščanju povprečne velikosti kontejnerske ladje. Flota ladij velikostnega razreda post-panamax se že približuje deležu 30 odstotkov nominalne zmogljivosti kontejnerske flote. Obratovalna flota kontejnerskih ladij je dokaj mlada, saj je na primer leta 2005 znašala komaj 8 let. Glavnina naročil je evidentirana na področju gradnje ladij velikostnega razreda panamax in post panamax, katerih delež v zmogljivosti svetovne kontejnerske flote že presega 50 odstotkov. Čeprav je lahko vsebnost knjige naročil glede zasedenosti zaradi gradnje novih ladij zaskrbljujoča, je

zelo verjetno, da bo v prihodnjih letih povpraševanje po gradnji novih ladij preseglo ponudbo.

V ladjedelnicah prejemajo množična naročila za gradnjo novih ladij kljub dražji gradnji. Val novih naročil za gradnjo kontejnerskih ladij rahlo upada, a je kljub temu zmogljivost naročenih ladij iz leta v leto višja. Na osnovi tabele št. 8 lahko ugotovimo, da naročila na letni ravni dosegajo preko dodatnih 1.500.000 TEU, svetovna ladijska linijska flota, ki jo prikazuje graf št. 3, pa raste z višjimi stopnjami rasti. Če analiziramo porast zmogljivosti med letoma 2007 in 2008 ugotovimo, da je zmogljivost narasla za 19 odstotkov, v obdobju zadnjih petih let pa je rasla s povprečno stopnjo rasti 14 odstotkov letno.

Za ladje post-panamax so izvedena naročila že vse do leta 2011. Težnja po ekonomiji obsega na linijskih progah upravičuje relativno trdnost cen ladij tipa post-panamax. Navedeno pomeni, da velike ladje investitorjem zagotavljajo večjo varnost pred nepredvidljivostmi tržišča.

Graf 5: Porazdelitev velikosti kontejnerske flote v TEU v letih 2004 in 2008



Vir: Howe Robinson, 2005, str. 12

To lahko dokažemo s primerjavo obratovalnih stroškov med ladjo tipa panamax in dvema kategorijama ladje post-panamax. V nadaljevanju bomo prikazali, kako večja ladja ustvarja nižje stroške na prostorsko enoto ladijskega prostora in s tem povzroča konkurenčnejšo pozicijo ladjarja, ki uporablja večje ladje na neki liniji ob enaki stopnji izkoriščenosti prostora. Seveda pa je v tem primeru ključni dejavnik dobra izkoriščenost ladijskih zmogljivosti.

Tabela 9: Pregled obratovalnih stroškov panamax in post-panamax ladje v 000 USD

Stroškovni nosilec	Panamax (4.000 TEU)	Super post-panamax (6.000 TEU)	Mega post-panamax (10.000 TEU)
Registracija in dovoljenja	850	850	850
Popravila in vzdrževanje	900	1.025	1.150
Zavarovanje	800	1.000	1.700
Oskrba in maziva	250	300	350
Uprava	175	175	175
Gorivo (110 USD/Tona)	3.491	4.662	5.923
Luške pristojbine	2.000	2.750	3.000
Celotni obratovalni stroški na leto	8.466	10.762	13.148
Celotni stroški na prostorsko enoto ladijskega prostora na leto (USD)	2.116	1.793	1.314

Vir: Drewry Shipping Consultants, 2003, str. 233.

Na osnovi podatkov iz tabele št. 9 ugotovimo, da ob predpostavki enake izkoriščenosti zmogljivosti ladja z nosilnostjo 6.000 TEU povzroča linijskemu prevozniku preko 15 odstotkov nižje stroške na kontejnersko enoto kot ladja z nosilnostjo 4.000 TEU. Še pomembnejši je prihranek, če primerjamo prevoz kontejnerja z ladjo z nosilnostjo 10.000 TEU in ladjo nosilnosti 6.000 TEU. V tem primeru lahko z večjo ladjo dosežemo skoraj 27 odstotkov nižje stroške obratovanja. Razlika med stroški prevoza kontejnerja z ladjo nosilnosti 10.000 TEU v primerjavi z ladjo nosilnosti 4.000 TEU predstavlja kar 38 odstotkov nižje stroške obratovanja v korist večje ladje. Zato se ladje velikostnega razreda med 4.000 in 5.000 TEU selijo iz primarne transportne smeri vzhod-zahod na sekundarne transportne smeri.

Ta dejstva dokazujejo tudi konkurenčno sposobnost posameznega ladjarja in pojasnjujejo vzroke za gradnjo čedalje večjih ladij. Imeti velike ladje pa še ne pomeni biti konkurenčen. Velike ladje predstavljajo ključ do konkurenčnosti, če so njihove zmogljivosti dobro zasedene. Pomemben dejavnik dobrega izkoriščanja zmogljivosti na posameznih linijah je sodelovanje med linijskimi prevozniki. Sodelovanje v pomorskem transportu ima bogato preteklost, ki so jo začele linijske konference.

3.3 Sodelovanje, združitve in prevzemi

3.3.1 Konferenčni sistem linijskih prevoznikov

Pomorske konference so služile pomorskim prevoznikom in uporabnikom njihovih storitev, odkar sta veter in jadro prepustila delo parnemu pogonu. Ko niso bili več odvisni od muhavosti vetrov, so lahko ladjarji zagotovili redne in zanesljive linijske povezave med pristanišči (www.tacaconf.com).

Ko rednost dobav in cene prevozov niso več tako divje nihale zaradi vremenskih nevshečnosti, so trgovci, ki so želeli doseči prekomorske trge in s cenami ter zanesljivostjo dobave konkurirati lokalnim dobaviteljem, imeli stabilnejše pogoje poslovanja.

Z rastjo trgovanja je prišlo do ustanavljanja rednih ladijskih linij. To so ladijski prevozi, ki vozijo na vnaprej določenih poteh ob vnaprej določenem času neglede na to, če so ladje polno naložene ali ne. Danes so najbolj v uporabi linijski prevozi v kontejnerskem transportu.

Priložnost izvajanja linijskih prevozov je izkoriščalo vse več ladjarjev, ki so med seboj tekmovali. Izkazalo pa se je, da zaradi prevladujočih fiksnih stroškov pri linijskih ladijskih prevozih konkurenca pri pridobivanju tovora uničuje prevoznike, zato so se pričeli dogovarjati. Konference so bile ustanovljene zato, da so ladjarji usklajevali vozne rede prevozov in med seboj uveljavili dogovorjene cene in pogoje. Lahko jih imenujemo tudi združenja linijskih pomorskih prevoznikov, ki vozijo na določeni trgovski poti. Nekatero konferenco združujejo samo linije v eno smer, kot na primer konferenca Transpacific Westbound Freight Agreement, druge pokrivajo linijski pomorski promet v obeh smereh določene trgovske poti, kot na primer Trans Atlantic Conference Agreement (Sjostrom, 2004).

Konference so obstajale že dolgo, preden so se zanje začele zanimati državne oblasti. Konferenca ZDA–Severna Evropa, danes imenovana Trans Atlantic Conference Agreement (TACA), deluje že približno 150 let, pa vendar so šele leta 1916 v Združenih državah Amerike začeli z državnim reguliranjem in nadzorom delovanja pomorskih konferenc. Na primer v Združenih državah Amerike ta nadzor izvaja Federal Maritime Commission (FMC) oziroma Zvezna pomorska komisija, v Evropi pa je sporazum te konference nadzorira evropska zakonodaja o varstvu konkurence oziroma generalnega direktorata za konkurenco Evropske unije (www.tacaconf.com).

Sporazumi določajo cene, ki so pogosto tudi diskriminatorne, včasih skupne prihodke in dobičke, upravljanje zmogljivosti, razporejanje linij in nudijo popuste zvestim strankam. Odkar obstaja konferenčni sistem, se razpravlja tudi o tem, če so konference monopolni karteli ali institucije za preprečevanje škodljive oziroma uničevalne konkurence. Raziskovalci in analitiki, ki delajo za državno administracijo, dokazujejo, da so konference monopolni karteli, člani konferenčnih združenj pa temu nasprotujejo in dokazujejo koristnost take organiziranosti predvsem kot ukrepa za preprečevanje škodljive konkurence.

Pogled v zgodovino razkrije, da so Benečani imeli že v 13. stoletju nekakšno redno linijsko povezavo z vzhodnim Sredozemljem. Linija je uporabljala kombinacijo

pogona z vesli in z vetrom (Fleming, 2002). Vendar pa so prave redne linije lahko nastale šele s parniki.

Čeprav je dokazano, da so ladjarji že prej sklepali dogovore, ki so podobni današnjim linijskim kontejnerskim konferenčnim dogovorom, se za prvo sodobno pomorsko konferenco šteje UK–Calcutta Conference, imenovana Kalkutska konferenca, ki jo je ustanovilo pet ladijskih prevoznikov. Od njene ustanovitve leta 1875 je konferenčni sistem postal osnovna oblika dogovarjanja med linijskimi ladijskimi prevozniki. V praksi za to obliko dogovarjanja obstajajo različni nazivi, kot so npr. linijske konference, ladjarske konference, oceanske konference ali pomorski sporazumi, pri vseh pa gre za formalne sporazume med linijskimi ladijskimi prevozniki na določenih prevoznih smereh.

Nekateri avtorji trdijo, da so nekakšne konference nastale tudi že prej. V letih od 1850 in 1856 naj bi obstajala konferenca, ki velja za prvi mednarodni ladijski kartel. Družbi Cunard Line in Collins Line, ki sta vozili na severnem Atlantiku, naj bi se tajno dogovarjali o cenah. Transatlantic Shipping Conference, ki so jo ustanovili leta 1868, je uvajala enotno ladijsko transportno listino, imenovano Bill of lading, in izboljševala metode za pregled blaga; do leta 1902 naj se ne bi ukvarjala tudi s cenami (Sloan, 1998).

V tridesetih letih od ustanovitve Kalkutske konference so bile ustanovljene konference na večini večjih trgovskih poti, ki izhajajo predvsem iz Velike Britanije in severne Evrope. Daljnovzhodno konferenco, imenovano Far East Conference, je ustanovil leta 1879 pomorski agent John Swire; avstralska konferenca je začela delovati leta 1884, južnoafriška 1886, zahodnoafriška in brazilska 1895, konferenca River Plata 1896, konferenca zahodne obale Južne Amerike 1904 in konferenca, ki je pokrivala trgovske poti Severnega Atlantika okoli leta 1900. Večina teh konferenc je pokrivala trgovske poti iz Evrope na druge kontinente, poti v Evropo pa so za večino razsutega blaga opravljali s tramperskimi ladjami (Marx, 1953).

Mnogi zgodovinarji pomorstva trdijo, da je bil nastanek konferenc odgovor na prevelike zmogljivosti pomorskih prevoznikov, ki so postale odvečne z odprtjem Sueškega prekopa. Vendar pa ta splošno razširjena teorija ni podprta z dokazi. Še posebej je temu v prid dejstvo, da so bili takratni parniki majhni, zgrajeni za kratke relacije po Sredozemlju ali Črnem morju. Gradnja parnikov je po odprtju Sueškega prekopa narasla, majhne parnike so razrezali (Sjostrom, 1989).

Konferenčni sporazumi so bili večinoma uspešni in precej jih je preživelo vrsto let, z razvojem trgovanja in vzpostavljanjem novih linij pa jih je bilo vedno več. Po podatkih OECD jih je bilo leta 2001 natanko 150 (<http://www.oecd.org>). V zadnjih letih pa konference vse bolj izpodrivajo ladjarska zaveznitva.

V zavezništvih se člani dogovorijo o manj stvareh kot na konferencah, na primer ne določajo cen, trgovske poti pa so geografsko veliko širše (Sjostrom, 2004). Eden pomembnih razlogov za dolgoletno uspešno delovanje konferenc je tudi dejstvo, da pretežni del njihovih uporabnikov, ki nastopajo v funkciji pošiljatelja blaga, odobrava njihov obstoj. Različne vladne raziskave o konferencah so pokazale, da so manjši pošiljatelji bolj naklonjeni konferencam kot veliki. Nasprotovanje konferencam so v preteklosti pogosto sprožali veliki pošiljatelji, medtem ko so jih manjši, ki nikakor ne bi mogli sami najemati ladij, podpirali (Clarke, 1997).

Razlagi za obstoj pomorskih konferenc sta v splošnem dve: ekonomisti jih običajno obravnavajo kot navadne kartele, pomorski ekonomisti in zgodovinarji pa so jih pogosto razumeli kot odgovor na škodljivo uničevalno konkurenco.

Z raziskavo, ki je razlikovala med rastjo cen zaradi povečanega tržnega deleža in rastjo cen zaradi povečane koncentracije trga, so ugotovili, da vpliv tržne koncentracije nepomembno vpliva na prevozne cene, in ni bilo potrjeno, da bi na cene vplival povečan tržni delež (Clyde, 1998). Ugotovili so tudi, da pomorske konference niso posebno učinkoviti karteli, čeprav imajo nekaj tržne moči, tržna koncentracija pa nima velikega vpliva na tržno moč.

Pri kartelskem povezovanju sta pomembna segmenta nadzor nad medsebojno konkurenco med člani in kaznovanje kršiteljev dogovorov. Uveljavljanje dogovorov je lažje, ko so članice konferenc iste na več različnih trgih. Takrat je lahko kršiteljica sporazuma kaznovana na različnih trgih hkrati. Raziskovalci so kartele zaradi pomanjkanja direktnih meril njihove uspešnosti razdelili na ohlapne, ki imajo dogovor samo o cenah, in čvrste, ki regulirajo tudi druge elemente dogovora, na primer količine transportnih enot. Oblikovali so model medsebojnega delovanja kartelov in ugotovili, da medsebojno učinkovanje kartelov in prisotnost vodilne prevozniške družbe v njih vplivata na večjo čvrstost kartelov (Deltas, 1999)

Prevozniki, ki v združenja vstopajo skupaj z organizatorji transporta, konferencam povečajo kredibilnost in imajo zato veliko več možnosti za to, da jih v že obstoječe konference sprejmejo. To dokazuje primer Blue Star Line, ki je leta 1932 preselila svojo floto za prevoz zamrznjenega mesa z linije Južna Amerika–Velika Britanija na linijo Avstralija–Velika Britanija in ob tem zaprosila za članstvo v konferenci Australasian Refrigerated Tonnage Committee. Vlogo so najprej zavrnil. Blue Star Line se je zato združila s skupino izvoznikov mesa in je bila tri dni pozneje že sprejeta v konferenco (Burley, 1968).

Člani konferenčnih združenj dokazujejo nujnost oblike povezovanj v okviru konferenc kot ukrep pred škodljivo konkurenco. Glavni dokazi, ki jih navajajo v podkrepitev argumentov za teorijo škodljive ali samouničevalne konkurence, so veliki stroški pri

razrezu ladij, togo povpraševanje in nevarnost za predimenzioniranost zmogljivosti. Avtorji pogosto trdijo, da je povpraševanje po linijskih prevozih zelo neelastično. Kombinacija neelastične ponudbe in povpraševanja bi imela za posledico zelo nestabilne cene, zato bi bili prevozniki podvrženi visokemu tveganju za izgube, pošiljatelji pa bi se soočali z nevarnostjo velikega nihanja cen. Po tej razlagi nudijo konference manjše tveganje tako pošiljateljem kot prevoznikom (Hyde, 1967). Ta razlaga ima po mnenju raziskovalcev dve resni pomanjkljivosti. Če nihanje cen povzroča obdobja izgub, mora občasno voditi tudi do takih dobičkov, ki izgube kompenzirajo. Če bi se pojavile dolgoročne izgube, bi prevozniki taka tržišča zapustili in se preselili drugam, če pa bi pošiljatelji cenili stabilnost cen, bi lahko sklepali termenske pogodbe (Officer, 1971).

Raziskovalci oziroma podporniki konferenčnih združenj uporabljajo za dokazovanje koristnosti konferenc za uporabnike prevoznih storitev in obrambo pred škodljivo ali samouničevalno konkurenco teorijo jedra (Theory Of Core), ki jo je razvil irski ekonomist Francis Edgeworth.

Teorija jedra izvira iz pravil kooperacije in govori o koalicijah. Nobena skupina trgovcev ne bo delovala na tržišču kot celota, če bi lahko njeni člani dosegali boljše rezultate s samostojnim nastopanjem. Jedro je torej celota vzpostavljenih razmerij, ki so taka, da noben član ne bi pridobil, če bi se razmerja porušila (Telser, 1994).

Raziskovalci, ki so teorijo jedra uporabili za razlago obstoja ladjarskih konferenc, so se osredotočili na fiksne stroške, ki se jim je mogoče izogniti, in na problem nedeljivosti enot (družba, ladja, transportna enota). Ta teorija je uporabna tako v pomorskem prometu kot tudi v zračnem, železniškem in cestnem.

Teorija je nazorno opisana s primerom taksijev, kot tako pa jo lahko apliciramo na linijski prevoz kontejnerjev. Fiksni stroški so neodvisni od števila potnikov, enaki so, če taksi pelje prazen ali če ima enega ali več potnikov. Variabilni stroški pa niso pomembni. Če bi taksi peljal samo enega potnika, bi le-ta moral plačati vse stroške. Če bi peljal dva ali več, bi drugi in tretji potnik lahko plačala med nič in polno ceno, kakor bi se med seboj dogovorili. Možno bi tudi bilo, da bi vsi potniki plačali polno ceno in bi taksist imel ekstra profit. Seveda je v ponudbi več taksijev in več potnikov in vsak od njih je nedeljiva celota, zato je nujno, da vsi taksiji ne morejo biti polni, če število potnikov ni deljivo s številom sedežev v taksijih (Bittlingmayer, 1989).

Po teoriji jedra je primarni razlog za stabilnost konference dejstvo, da imajo pošiljatelji kot celota korist od sodelovanja med prevozniki. Tako kot pri kartelnem modelu imajo lahko posamezni ladjarji ali pošiljatelji tudi korist, če sporazuma ne spoštujejo. Vendar imajo pri teoriji jedra od konference koristi pošiljatelji kot celota in jim zato ni v interesu, da bi jo spodkopavali. Z raziskavami je bilo ugotovljeno, da

povečan konferenčni tržni delež povečuje ponudbo ladijskega prostora in da so konference močnejše, ko se povpraševanje bolj spreminja (Sjostrom, 1992). Enaka zakonitost velja tudi za monopole. Pri izvedbi sprejemljivosti teorije jedra z zasledovanjem povečevanja variabilnih stroškov v primerjavi s skupnimi povprečnimi stroški je bilo ugotovljeno, da so povprečni stroški manjši, ko je dosežen dovolj velik obseg ponudbe ladijskega prostora, kar spet kaže na pomen problema nedeljivosti (Pirrong, 1992).

Glede na dosedanje ugotovitve načina delovanja konferenčnega sistema linijskih prevoznikov, ki vsekakor ne omogoča pogojev za ohranjanje proste konkurence na trgu, pa pomorski konferenčni sporazumi v svetu uživajo precejšnjo zaščito pred zakonodajo, ki obravnava monopolna združevanja. V Združenih državah Amerike, Kanadi in Evropske uniji pomorska zakonodaja ščiti pomorske konference pred zakonodajo za ohranjanje konkurence. V Združenih državah Amerike je konference prvi zaščitil Shipping Act, ki ga je izdal Shipping Board leta 1916, zdaj pa to področje ureja Ocean Shipping Reform Act z leta 1989, v Kanadi je Shipping Conferences Exemption Act leta 1970 pomorske konference izvzel iz protimonopolne zakonodaje, v državah Evropske unije pomorske predpise ureja Council Regulation 4056 iz leta 1987.

V zadnjih letih prihaja do preobrata na področju zaščite konferenčnega načina poslovanja linijskih prevoznikov pred zakonodajo, ki obravnava monopolna združevanja. V Združenih državah Amerike kot v državah Evropske unije oblasti, ki so odgovorne za svobodno konkurenco, poskušajo zmanjšati obseg izvzemanja pomorskih konferenc iz protimonopolne zakonodaje. V Evropski uniji je nekaj let trajal pravni spor pred evropskim prvostopenjskim sodiščem med Generalnim direktoratom Evropske komisije, odgovornim za konkurenco, in Prekoatlantskim konferenčnim sporazumom Trans-Atlantic Conference Agreement. Zanimiva je ugotovitev, da se je primer končal s poravnavo leta 2002.

Zagovorniki in nasprotniki izvzemanja pomorskih konferenc iz protimonopolne zakonodaje imajo seveda argumente. Če bi ukinili zaščito konferenc pred protimonopolno zakonodajo, bi se lahko tržišče destabiliziralo. Obenem pa protimonopolni zakoni prav lahko vzpodbujajo sklepanje tajnih sporazumov (Mc Cutcheon, 1997). Konference pri svojem obstoju uporabljajo nekaj ključnih pravil, zaradi katerih so učinkovite in uspešne. Cene, ki jih postavljajo, so pogosto osnovane na sporazumih o ekskluzivnosti, verjetne pa so tudi domneve, da konference uporabljajo roparske in diskriminatorne cene. Konference prakticirajo tudi omejevanje zmogljivosti tako, da članicam omejujejo število ladijskih prevozov in dodeljevanje linij.

Razprava o tem, če so pomorske konference karteli ali obramba pred škodljivo konkurenco, še kar traja. Argumenti za obe trditvi so bolj jasni kot pred časom in dokazi za obe so bolj sistematični. Dejstvo pa je, da konference ohranjajo stabilnost s kontroliranjem prihoda novih članic in pogosto s konferencami ladjarji uporabljajo presežne zmogljivosti za zavračanje vstopa novih ladjarjev na njihovo tradicionalno tržišče (Fusillo, 2003).

O konferenčnem dogovarjanju in mehanizmih delovanja konferenc v preteklosti sicer vemo vedno več, dejstvo pa je, da so spremembe vedno hitrejše. Kontejnerizacija, globalizacija, integracija v logistiki in deregulacija odločilno spreminjajo tržno okolje, v katerem delujejo kontejnerski terminali in linijski ladijski prevozniki (Clyde, 1998).

Pristaniške družbe in pomorski prevozniki so pred izzivom, da morajo na novo definirati svojo vlogo v logistični verigi. Zaradi hitrih sprememb tržnega okolja pristaniški in ladjarski trg nista več stabilna, vendar pa kaže, da se njune poti za doseganje večjega zadovoljstva strank in tako večjega zaslužka razhajajo. Oboji želijo korenite spremembe stanja, vendar vsak drugače (Notteboom, 2004).

Za kontejnerske linijske prevoznike je še danes značilen tradicionalni sistem konferenčnega delovanja, vendar število konferenc v zadnjem desetletju stalno upada. Kontejnerski ladjarji na letnih konferencah objavljajo svoje uradne konferenčne cenike, vendar pa ne želijo objaviti dejansko zaračunanih cen. Zanimivo je tudi dejstvo, da ni možno pridobiti niti indeksov sprememb dejanskih cen prevoza kontejnerjev na neki določeni transportni poti. To torej pomeni, da so s strani konferenc priporočene cene na splošno najvišje dejanske cene, vsak pošiljatelj pa si lahko z individualnimi pogajanja izbori popust. Dejavnost konferenc kontejnerskih prevoznikov je zasnovana na zaupnosti cen in storitvenih pogodb. V zaupni pogodbi se pošiljatelj zaveže, da bo zagotovil ladjarju določeno minimalno količino tovora ali prihodka od voznine v določenem času do enega leta. Po drugi strani se kontejnerski linijski prevoznik obveže za določeno ceno ali cenik in za določeno raven storitev, kot na primer zagotovljen prostor, tranzitni čas, redne luke in podobno. Za manjše pošiljatelje je bolj običajen pogodbeni čas treh do šestih mesecev. Po letu 1980 so neodvisni prevozniki nečlani konferenc začeli postajati pomembnejši. Vzporedno z manjšanjem števila kontejnerskih konferenc so začela prevladovati združenja.

Strokovnjaki, ki nasprotujejo konferenčnemu delovanju linijskih kontejnerskih prevoznikov, zagovarjajo dejstva, da konference ne upravljajo z zmogljivostmi. Kot primer navajajo razpad konference Evropa–vzhodna obala Južne Amerike, ki ni vplival na premike tovorov. Članstvo v konferencah je nestalno, saj vstopu novih članic sledi izstop starih. S tem dokazujejo, da so konference lahko vir nestabilnosti. Poleg navedenega je lahko možna nestabilnost zaradi spreminjanja tržnih deležev linijskih kontejnerskih prevoznikov in članstva v konferencah, kar povzroča, da linijski

ladijski prevozniki prihajajo in odhajajo z določenih trgovskih poti ter da vstopajo in izstopajo iz konferenc.

3.3.2 Združitve in prevzemi linijskih prevoznikov in strateška zavezništva

Podjetja pri svojem poslovanju večinoma zasledujejo strategijo rasti. Rast je odvisna predvsem od panoge, notranje organizacije podjetja in zunanjega okolja, v katerem podjetje deluje. Tako notranji kot zunanji dejavniki se neprestano spreminjajo, zato so v različnih okoliščinah primerne različne oblike rasti. Večina podjetniške rasti se odvija z notranjo ekspanzijo, pri kateri podjetje postopno raste s povečanjem obsega poslovanja. Drugi, bistveno hitrejši način rasti, pa je rast preko prevzemov in združitvev (Brigham, 1999, str. 797). Združitve in prevzeme definiramo kot posle, v katerih so deli ali celotna podjetja prodani ali kupljeni za oblikovanje partnerstev na osnovi skupnih virov (Mariotti, 2002, str. 7). Glavni pogoj za uspeh takih povezovanj je razvoj in izvajanje strategije zveze, ki mora biti povezana in odvisna od osnovne poslovne strategije podjetij (Gomes, 1998, str. 1-7).

Za doseganje horizontalne integracije družb, ki se ukvarjajo s pomorskimi linijskimi kontejnerskimi prevozi, se v zadnjih letih pojavljajo poleg konferenčnih sporazumov, kamor lahko uvrstimo linijske konference, in obratovalnih sporazumov, s katerimi se stranke dogovorijo o sporazumni udeležbi v ladijskem prostoru in najemu kontejnerskih mest, tudi vse bolj pomembne aktivnosti ladijskih prevoznikov na področju združitvev in prevzemov konkurenčnih družb ter oblikovanja strateških zavezništev.

Leto 2005 je bilo zelo bogato s prevzemi. Največje nakupe je izvedla družba A. P. Moeller-Maersk, ki je kupila družbo P&O Nedlloyd in jo preimenovala v Maersk Line, družba TUI, lastnica Hapag-Lloyda, je kupila družbo CP Ships, družba CMA CGM pa je odkupila delež v družbi Delmas.

Z izvedenim nakupom je družba Maersk Line ojačala svoj že vodilni položaj. Ladijska flota zdaj dosega že preko 1.759.000 TEU in predstavlja skoraj 17-odstotni svetovni tržni delež, kar je skoraj dvakrat več kot najbližji konkurent Mediteranean shipping company (MSC), ki obvladuje 1.026.000 TEU, in CMA CGM, ki se je s floto 685.000 TEU prebil na tretje mesto.

Glede na ugotovitve, da je večina nakupov bila izvedena s strani vodilnih linijskih operaterjev, to izkazuje zaupanje prevoznikov v prihodnost in predstavlja nove izzive za tiste prevoznike, ki so zaostali z izvajanjem nakupov ali združitvev.

Pet največjih linijskih ladjarjev je z nakupi konkurenčnih podjetij skupni tržni delež povečalo na skoraj 43 odstotkov. Trend koncentracije tržnih deležev se bo nadaljeval tudi v prihodnje. Ohranjanje široke palete linij na vse možne destinacije in ob tem investiranje v zelo velike ladje, da bi izkoriščali prednosti ekonomije obsega, kaže v prid nadaljnjim združevanjem in prevzemom ali v širitev zavezništev.

Kot protiukrep koncentraciji tržnega deleža velikih linijskih operaterjev so manjši operaterji sklepali strateška zavezništva. Člani strateških zavezništev Grand Alliance in New world Alliance so sklenili sporazume, ki članom omogoča medsebojno menjavo kontejnerskih mest na ladjah. Slaba stran teh sporazumov je, da ne omogočajo hitrega prilagajanja zmogljivosti in spremembe poti. Strateška zavezništva zagotavljajo svojim članom lahek dostop do novih prog ali storitev z relativno nizkimi stroški, omogočajo jim udeležbo v terminalih in sodelovanje pri mnogih dejavnostih na morju in na kopnem, pri čemer lahko dosega prihranke. Strateško zavezništvo je koristno predvsem takrat, ko so skupni stroški obratovanja in pridobivanja poslov nižji od samih obratovalnih stroškov. Strateško zavezništvo med kontejnerskimi linijskimi prevozniki služi zagotavljanju ekonomije obsega, se pravi doseganju kritične mase obsega delovanja in zmanjšanju tveganja, povezanega z nakupom ladij (Ryoo in Thanopoulou, 1999).

V prihodnje lahko z gotovostjo pričakujemo prevzeme ali združitve japonskih linijskih kontejnerskih ladjarjev. Če bo prišlo do povezovanj ali prevzemov in konsolidacije lastništva med japonskimi ladjarji, kot so NYK Line, Mitsui O.S.K. Lines in K Line, bo v zelo kratkem času nastal drugi največji svetovni linijski prevoznik, ki bo po velikosti lahko tekmoval z Mediteranean Shipping Company (MSC).

Ekonomski smisel združitvev in prevzemov je ekonomija obsega, večanje tržnega deleža in doseganje moči na tržiščih. Dodatni motivi, ki vodijo v take odločitve, so tudi hiter vstop na nove trge in v distribucijske mreže, dostop do novih tehnologij in razpršitev dejavnosti. Prevzemi imajo nekaj značilnih pasti, kot so kulturne razlike, precenjeni sinergijski učinki, preveliki stroški prevzema. Vsekakor pa so prevzemi dobra možnost, ko ladijski prevoznik ne želi prevzeti velikih stroškov vstopa na nova tržišča in si želi znižati tveganja.

Če analiziramo dogodke na področju združitvev in prevzemov, ki so se zgodili med letoma 2000 in 2005, ugotovimo, da so potekali zelo intenzivno:

- A. P. Möller (APM) je kupil Torm Liner Service leta 2002 in Royal P&O Nedlloyd leta 2005,
- P&O Nedlloyd je kupil Farrell Line leta 2000,
- CMA CGM je kupil Mac Andrews leta 2002 in Delmas leta 2005,

- Delmas je prevzel 80-odstotni delež v linijski veji Setramar Navigazione v letu 2005,
- Hapag-Lloyd je leta 2005 kupil CP Ships,
- CP Ships je prevzel popolni kontrolni delež družbe Lykes in TMM v letu 2000 in kupil Christensen Canada-Africa Line v letu 2000 ter Italia di Navigazione v letu 2002,
- CSAV je kupil Norasio leta 2000 in Norsulovo kontejnersko dejavnost v letu 2002,
- Hamburg-Süd je kupil Ellerman Line v letu 2002 in Kien Hung Line v letu 2003,
- Costa Container Lines je prevzel daljnomske linije Gilnavi di Navigazione Srl v letu 2004.

3.4 Pomorske vozne

Voznine kontejnerskih linijskih prevoznikov so podvržene neprestanim spremembam, podobno kot to velja za celotno dejavnost izvajanja linijskega prevoza kontejnerjev po morju. Tržišče se srečuje s stalnimi spremembami višine pomorskih voznin. Za zadnja leta je značilno, da se voznine višajo v večini prometnih smeri, še posebej na glavnih vzhodnih in zahodnih transportnih smereh. Ladijski kontejnerski linijski prevozniki imajo zato višje prihodke ter si tako izboljšujejo dobičkonosnost in finančni položaj za izvedbo novih naložb v ladijsko zmogljivost, ki je nujna za racionalizacijo stroškov poslovanja. Za oblikovanje višine pomorskih voznin velja zakon ponudbe in povpraševanja.

Na področju povpraševanja uporabnikov storitev po linijskem prevozu kontejnerjev velja splošni zakon povpraševanja, ki pravi, da je povpraševanje odvisno od cen določene storitve in količin, po katerih v določenem obdobju povprašujejo kupci storitev. Količina storitev, po kateri povprašujejo kupci storitev v določenem času in na določenem trgu, je odvisna od mnogih faktorjev, predvsem pa od cene storitev, prihodka kupca storitve, cen drugih primerljivih storitev in pričakovanih prihodnjih sprememb cen storitev ter logističnih rešitev. Poleg navedenih ključnih dejavnikov pri povpraševanju po linijskem kontejnerskem prevozu imajo pomembno vlogo tudi stranski dejavniki povpraševanja, kot so pogostost in količina prevoza praznih kontejnerjev, pogostost pretovora kontejnerjev in povprečna masa tovora na enoto TEU.

Na področju ponudbe izvajalcev storitev linijskega prevoza kontejnerjev velja splošni zakon ponudbe, ki pravi, da je zveza med tržno ceno nekega blaga in količino

njegove ponudbe sorazmerna ob predpostavki, da je vse drugo nespremenjeno. Za zakon ponudbe velja razmerje med različnimi možnimi cenami določene storitve in zmogljivostmi, ki jih v nekem določenem obdobju ponujajo ponudniki. Poleg navedenih ključnih dejavnikov pri ponudbi linijskega kontejnerskega prevoza imajo pomembno vlogo tudi stranski dejavniki ponudbe, kot so:

- produktivnost ladij s kontejnerskimi vodili, ki omogočajo hitrejše manipulacije s kontejnerji na ladji v primerjavi z ladjami brez vodil. Ladje s kontejnerskimi vodili so bolj produktivne od ladij brez kontejnerskih vodil, saj ostanejo v pristanišču manj časa zaradi hitrejše izvedbe razkladalno-nakladalnih operacij,
- število pretovorjenih kontejnerjev v primerjavi z zmogljivostjo flote ladjarja,
- učinkovito upravljanje z ladijsko floto. Napredek pri kontrolnih procesih ladijske flote pripomore k večji učinkovitosti na področju upravljanja zmogljivosti. Zagotavlja večji izkoristek ladijske flote in manj vezanega kapitala v osnovnih sredstvih,
- pogostost sprememb vzorcev ladijskih prometnih poti. Z izboljševanjem strategij pretovarjanja ladij se povečuje število prostorskih enot na ladji, ki se lahko koristijo za prevoz enake količine tovora. Prekooceanske ladje postajajo vse večje in hitrejše, obiski pristanišč v sklopu iste transportne poti vse redkejši, distribucijske strategije pa vse bolj uveljavljene. Če vzamemo za primer začetek osemdesetih let, je bil porabljen čas za dvosmerno pot med Evropo in Daljnim vzhodom sedemdeset dni, sedaj pa transportne družbe vse pogosteje porabijo za zaključeno pot nekaj več kot petdeset dni. Poleg tega je od začetka osemdesetih let naraščala produktivnost ladjarjev, saj jih je večina svoje kontejnerske flote preselila s transportne smeri vzhodne obale Združenih držav preko Panamskega prekopa do Azije na transportne smeri zahodne obale Združenih držav do Azije s pomočjo intermodalnih povezav, tako da se je čas dvosmerne poti kontejnerske ladje s triinšestdeset dni znižal na povprečje petintridesetih dni, kar je v transportnem procesu povečalo letno zmogljivost dostave kontejnerjev,
- omejitve glede skupne tonaže ladje. Na večini kontejnerskih ladij je nosilnosti omejena zaradi konstrukcijskih lastnosti ladje. Sodobne ladje so glede nosilnosti zasnovane veliko manj prijazno kot ladje starejše generacije, saj se je povprečna nosilnost na prostorsko enoto svetovne kontejnerske flote zmanjšala, tako da so ladje v devetdesetih letih v povprečju sprejele štiri tone

nosilne zmogljivosti manj na prostorsko enoto v primerjavi z ladjami, zgrajenimi pred dvajsetimi ali več leti. To je posledica standardizacije največje dovoljene nosilnosti kontejnerja in načrtovanja novih, čim lažjih ladij. S tem je zagotovljen prihranek pogonskega goriva in sprejem večjega števila kontejnerskih enot na ladjo.

- hitrost ladje je ključni dejavnik, saj določa čas potovanja in v končni fazi poveča ali zmanjša razpoložljivo transportno zmogljivost, ki jo ladja ponuja v določenem obdobju. Ladje za prevoz kontejnerjev, zgrajene v devetdesetih letih, so le nekoliko hitrejše od ladij iz sedemdesetih let, vendar je bila hitrost ladij v vmesnem obdobju manjša zaradi visokih cen goriva. Zato je obratovanje ladij temeljilo na ekonomičnosti in ne toliko na hitrosti,
- produktivnost pristanišča. Modernizacija pristanišč, večja razpoložljivost in izpopolnjena specialna oprema za pretovor kontejnerjev, avtomatizacija in izboljšani operativni sistemi so pripomogli k višji produktivnosti ladijskih terminalov. Čedalje večje ladje pa vsestransko pripomorejo k še višji produktivnosti.

Tržno ravnotežje, ki določa ceno pomorske voznine, se vzpostavi pri tisti tržni ceni, kjer je ponujena količina storitev enaka količini, po kateri kupci povprašujejo, torej tisti ravnotežni ceni, za katero so pripravljene linijski ladijski prevozniki ponuditi storitev na trgu in so jo pripravljene uporabniki storitev tudi plačati. Za tržno ravnotežje velja, da je to tisto stanje na trgu, pri katerem sta količini ponudbe in povpraševanja izenačeni.

Za linijske prevoznike kontejnerjev je značilno, da indikativno ceno pomorskih voznin določajo na linijskih konferencah. Sestavni del konferenčnega delovanja je poleg oblikovanja cen pomorskih voznin hkratno določanje minimalnega in maksimalnega obsega ponujenega ladijskega prostora na določenem tržišču. Seveda pa taki ukrepi vplivajo na ponudbo, ki neposredno vpliva na oblikovanje tržne cene storitve. Nasprotniki konferenčnega dogovarjanja cen na osnovi teh dejstev izpostavljajo pravilo, ki velja pri kartelnem modelu, in sicer, da maksimiranje ponudbe preprečuje padec cen. Zagovorniki konferenčnega dogovarjanja cen ladijskih voznin pa zagovarjajo teorijo jedra, ki z maksimiranjem sodelovanja omogoča učinkovito rabo zmogljivosti (Telser, 1987).

Učinkovita raba zmogljivosti pomeni tudi zadrževanje ponudbe zmogljivosti v optimalnem območju oziroma na minimalni stopnji ponudbe, kar preprečuje vstop novih konkurentov. V tem segmentu lahko ugotovimo, da so interesi zagovornikov in nasprotnikov konferenčnega delovanja linijskih prevoznikov enaki, saj pri kartelih

vstop dodatne ponudbe znižuje cene, pri modelu teorije jedra pa ruši ravnotežje. Ne glede na navedeno pa kontejnerski linijski ladjarji v okviru konferenčnih dogovorov skoraj redno oblikujejo presežne zmogljivosti z namenom strateškega preprečevanja vstopa novih konkurentov. Strategija, ki zagotavlja, da je spodnja meja ponujenih zmogljivosti dovolj visoka, zagotavlja tudi, da bodo tisti, ki vstopajo na tržišče, morali pristati na take cene, ki bodo prinašale izgubo (Fusillo, 2003).

Pravilo minimalne razpoložljive zmogljivosti pripomore tudi k izločanju tistih članic iz konferenc, ki imajo prevelike stroške. Vsak konferenčni sporazum mora biti sestavljen tako, da za ladjarje z visokimi stroški poslovanja ni zanimiv. Kontejnerski linijski ladjarji, ki delujejo v okviru nekega konferenčnega združenja na neki prometni smeri, lahko morebitnega novega konkurenta, ki deluje izven konferenčnega združenja na določeni prometni smeri, poslovno uničijo tako, da ob začetku njegovega poslovanja na prometni smeri, ki jo obvladuje njihovo konferenčno združenje, znižajo cene prevozov na eni svojih ladij. Ta ladja potem s cenami toliko časa konkurira novemu izvajalcu linijskih storitev, dokler zaradi izgub ne zapusti tržišča. Kot zanimivost je lahko navedemo, da se je sodni spor, ki je potekal med družbo Mogul Steamship Co. proti družbi McGregor, Gow & Co. zaključil z odločitvijo sodišča, da so sporazumi o omejevanju trgovine, med katere uvrščamo tudi konferenčne sporazume, sicer izsiljevalski, a niso kaznivi (Yamey, 1972).

Kontejnerski linijski ladjarji za zaščito pred prihajajočo konkurenco lahko uporabijo tudi strategijo dolgotrajnega zasledovanja novega konkurenta. Vendar pa takšno strategijo lahko uporabijo le ladjarji, ki imajo dovolj velike finančne vire v primerjavi z vstopajočim konkurentom. Pogoj za tako vrsto cenovne vojne je, da ima kontejnerski linijski ladjar, ki uporablja strategijo zasledovanja novega konkurenta, že pred začetkom zasledovanja na razpolago veliko likvidnih sredstev in da je denar na finančnem trgu dovolj drag, kar novemu konkurentu onemogoča, da bi cenovno vojno preživel (Scott Morton, 1997).

Pogosto velja pravilo, da splošni ugled in prepoznavnost kontejnerskega linijskega prevoznika, ki želi vstopiti kot konkurent na območje delovanja neke konference, močno vpliva na odnos. Zelo ugledni linijski prevozniki imajo več možnosti, da jim bodo konference dovolile delovanje na svojem tržišču in jih ne bodo napadale (Podolny in Scott 1999).

Kontejnerski linijski ladjarji v okviru konferenčnega določanja cen pomorskih voznin uporabljajo dve vrsti ekskluzivnih pogodb. Ena vrsta so pogodbe z dvojnimi cenami, druga pa pogodbe z dodatnimi popusti. Pri pogodbah z dvojnimi cenami se komitent obveže, da bo posloval izključno s članicami konference na neki prometni poti, v zameno za to pa dobi popust na konferenčne cene. Če komitent sporazum prekrši, mora plačati pogodbeno kazen. Pri sistemu pogodb z dodatnimi popusti komitent

najprej podpiše ekskluzivno pogodbo s konferenco za neko določeno časovno obdobje. Če po poteku tega obdobja sklene novo ekskluzivno pogodbo za naslednje obdobje, dobi določen popust na račune in vse prevoze, ki so bili opravljeni v predhodnem obdobju. Tako vrsto pogodbenih popustov je prva uvedla Kalkutska konferenca že daljnega leta 1877 (Marriner in Hyde, 1967).

Pri obeh načinih pogodbenega poslovanja morajo konference nadzirati svoje stranke, in preverjati spoštovanje ali kršitev pogodb. Seveda pa je takšno delo težko, prevladujejo ocene, da ekskluzivne pogodbe krši od pet do petnajst odstotkov strank.

Namen ekskluzivnih pogodb je, da kupec kupuje izključno pri enem prodajalcu. Pošiljatelj v zameno za zvestobo enemu samemu kontejnerskemu linijskemu prevozniku dobi nižje cene, s tem pa linijski prevoznik lahko zmanjšuje stroške poslovanja zaradi lažjega planiranja.

Konferenčni ceniki, ki določajo pomorske voznine in so osnova za obračun storitev pri izvajanju ladijskega linijskega servisa ter sklepanju ekskluzivnih pogodb, so že vrsto let zelo podrobni in obširni z različnimi cenami za vsako vrsto blaga. Tukaj se pojavlja vprašanje, če so tako obširni ceniki posledica razlik v stroških ali želje po diskriminaciji s pomočjo cen. Razlike med cenami bi lahko med drugim izvirale iz razlik v specifični teži blaga, težjega rokovanja z blagom pri pretovarjanju, posebnih zahtev pri rokovanju z blagom in razlik pri zavarovanju vrednosti blaga.

Zanimiva je ugotovitev, da je tudi danes, po uveljavitvi množične uporabe kontejnerjev, zaradi katerih so sedaj tovari praktično enaki, sestava cenikov, ki določajo pomorske voznine, ostala v veljavi v enakem obsegu kot v preteklosti (Sjostrom, 2004). Prevladujejo mnenja, da so konferenčne cene diskriminatorne, ker zaračunavajo višje voznine za dražje tovore, saj tak način obračunavanja storitev ustvarja dodaten dobiček z izkoriščanjem monopolnega položaja (Bennathan in Walters, 1969). Drugi pa menijo, da so konferenčne cene diskriminatorne zato, da lahko pokrijejo precejšen del neizogibnih skupnih fiksnih stroškov (Sjostrom, 1992).

Po teoriji monopolov cenovna diskriminacija konference destabilizira. Za nove članice je vstop v konference bolj zanimiv, saj jih privlačijo visoke cene. Konference v zameno za višje dobičke žrtvujejo trajnost in stabilnost. Diskriminacijske cene pa so zanimive tudi zaradi preprodaje, ki pa je v transportu možna le, če pošiljatelj lahko prevoznika uspešno prevara glede vsebine pošiljke.

Razlaga z vidika splošnih stroškov pa diskriminatornim cenam pripisuje vpliv na povečanje stabilnosti in trajnosti konferenc, ker konferencam omogoča povečanje obsega storitev in je zato tak diskriminatorni cenik v skupnem interesu članic konference in pošiljateljev (Ramsey, 1927).

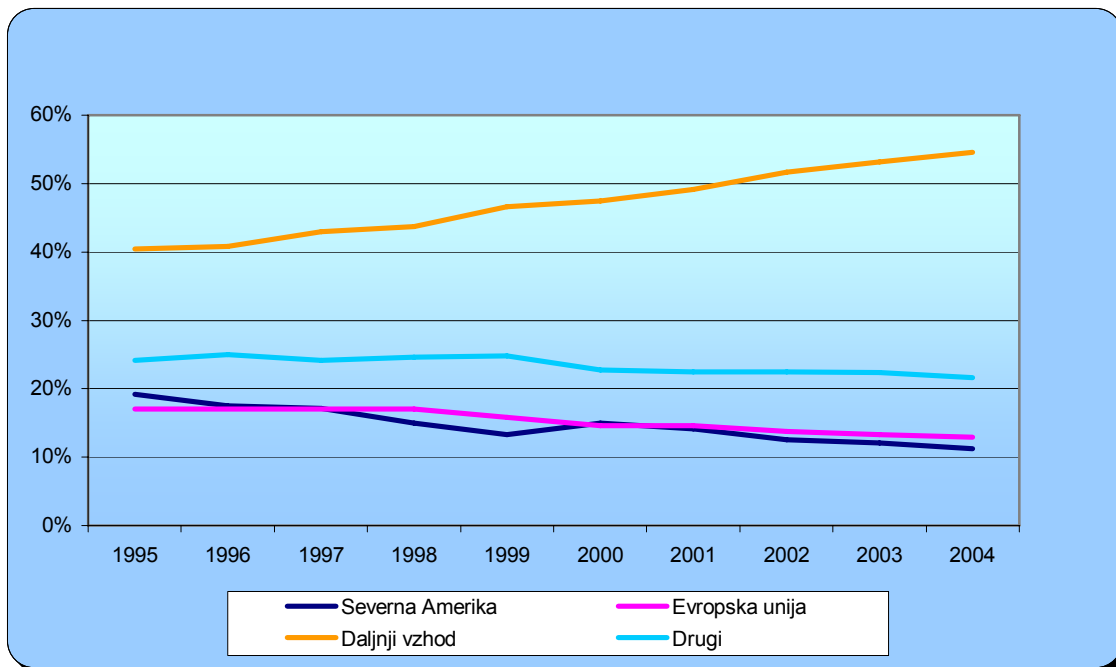
Poslovno obnašanje kontejnerskih linijskih prevoznikov je v večji meri odvisno od tržnih deležev, ne pa od maksimalnega ustvarjanja dobička. Ob dejstvu, da neizkoriščen ladijski prostor pomeni izgubo tovora, je pri linijskih prevoznikih prisotna naravna tendenca k zaračunavanju nižje voznine z namenom zapolnitve praznih enot neglede na dolgoročne posledice, ki jih bo to imelo na višino voznin.

Linijski kontejnerski prevozniki so si pri oblikovanju voznin zagotovili tudi precej variabilnih faktorjev, ki lahko pomenijo povečanje splošne voznine na posamezni transportni smeri. V linijskem prevozu so se uveljavili redni dodatki k osnovni voznini, ki se med letom redno spreminja in omogoča linijskim prevoznikom dodatne zasluge. Pogosto se uporabljajo dodatki s kratico THC, ki se uporabljajo pri nakladanju blaga v pristaniščih, BAF kot dodatek za povišane cene goriva na svetovnem trgu, CAF za valutno nihanje in ostale dodatne pristojbine, ki se ne spreminjajo neposredno s tržno situacijo, predstavljajo pa pomemben delež celotnega prihodkovnega zneska kontejnerskega linijskega prevoznika.

Zanimiva je ugotovitev, da kontejnerski linijski prevozniki, ki niso člani konferenc, ponavadi upoštevajo konferenčna doplačila. Glede na to, da doplačila predstavljajo velik delež celotne voznine, to pomeni, da konference določajo pomemben del cene prekomorskega transporta. Zelo očitno je, da je THC dodatek v evropskih pristaniščih sredstvo za dodaten prevoznikov dohodek. Kalkulacija BAF ni transparentna, saj so doplačila za gorivo na progah na Daljni vzhod in Južno Ameriko nižja kot za krajšo pot preko Atlantika.

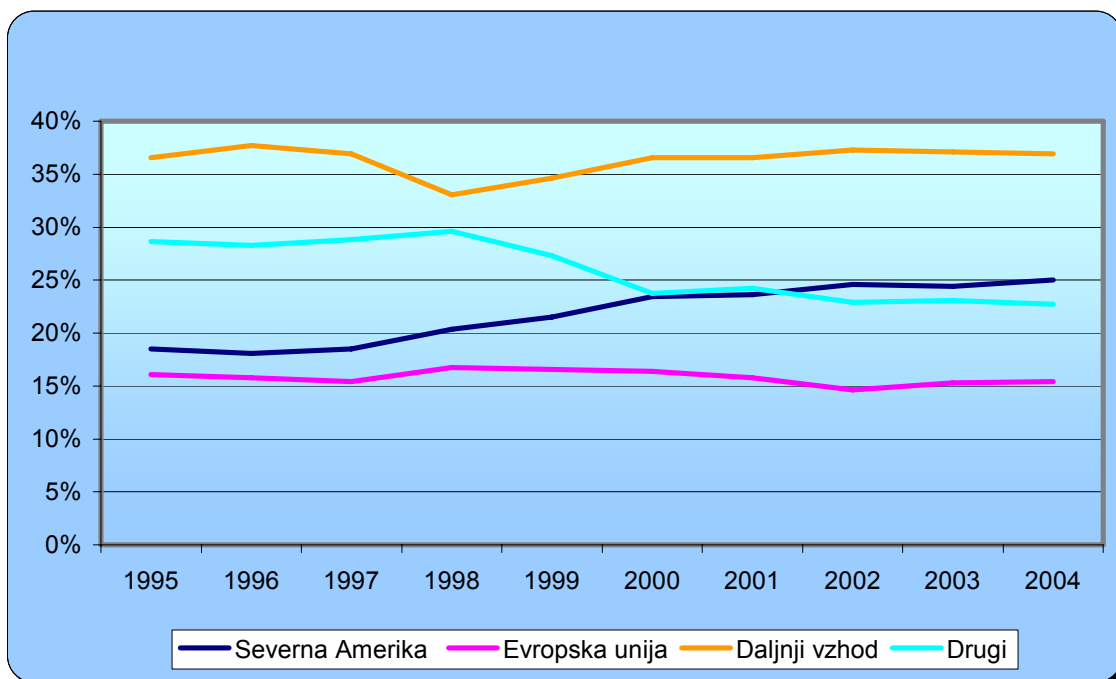
4 ANALIZA GLOBALNIH KONTEJNERSKIH SMERI PREVOZA

Graf 6: Delež svetovnega kontejnerskega izvoza po območjih



Vir: European Commission, 2005, str. 19.

Graf 7: Delež svetovnega kontejnerskega uvoza po območjih



Vir: European Commission, 2005, str. 19.

Globalne smeri kontejnerskih prevozov potekajo predvsem v geografskih smereh sever-jug in vzhod-zahod. Količina prepeljanega tovora in letna rast ali padec prometa so v neposredni povezavi z dinamiko svetovne trgovine, kar nazorno prikazuje tudi graf št. 2. Za svetovno trgovino je značilna večletna intenzivna rast. V letu 2006 je bila rast svetovnega BDP 5-odstotna, rast svetovne trgovine pa je presegla 9 odstotkov (<http://www.gzs.si/slo/storitve>).

Večina držav beleži rast BDP in nizko stopnjo inflacije. Najvišjo dinamiko rasti, ki presega pričakovanja analitikov, dosegata Kitajska, ki ima tako pomembno vlogo pri povpraševanju po večini svetovnih surovin in tako povzroča, da so cene svetovnih surovin zaradi visoke gospodarske rasti in močnega ter dolgotrajnejšega povpraševanja na visoki ravni. Glavni steber rasti kitajskega izvoza je tekstil, pisarniška in telekomunikacijska oprema ter pridelava in predelava železa in jekla. Tudi najrevnejše države so trgovino okrepile za okoli 30 odstotkov, predvsem z nafto in drugimi surovinami. Države v razvoju so skupni delež v globalni trgovini povečale na rekordnih 36 odstotkov. Tudi Evropa je v letu 2006 zabeležila rekordno rast izvoza po letu 2000, vendar še vedno zaostaja za globalno stopnjo rasti. Za Združene države Amerike je značilno, da so kljub velikemu zunanjetrgovinskemu primanjkljaju dosegle najvišjo rast izvoza v več kot desetletju (World Trade Organization, 2007).

S pomočjo grafa št. 6 lahko ugotovimo, da je največji delež kontejnerskega izvoza prisoten na območju Daljnega vzhoda. Kontejnerski izvoz stalno narašča. Negativen trend izvoza pa lahko zaznamo na vseh ostalih svetovnih geografskih območjih. Na osnovi navedenega lahko sklepamo, da se glavnina izdelkov z območja Daljnega vzhoda distribuira na ostala svetovna tržišča.

Nasprotno trende lahko ugotovimo s pomočjo grafa št. 7, ki prikazuje delež kontejnerskega uvoza po območjih. S pomočjo grafa lahko ugotovimo, da območja najbolj razvitih gospodarstev beležijo enakomeren kontejnerski uvoz, ki skozi opazovano obdobje niha v povprečju za 5 odstotkov. Negativen trend kontejnerskega uvoza beležijo ostala, praviloma manj razvita območja sveta. Največje uvozno območje je Daljni vzhod vsekakor zaradi potrebe po surovinah za proizvodnjo.

Podrobneje lahko analiziramo stanje s pomočjo tabele št. 10, ki prikazuje predvideno letno rast kontejnerskega prometa po različnih svetovnih smereh. Ugotovimo, da je rast kontejnerskega prometa najintenzivnejša med geografskimi območji, ki za osnovno povezavo potrebujejo morsko pot v smeri vzhod-zahod. Na osnovi navedenega jo lahko imenujemo primarna kontejnerska povezava vzhod-zahod, torej povezava, preko katere se opravi glavnina vsega svetovnega kontejnerskega prometa.

Tabela 10: Predvidena letna rast svetovnega kontejnerskega prometa po smereh

Izvozna država	Uvozna država	Letna rast			
		2005	2006	2007	2008
Severna Amerika	Vzhodna Evropa	8,3 %	4,4 %	4,4 %	4,0 %
Severna Amerika	Mediteran	2,7 %	2,2 %	1,6 %	2,0 %
Severna Amerika	Severna Evropa	1,8 %	3,0 %	3,0 %	2,6 %
Severna Evropa	Indijska podcelina	10,1 %	8,7 %	7,8 %	7,2 %
Severna Evropa	Latinska Amerika (vključno Mex & CRB)	6,0 %	3,3 %	4,2 %	4,6 %
Severna Evropa	Mediteran	6,1 %	4,3 %	3,9 %	4,5 %
Severna Evropa	JV Azija	6,5 %	7,5 %	6,4 %	6,9 %
Severna Evropa	Severna Amerika	4,6 %	2,0 %	1,9 %	2,2 %
Severna Evropa	JV Azija	6,7 %	6,0 %	4,2 %	4,4 %
SV Azija	Vzhodna Evropa	19,6 %	12,6 %	11,8 %	10,1 %
SV Azija	Mediteran	13,1 %	12,2 %	11,6 %	9,3 %
SV Azija	Severna Evropa	13,3 %	10,5 %	11,4 %	9,1 %
SV Azija	JV Azija	10,9 %	9,6 %	7,7 %	7,2 %
JV Azija	Vzhodna Evropa	5,8 %	5,1 %	4,5 %	6,1 %
JV Azija	Mediteran	9,2 %	7,0 %	6,4 %	4,3 %
JV Azija	Severna Evropa	5,0 %	4,1 %	5,8 %	4,3 %
Nižjecelinski Indijski kontinent	Vzhodna Evropa	15,8 %	12,7 %	9,5 %	8,5 %
Nižjecelinski Indijski kontinent	Indijska podcelina	15,8 %	12,9 %	11,2 %	9,6 %
Nižjecelinski Indijski kontinent	Mediteran	14,9 %	11,7 %	11,6 %	9,8 %
Nižjecelinski Indijski kontinent	Severna Evropa	12,3 %	10,5 %	10,1 %	7,8 %
Latinska Amerika (Vključno Mex/CRB)	Mediteran	2,8 %	4,6 %	4,5 %	3,0 %
Latinska Amerika (Vključno Mex/CRB)	Severna Evropa	2,3 %	3,6 %	4,4 %	2,9 %
Mediteran	Indijska podcelina	9,5 %	7,6 %	6,6 %	6,9 %
Mediteran	Latinska Amerika (vključno Mex & CRB)	7,8 %	3,9 %	4,6 %	5,0 %
Mediteran	SV Azija	7,1 %	7,0 %	6,0 %	6,5 %
Mediteran	Severna Amerika	3,0 %	2,2 %	1,8 %	2,1 %
Mediteran	Severna Evropa	2,2 %	2,9 %	4,0 %	2,9 %
Mediteran	JV Azija	6,1 %	5,2 %	3,7 %	4,2 %

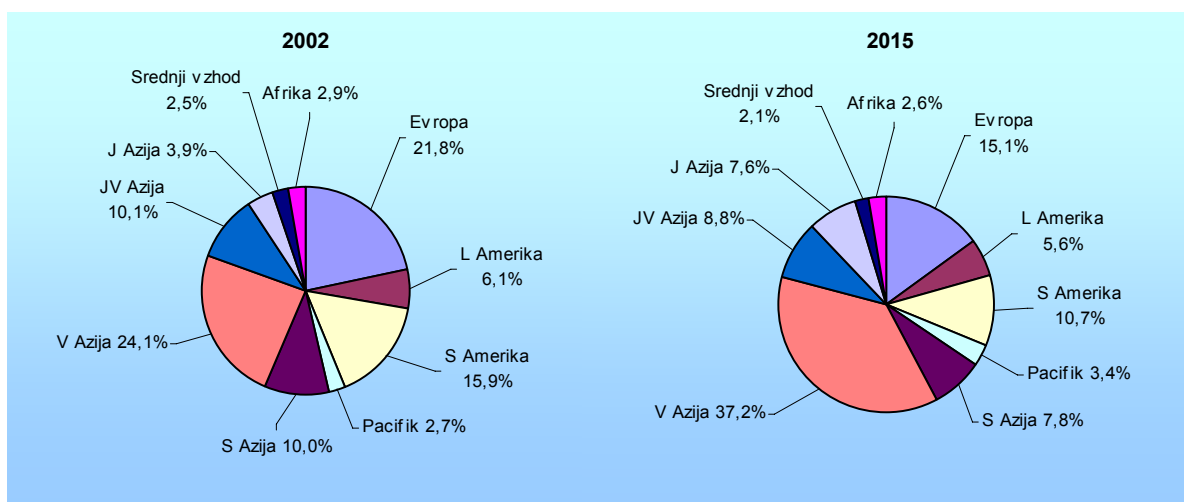
Vir: European Commission, 2005, str. 75.

4.1 Primarna kontejnerska povezava vzhod-zahod

V zadnjih desetih letih smo priča presenetljivi rasti v obsegu kontejnerskega prometa, kar je še posebej očitno pri izvozu z Daljnega vzhoda v Severno Ameriko, severno Evropo in Sredozemlje.

Pomembna rast je bila dosežena tudi na drugih prometnih smereh, kot so smeri iz Daljnega vzhoda preko Srednjega vzhoda v južno Azijo, Daljnega vzhoda v južno Afriko in Daljnega vzhoda do vzhodne obale Južne Amerike. V vseh primerih je bila skupna povezava Kitajska in stopnja prenosa proizvodnih zmogljivosti v to državo, ki dosega visok delež proizvodnje ter predstavlja izvorno točko, iz katere blago prihaja na svetovno tržišče. Zato večji delež rasti azijskega kontejnerskega prometa izvira iz Kitajske, saj količina pretovorjenih kontejnerjev v letu 2005 v sedmih glavnih pristaniščih države dosega že več kot 77.000.000 TEU.

Graf 8: Deleži po pomembnejših svetovnih območjih v svetovnem kontejnerskem prometu v letu 2002 in ocena do leta 2015



Vir: United Nations ESCAP, 2006, str. 4.

Pomen prometa s kontejnerji Azijskega tržišča v primerjavi s preostalim svetom prikazuje graf št. 8. Po napovedih se bo vloga azijskega tržišča v prometu s kontejnerji krepila tudi v prihodnosti. Prevladujejo ocene, da bo kontejnerski promet na območju Azije leta 2015 dosegel skoraj 64-odstotni delež svetovnega kontejnerskega prometa. Na območju Azije bo glavnino prometa predstavljala vzhodne Azije, ki se bo v naslednjih letih precej okrepila.

V smeri iz Daljnega vzhoda proti Evropi lahko ugotovimo konstantno rast kontejnerskega prometa. Strma rast povpraševanja po enosmernih transportih iz smeri Daljnega vzhoda pa pomeni, da je razpoložljivi ladijski prostor v eno smer

dobro izkoriščen, v drugo pa slabše. Prevoz praznih kontejnerjev ni ugoden za ladijske kontejnerske linijske prevoznike.

Na smereh, ki povezujejo Daljni vzhod s Severno Ameriko, so linijski prevozniki z združitvami povečali zmogljivost razpoložljivega prostora. Približno polovica vsega razpoložljivega prostora je sedaj vključenega v smer preko Tihega oceana. Glede na rastoči trend blagovnih tokov, ki ga podrobneje prikazuje tabela št. 11, so kontejnerski linijski prevozniki iz prometa umaknili malo ladij. Zmogljivost ladijskega prostora počasi narašča, a še zmeraj prepočasi glede na povpraševanje. To se je še posebej izrazito izkazalo na vzhodni transportni smeri, kjer je prišlo do povišanja voznin.

Vpeljane so bile mnoge nove storitve in v operativno delovanje predane večje post-panamax ladje. Ladjarji razpoložljivost koriščenja zmogljivosti na tržišču počasi znižujejo. Najbolj opazno so znižanje izvršili ladjarji linijskih ladij, kot so Maersk Line, Cosco, K Line in Yangming.

Tabela 11: [Realiziran kontejnerski promet na prekopacifiški prometni poti v 000 TEU](#)

Leto	Vzhodna smer	Letna rast	Zahodna smer	Letna rast
1998	5.581	17,3 %	3.134	-10,9 %
1999	6.290	12,7 %	3.445	9,9 %
2000	7.211	14,6 %	3.775	9,6 %
2001	7.352	2,0 %	3.654	-3,2 %
2002	8.721	18,6 %	3.964	8,5 %
2003	9.580	9,8 %	4.216	6,4 %
ocena 2004	10.529	9,9 %	4.442	5,3 %
ocena 2005	11.680	12,8 %	4.691	5,6 %
ocena 2006	12.586	5,9 %	4.886	4,2 %
ocena 2007	13.314	5,8 %	5.090	4,2 %

Vir: Drewry shipping Consultants, 2003, str. 96.

Krčenje kontejnerskih zmogljivosti na smeri iz severne Evrope proti Severni Ameriki je manj verjetno, saj na primer družbi CP Ships in OOCL v sodelovanju širita storitve v pristanišču Sv. Lovrenca v Kanadi, nekaj drugih ladjarjev pa načrtuje vpeljavo novih povezav na tej poti. Kot pomembnejšega ladjarja, ki uvaja nov linijski servis na tej prometni poti, lahko omenimo China Shipping Container Lines (CSCL).

Glede na dosedanja ravnanja ladjarjev, ki so temeljila na pravilih, da so za prometno pot na relaciji Daljni vzhod–Severna Amerika namenjali največje ladje, manjše ladje pa premeščali na druge plovne poti, lahko zaključimo, da bo nekaj zmogljivosti post-panamax ladij bilo premeščenih na prometno smer preko Atlantika. Zamenjave so bile najintenzivnejše v obdobju med letoma 2006 in 2007, ko so bile ladje nove generacije z nosilnostjo od 7.500 pa vse do 8.500 TEU vključene v plovbo na glavno prometno pot proti oziroma z Daljnega vzhoda.

Vsekakor pa je težko zanesljivo predvideti potrebe po zmogljivostih v prihodnje, saj je skoraj nemogoče vedeti, če bodo za vzpostavitev novih prometnih povezav ladjarji uporabili nove ladje ali pa bodo v obstoječe smeri vključili nadomestne ladje.

Tabela 12: Realiziran kontejnerski promet na prekoatlantski prometni poti v 000 TEU

Leto	Zahodna smer	Letna rast	Vzhodna smer	Letna rast
2000	2.101	11,1 %	1.516	0,6 %
2001	2.124	1,1 %	1.541	1,6 %
2002	2.181	2,7 %	1.544	0,2 %
2003	2.290	5,0 %	1.602	3,7 %
ocena 2004	2.427	6,0 %	1.677	4,7 %
ocena 2005	2.623	8,1 %	1.756	4,7 %
ocena 2006	2.799	6,7 %	1.790	2,0 %
ocena 2007	2.920	4,3 %	1.825	2,0 %
ocena 2008	3.044	4,3 %	1.861	1,9 %

Vir: Drewry shipping Consultants, 2003, str. 118.

Pričakuje se dolgoročno rast pretovora kontejnerjev, saj bo prenos proizvodnih zmogljivosti na Kitajsko ostal visok tudi v prihodnje. Glede na to lahko predpostavimo, da bodo izvozni tokovi kontejnerskega prometa v Severno Ameriko in Evropo v naslednjih letih sicer naraščali, a nekoliko manj kot doslej.

Zaradi predvidevanj o prihodnji rasti prevoza in nižjih stroškov obratovanja na enoto linijski kontejnerski prevozniki nenehno vlagajo v večje in hitrejše ladje. Ladjarji se na tržišču iz dneva v dan srečujejo s problemom zagotavljanja zadostnega števila večjih ladij, ker pa povpraševanju po večjih ladjah ne morejo ugoditi, težijo k nadgradnji obstoječih storitev.

Zaključimo lahko, da ladjarji izvajajo vsa možna prilagajanja tržišču zato, da ohranijo konkurenčnost in tržni delež. Kontejnerski linijski prevozniki pod velikim pritiskom konkurence in v strahu, da bi konkurenca prevzela poslovanje z večjimi ladjami in tako tržni delež, hitijo z nabavo novih ladij tipa post-panamax.

Postopno vključevanje ladij tipa post-panamax na plovne proge med glavnimi pristanišči na transportnih smereh Evropa-Daljni vzhod in smeri preko Tihega oceana zagotavlja hitrejši pretok blaga na teh poteh. Posledica tega je preusmeritev ladij z nosilnostjo med 3.500 in 5.000 TEU s teh poti na vmesne in sekundarne smeri.

Do porasta zmogljivosti srednje velikih ladij prihaja na linijskih relacijah na območju Sredozemlja, Srednjega vzhoda in jugovzhodne Azije ter v manjši meri v smereh sever in jug, predvsem pa na poteh med Evropo in Južno Ameriko, Severno Ameriko in Južno Ameriko ter Evropo in južno Afriko. To so ladje, ki so plule na glavni transportni smeri, a so bile nadomeščene z večjimi.

Najpomembnejše razvojne spremembe v zadnjem obdobju je izvedel Maersk Line, ki je zaradi umestitve ladij post-panamax v plovno pot Evropa-Srednji vzhod-južna Azija preselil ladje z zmogljivostjo okoli 4.000 TEU na transportne poti Evropa-vzhodna obala Južne Amerike.

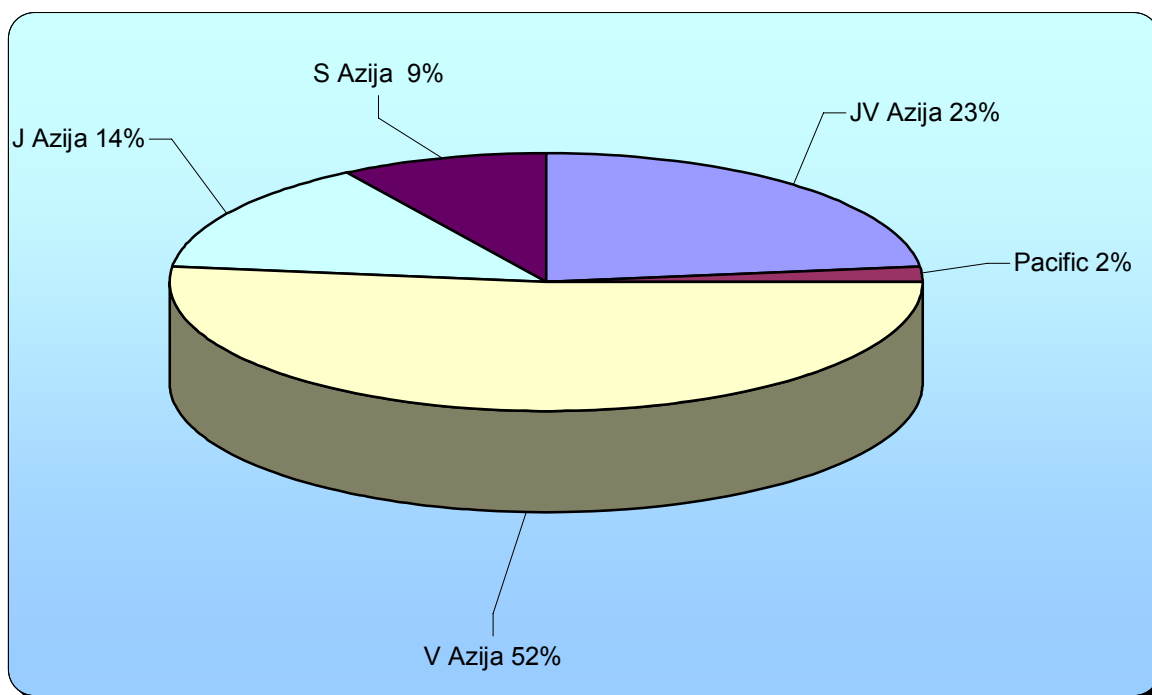
Na splošno lahko dogajanja na primarni prometni osi vzhod-zahod povzamemo s sklepom, da se pospešeno povečuje število zaključenih transportnih krogov s poudarkom proti oziroma iz smeri Kitajske. Povečuje se tudi zakup razpoložljivega prostora, precej intenzivnejše je tudi delitveno dogovarjanje med prevozniki. Ladjarji se osredotočajo na prihodkovno stran poslovanja, posebno velik napredek je bil narejen v smeri izboljšanja ponudbe.

Ocene, ki zajemajo obdobje do leta 2015, predvidevajo, da bo treba zmogljivosti, ki so vključene v promet kontejnerjev na območju Azije, podvojiti. Graf št. 9 prikazuje, da bodo največja povečanja zmogljivosti potrebna na območju vzhodne Azije, kjer bo zmogljivosti treba povečati za polovico. Temu deležu sledi jugovzhodna Azija s 23 odstotki.

Na osnovi navedenega lahko sklepamo, da bo promet na območju Azije še naprej intenzivno naraščal. Pričakovati je, da se v srednjeročnem obdobju razmerja na področju tržnih deležev posameznih geografskih območij ne bodo bistveno spreminjala. Tudi iz strategij linijskih kontejnerskih ladjarjev, ki temeljijo na vključevanju novih post-panamax ladij v obratovanje na primarno povezavo vzhod-zahod ter intenzivnemu naročanju in izgradnji novih ladij, lahko potrdimo pričakovanja po nadaljnji rasti kontejnerskega prometa na primarni transportni poti in posledično tudi na drugih globalnih transportnih poteh.

Glede na to, da investicijske odločitve ladjarji sprejemajo na osnovi dolgoročne strategije, lahko pričakujemo nadaljevanje trenda intenzivnih naložb v nove ladijske zmogljivosti za prevoz kontejnerjev. V vmesnem obdobju - do prevzema novih ladij - se ladjarji na trgu odzivajo tako, da stalno prilagajajo obstoječe zmogljivosti povpraševanju, da bi zagotovili kvaliteten servis kljub pomanjkanju ladijskih zmogljivosti.

Graf 9: Ocena potreb povečanih zmogljivosti na območju Azije do leta 2015



Vir: United Nations ESCAP, 2006, str. 12.

Zelo zanimivo je opazno ukinjanje prevozov med Azijo, ZDA in Evropo, ki potekajo preko plovni poti skozi Panamski prekop. Te poti se v praksi nadomeščajo z zaključenimi prometnimi krogi med Azijo in vzhodno obalo Združenih držav Amerike ter Severno Evropo in vzhodno obalo Združenih držav Amerike.

Na smereh preko Tihega oceana in v smeri Evropa-Daljni vzhod-Evropa obratujejo številne nove povezave, saj ladjarji želijo zmogljivost ponujenih storitev prilagoditi povpraševanju. Glede na to, da glavnina blaga prihaja iz Kitajske, nove povezave vključujejo obisk vsaj enega, v večini primerov pa več kitajskih pristanišč.

Tabela 13: Rast velikih kontejnerskih ladij

Razvoj ladijske flote	Vse ladje nad 2,500 TEU	Ladje nad 2,500 TEU na Vzhod/Zahod poti	Skupaj Vzhod/Zahod	Daljni vzhod - Severna Amerika	Severna Evropa - Daljni vzhod
2000	+13,1 %	n/a	+11,0 %	+8,9 %	+11,3 %
2001	+18,1 %	+9,0 %	+5,3 %	+2,5 %	+8,6 %
2002	+15,9 %	+15,3 %	+8,5 %	+13,8 %	+3,0 %
2003	+12,5 %	+12,0 %	+12,0 %	+12,0 %	+14,5 %
2004	+14,0 %	+12,5 %	+12,0 %	+12,0 %	+12,0 %
2005	+11,0 %	+9,5 %	+11,0 %	+11,0 %	+11,0 %

Vir: Drewry Shipping Consultants, 2003, str. 78.

Povečano povpraševanje po prometu na primarni kontejnerski povezavi vzhod-zahod se odraža tudi z rastjo zmogljivosti kontejnerskih ladij. Kot lahko razberemo iz tabele št. 13, zmogljivost velikih kontejnerskih ladij neprestano narašča. Na osnovi razpoložljivih podatkov lahko ugotovimo, da pretežni delež celotne povečane zmogljivosti odpade na ladje, ki bodo opravljale ladijski servis na primarni kontejnerski povezavi vzhod-zahod.

Kot smo ugotovili, ladjarji ukinjajo plovne poti na progah Azija-Združene države Amerike-Evropa, ki potekajo preko plovnih poti skozi Panamski prekop, in jih nadomeščajo z zaključenimi prometnimi krogi med Azijo in vzhodno obalo Združenih držav Amerike ter Severno Evropo in vzhodno obalo Združenih držav Amerike. Da bi pospešili ponovno uporabo Panamskega prekopa za prevoz kontejnerjev, je uprava Panamskega prekopa pričela z deli za povečanje zmogljivosti in določila optimalne velikosti tretje skupine zapornic, ki jih je treba zgraditi zaradi večje prepustnosti Panamskega prekopa. Sedaj je znano, da bodo dela zaključena že do leta 2014. Po zaključku del bodo lahko podvojili transportne zmogljivosti, poleg tega pa omogočili prehod post-panamax transportnih ladij, ki danes ne morejo uporabljati te transportne povezave.

Ladje post-panamax lahko za povezavo med oceanoma trenutno koristijo povezavo preko Magellanove ožine okoli Ognjene zemlje ali alternativno premeščanje tovora po 300 kilometrov dolgi železniški povezavi preko Mehike. Prekop letno prečka preko 14.000 ladij, prvenstveno namenjenih na območja Združenih držav Amerike, Čila, Japonske, Kitajske in Južne Koreje. To v količini predstavlja 290 milijonov ton tovora oziroma 5 odstotkov svetovnega trgovinskega deleža. Prevladujejo ocene, da se bo ta delež s širitvijo lahko potrojil (<http://www.pancanal.com>).

Kljub temu pa promet skozi Panamski prekop še zmerom narašča. Poglavitni vzrok te rasti so že popolnoma izkoriščene zmogljivosti kopenskih kontejnerskih terminalov, zastojev v intermodalnem železniškem sistemu Združenih držav Amerike in

spreminjajočih se distribucijskih strategijah kontejnerskih ladjarjev in špediterskih družb, ki opravljajo kopensko distribucijo blaga kot alternativo prevozu preko prekopa.

Med pomembnejšimi ameriškimi družbami, ki izvajajo kopensko distribucijo blaga, so družbe Walmart, Target in Savannah. Te družbe imajo večino skladiščnih zmogljivosti in regionalnih distribucijskih centrov v vzhodnem delu Združenih držav Amerike. Zato kontejnerski ladjarji usmerjajo mednarodno dostavo kontejnerjev bliže tem centrom, zaradi česar morajo uporabljati atlantska pristanišča in tudi Panamski prekop.

Zaradi neravnovesja uvoza in izvoza kontejnerjev po različnih kontinentih in destinacijah prihaja do porasta prevoza in skladiščenja praznih kontejnerjev. Pojav praznih kontejnerjev je bolj prisoten v osrednjem zahodnem delu ter na vzhodni obali Združenih držav Amerike. Prazni kontejnerji neproduktivno zasedajo terminalske zmogljivosti, saj je stroškovno ugodneje prazne kontejnerje skladiščiti na kontejnerskih terminalih, kot pa jih prevažati preko kopnega na tihomorsko obalo.

Da bi ladjarji povečali odpremo praznih kontejnerjev na svetovni ravni ter s tem hitreje sproščali zaseden prostor na kontejnerskih terminalih, so se medsebojno sporazumeli o delitvi razpoložljivega ladijskega prostora. S sklepanjem takih sporazumov si prekoceanski ladijski prevozniki zagotavljajo tudi širitev neposrednega pokrivanja pristanišč s svojimi storitvami na izbranih prometnih smereh ter tako širijo svojo mrežo storitev.

Najpomembnejši sporazum o sodelovanju je v sodelovanje povezal družbe Cosco/K Line, Yangming grouping in podjetje Hanjin Shipping. Ta sporazum je precej ohlapne narave v primerjavi z dogovorom med člani združenja Grand Alliance in New World Alliance, dejansko pa pokriva vse storitve na progah Vzhod - Zahod.

Proces združevanja in sodelovanja kontejnerskih ladjarjev je zelo pomemben dejavnik tako za ladjarje, ki jim zagotavlja optimizacijo poslovanja, kot za uporabnike storitev, ki jim zagotavlja zanesljiv servis. Izredno težko pa je napovedovati, kako se bodo procesi združevanja in sodelovanja ladjarjev razvijali v prihodnosti.

Tabela 14: Članstvo ladjarjev in zmogljivost zvezništev v letu 2007

Zvezništvo	Člani	Zmogljivost TEU
Grand Alliance	NYK, OOCL, Hapag-Lloyd, MISC	1.126.611
CHKY Alliance	Cosco, Hanjin, K-Line, Yangming	1.251.864
New World Alliance	NOL/APL, Mitsui OSK (MOL), Hyundai	785.543

Vir: Avtor naloge

Tabela št. 14 prikazuje članstvo posameznih ladjarjev in zmogljivost zvezništev. Ugotovimo lahko, da je pretežni delež globalnih prevoznikov članov vsaj enega od treh svetovno največjih zvezništev. Člani vseh treh zvezništev skupaj upravljajo 30 odstotkov celotnih ladijskih zmogljivosti. Na osnovi navedenega lahko sklepamo, da skušajo manjši globalni linijski operaterji z zvezništvu konkurirati večjim. Zelo zanimiva je ugotovitev, da trije največji linijski operaterji, kot so Maersk Line, MSC in CMA CGM, upravljajo s približno enako zmogljivostjo kot vsi člani treh največjih zvezništev skupaj.

Izven obstoječih sporazumov na smereh vzhod–zahod obstaja velika verjetnost, da se bo ustanovilo novo združenje ladjarjev, ki bo povežalo podjetja CMA CGM, Norasia in China Shipping Container Lines (CSCL), torej tri družbe, ki že tesno sodelujejo na mnogih plovnihih poteh. Zanimivo je ravnanje družbe Zim Israel Navigation, ki tesno sodeluje z družbama Cosco in China Shipping Container Lines na mnogih prometnih smereh vzhod–zahod. Slednja tudi tesno sodeluje z družbama CMA CGM in Norasia na istih prometnih smereh.

Kar se tiče novih sodelovanj in tistih, ki iz sodelovanj izstopajo, je trenutno stanje na smereh vzhod-zahod dokaj umirjeno. Največje spremembe so bile umik podjetja Sinotrans iz transportne smeri Evropa-Azija in ukinitve smeri preko Tihega oceana in Atlantika družbe Senator Lines zaradi znižanja stroškov poslovanja.

Iz istega vzroka je podjetje Wallenius Wilhelmsen prenehalo pluti v vzhodni smeri po prometni poti Evropa-Avstralija-Daljni vzhod-Severna Amerika-Evropa. S tem umikom lahko zaključimo, da se ta družba ne bo razvijala v pomembnega ponudnika linijskega prevoza kontejnerjev. Čedalje manj je prisotna na tržišču storitev kontejnerskih ladij. Trenutno je na področju kontejnerskega prevoza kontejnerjev po morju aktivna le še na majhni linijski povezavi med Azijo in Srednjim vzhodom.

Hkrati z umikom družbe Wallenius Wilhelmsen s transportne smeri vzhod-zahod pa podružnica družbe Evergreena in na novo uveljavljena družba Hatsu Marine nadaljuje s širitvijo zmogljivosti svoje ladijske flote in ponujenih storitev na tej prometni smeri.

Družba CMA CGM je nadaljevala z utrjevanjem svojega položaja med prvimi desetimi linijskimi kontejnerskimi ladjarji na svetu. Priložnosti za svoj nadaljnji razvoj vidijo v odkupih predvsem na območju Afrike, kjer se je vodilni francoski ponudnik ladijskih storitev najboljše uveljavil. Trenutno je prisotnost CMA CGM na tem tržišču skoncentrirana na plovne poti Evropa-vzhodna Afrika-Indijski ocean. Preko svoje podružnice ANL pa je orientirana na prometno smer Daljni vzhod-Zahodna Afrika.

4. 1. 1 Smer preko Tihega oceana

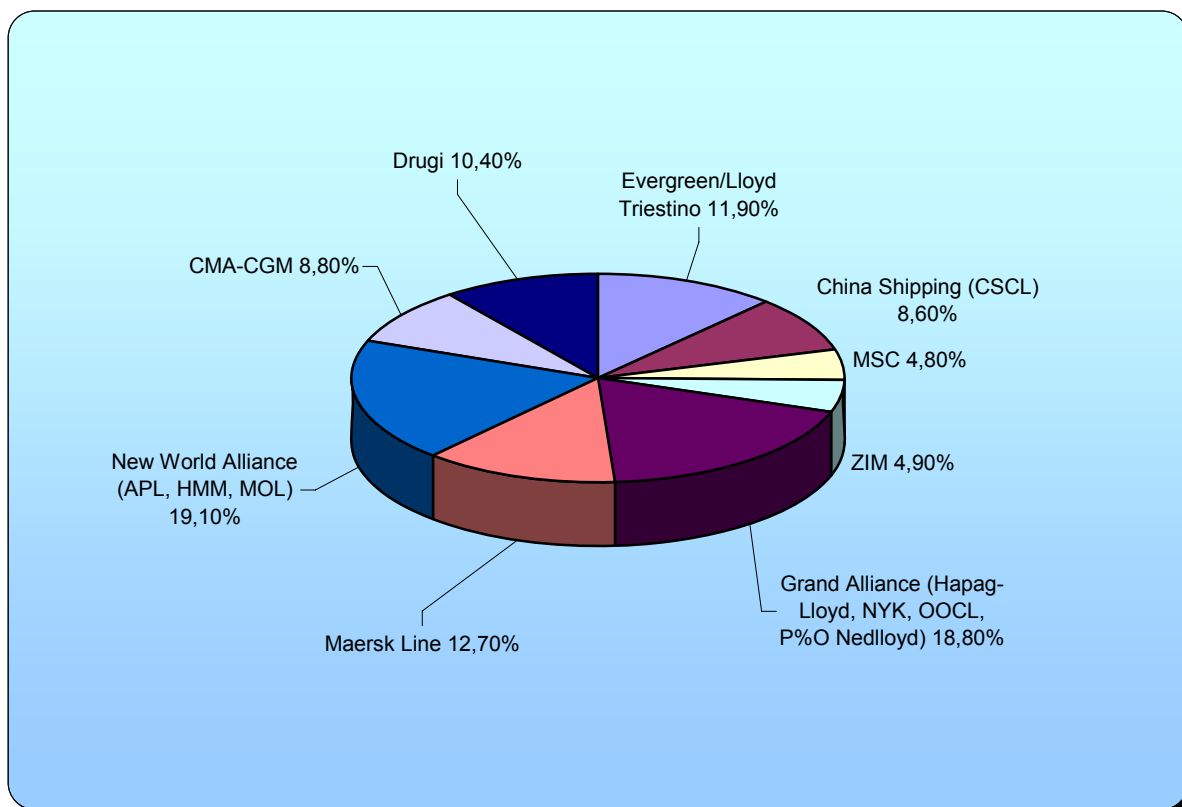
Za prometno smer preko Tihega oceana je značilna stalna rast razpoložljive ladijske zmogljivosti. Poglavitni razlogi rasti so v intenzivnem vzpostavljanju novih plovbnih poti, ponovni vpeljavi že ukinjenih storitev, prenovi neustrezno zmogljivih zaokroženih plovbnih poti v poti s tedensko plovno frekvenco ter nadomeščanje ladij z manjšo nosilnostjo z ladjami večje nosilnosti oziroma nove generacije.

Na prekopacifiški prometni poti sta po deležu zmogljivosti najmočnejši zavezništvi New World Alliance in Grand Alliance, ki obvladujeta vsaka preko 18-odstotni delež vseh zmogljivosti na tej prometni poti. Kot lahko razberemo iz grafa št. 10, jima sledita največja družba za linijski prevoz kontejnerjev po morju Maersk Line s skoraj 13-odstotnim deležem in Evergreen z odstotkom nižjim deležem. Prvi štiri največji prevozniki obvladujejo skupno preko 60 odstotkov razpoložljivih zmogljivosti na prekopacifiški prometni poti.

Ko analiziramo posamezne linije največjih linijskih prevoznikov na prekopacifiški poti, ugotovimo, da je bila večina dodatne zmogljivosti namenjena smerem, ki povezujejo Kitajsko s pacifiškim območjem. V največjem obsegu je zmogljivost povečalo zavezništvo New World Alliance, ki ga sestavljajo družbe NOL/APL, Hyundai in Mitsui OSK.

Ladjar Maersk Line nadaljuje z izvajanjem storitev na prometni smeri Azija-Srednja Amerika-Karibsko morje-vzhodna obala ZDA. Zanimiva je ugotovitev, da ta servis izvaja v tesnem sodelovanju z družbama China Shipping Container Lines in francosko družbo CMA CGM.

Graf 10: Zastopanost linijskih operaterjev preko Tihega oceana ob koncu leta 2005



Vir: Port of Seattle, 2006, str. 7.

Skupaj so vpeljali neposredno plovo iz Azije do obal Mehiškega zaliva in pristanišča Houston v Združenih državah Amerike. To prometno smer je več kot desetletje vzdrževalo več manjših kontejnerskih ladij, ki so v zadnjih letih plule večinoma proti panamskim distribucijskim pristaniščem, saj je alternativo morski povezavi na tem območju predstavljal železniški prevoz z zahodne obale Združenih držav Amerike.

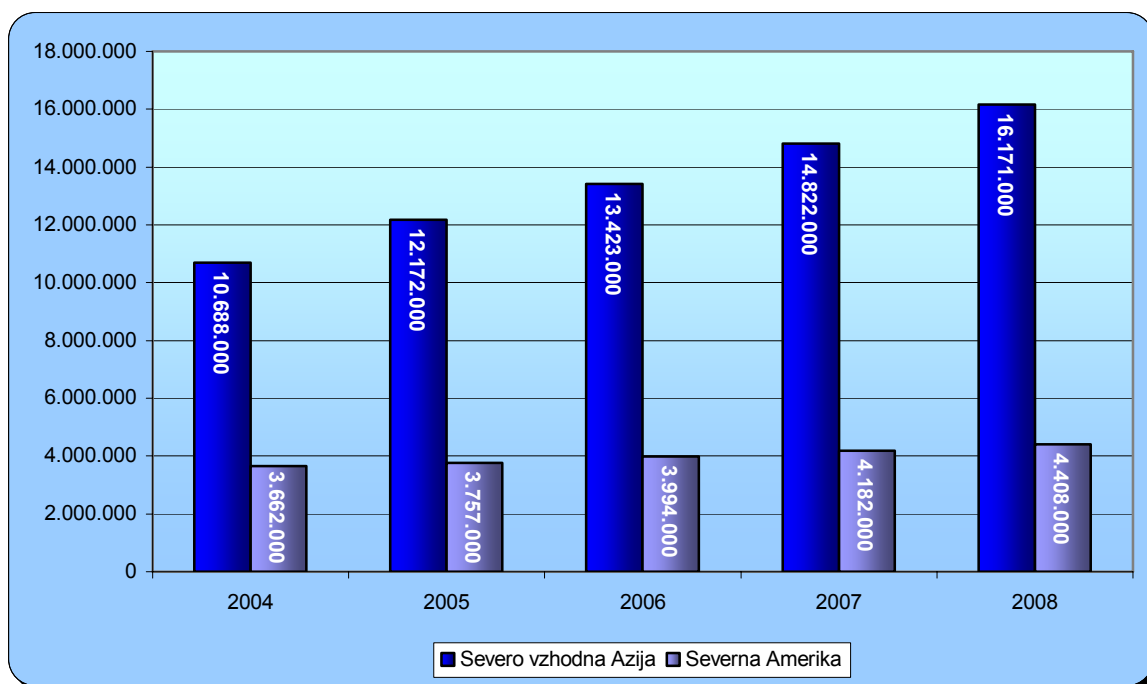
Maersk Line je zelo povečal število prostorskih enot tudi na račun novosti, med katere sodi vpeljava sezonske plovne poti med Kitajsko in Kalifornijo.

Četrty največji kontejnerski linijski prevoznik, družba Evergreen, v okviru katere delujeta tudi družbi Lloyd Triestino in Hatsu Marine, je povečal pomemben delež zmogljivosti na vseh linijah, najbolj intenzivno pa na povezavah s Kitajsko, ki predstavljajo najpomembnejši delež v linijah tega ladjarja na tej transportni poti. Linije vključujejo postanke v vseh pomembnejših pristaniščih južne Kalifornije in pristaniščih na severozahodni obali Severne Amerike.

Družba Lloyd Triestino je v sodelovanju z družbo Zim začela pluti na novi prometni povezavi, ki je po ponudbi zelo podobna povezavi družbe Evergreen, katere namen je predvsem prevoz kitajskega izvoznega blaga. Ciljna pristanišča te linije so

predvsem Šangaj, Ningbo, Busan in kontejnerski terminal CCT Colon. Odgovor na sodelovanje med konkurenti najdemo v nadaljnji prometni poti dela kontejnerskih pošiljk. Ugotovimo lahko, da je določen del pošiljk, ki prihajajo s Kitajske, namenjenih v drugo prometno smer Karibi-Srednja Amerika. Ta prometna smer pa povezuje dve distribucijski pristanišči, v katera pluje tako Zim kot njegov konkurent Evergreen.

Graf 11: [Kontejnerski promet v smeri severna Amerika-severovzhodna Azija v TEU](#)

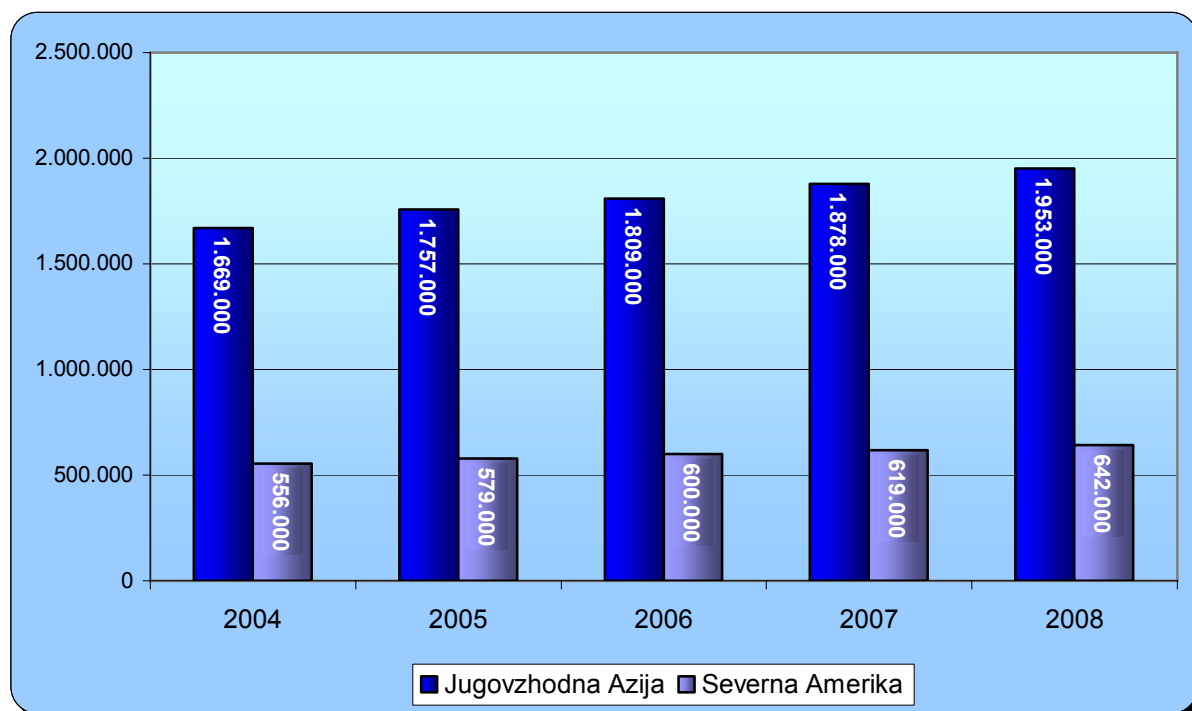


Vir: Containerisation International, 2005a, str. 5.

Graf št. 11 prikazuje gibanje kontejnerskega prometa na smeri Amerika-severovzhodna Azija. Iz grafa je razvidna izrazita neuravnoteženost kontejnerskega prometa med smerema. Prevladuje smer prevoza polnih kontejnerjev iz severovzhodne Azije v Severno Ameriko. Ta smer je več kot 3,5-kratnik smeri Severna Amerika-severovzhodna Azija. Tako neravnovesje povzroča ladjarjem velike operativne težave in slabše izkoristke zmogljivosti na povratni smeri, saj ladje med vračanjem plujejo večinoma s praznimi kontejnerji. Zanimiva je ugotovitev, da se neravnovesje z leti povečuje, saj rast prometa iz severovzhodne Azije proti Severni Ameriki raste bistveno hitreje kot promet iz Severne Amerike proti severovzhodni Aziji.

Podobna ugotovitev velja tudi za kontejnerski promet v smeri Severna Amerika-jugovzhodna Azija, kar prikazuje graf št. 12. Za to prometno pot je značilen bistveno manjši obseg kontejnerskega prometa v primerjavi s prometno potjo, ki jo obravnava graf št. 11.

Graf 12: Kontejnerski promet v smeri Severna Amerika-jugovzhodna Azija v TEU



Vir: Containerisation International, 2005a, str. 5.

Družba CMA CGM je z družbo China Shipping Container Lines poleg obstoječih povezav oblikovala tudi novo dodatno povezavo, katere namen je predvsem prevoz izvoznega blaga s severne Kitajske. Vzrok vpeljave nove skupne povezave je nedvomno v tem, da obema ladjarjema primanjkuje ladijskih zmogljivosti na tako pomembni transportni poti.

Kontejnerski linijski ladjar CP Ships ni pomemben na prekopacifiški prometni poti. Vsekakor pa je zelo zanimiv za analizo, saj je specializiran za iskanje tržnih niš v prometnih poteh. Kontejnerske linije tega ladjarja v glavnem pokrivajo območje Mehike, Vancouverja v Kanadi in različna pristanišča na pacifiški obali Združenih držav Amerike in so povezane s prometno smerjo zahodne obale Južne Amerike. Ladjar je svojo mehiško usmerjeno dejavnost razširil in standardiziral z ladjami nosilnosti med 4.000 in 4.500 TEU. Postanek ladij družbe CP Ships v luki Anchorage na Aljaski predstavlja dodaten izkoristek tržnih priložnosti. To govori o sposobnosti družbe CP Ship za nenehno iskanje in zapolnjevanje tržnih vrzeli. Zanimivo je, da ta ladjar skuša pridobiti velik tržni delež izredno pomembne transportne smeri Aljaska-Azija, na kateri se prevažajo lososovi in ostali ribji proizvodi na azijsko tržišče.

4. 1. 2 Smer Azija-severna Evropa

Na prometni poti Azija-severna Evropa prihaja do rasti zmogljivosti razpoložljivega prostora. Glavni vzrok letne rasti zmogljivosti je vpeljava ladij večje nosilnosti in splovitev novih ladij v že obstoječe plovne poti. Zelo pomemben dejavnik povečevanja zmogljivosti na tej plovni poti je ukinjanje postankov v vmesnih pristaniščih.

Na prometni poti Azija-severna Evropa je po deležu zmogljivosti najmočnejše zavezništvo CHKY Alliance, ki obvladuje 27-odstotni delež vseh zmogljivosti na tej transportni poti. Kot lahko razberemo iz grafa št. 13, si drugo in tretje mesto delita zavezništvo Grand Alliance z 22-odstotnim deležem in linijski operater Maersk Line s 16-imi odstotki. Največji trije operaterji obvladujejo skupno preko 65 odstotkov razpoložljivih zmogljivosti. Četrty najmočnejši prevoznik je zavezništvo New world Alliance s 13-odstotnim deležem.

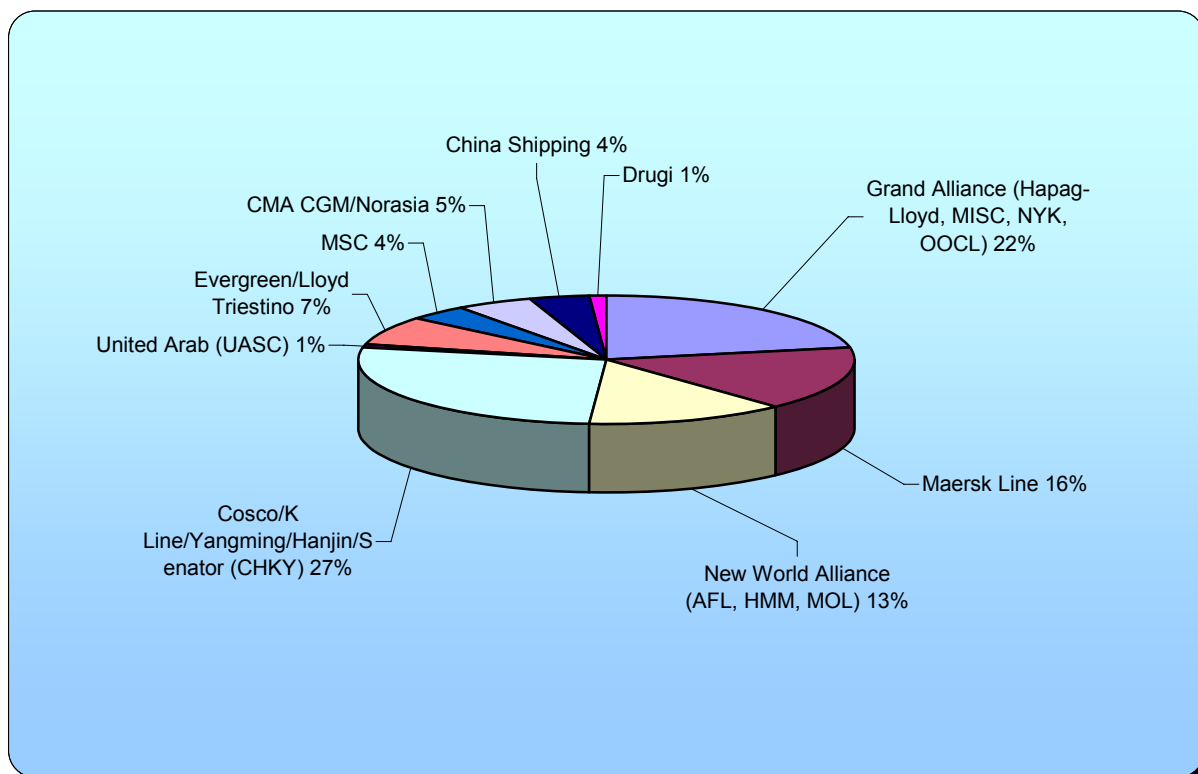
Skoraj 80 odstotkov vseh zmogljivosti na tej transportni smeri obvladujejo štirje izvajalci linijskih prevozov ob predpostavki, da upoštevamo zavezništvo kot enega ponudnika storitev. Med temi ponudniki poteka močan konkurenčni boj, ki ima za posledico naročila novih ladij za povečanje obstoječih zmogljivosti, stalno izboljševanje linij po željah naročnikov in aktivnosti za zmanjševanje stroškov na enoto ter optimizacijo prevoza praznih kontejnerjev.

Vsekakor je zanimiva ugotovitev, da družba Maersk Line obvladuje v največjem deležu kot posamezna družba tako prometno pot med Azijo in severno Evropo kot tudi smer preko Tihega oceana. Obvladuje torej primarno prometno pot v smeri vzhod-zahod.

Zavezništvo CHKY Alliance vpeljuje vrsto novih linij prvenstveno zaradi zagotavljanja neposredne povezave Azije s Sredozemljem. Cilj teh povezav je neposreden obisk glavnih pristanišč v Franciji, Italiji in Španiji. Ta odločitev pomeni opuščanje linijskih storitev na tej liniji z manjšimi ladjami. Operativno so linije izkoristili tako, da so na vzhodni prometni smeri ukinili obisk pristanišča Pirej, ohranili pa so obisk pristanišča Valencia, tako da znašajo vmesni pristaniški postanki na obeh smereh poti 50 odstotkov vzhodne transportne smeri ter 10 odstotkov zahodne transportne smeri. Neglede na povečano velikost ladje je zavezništvo CHKY Alliance tako povečala ponudbo zmogljivosti na vzhodnih prometnih smereh.

Podobne ukrepe racionalizacije postankov v pristaniščih izvaja tudi družba Maersk Line, ki je odpravila nekaj postankov v vzhodni in zahodni prometni smeri. Ukinjanje postankov na zahodni smeri je bilo bolj intenzivno. S tem ukrepom je družba povečala razpoložljivost prostorskih enot na prometni poti Evropa-Azija.

Graf 13: Zastopanost linijskih operaterjev na smeri Evropa-Daljni vzhod v letu 2003



Vir: Drewry shipping consultants, 2003, str. 100.

Najbolj radikalen ukrep za povečanje zmogljivosti je opravilo zavezništvo New World Alliance, katerega člani so NOL/APL, Mitsui OSK in Hyundai, ki je s transportnih poti ukinilo vse obiske v Sredozemlju.

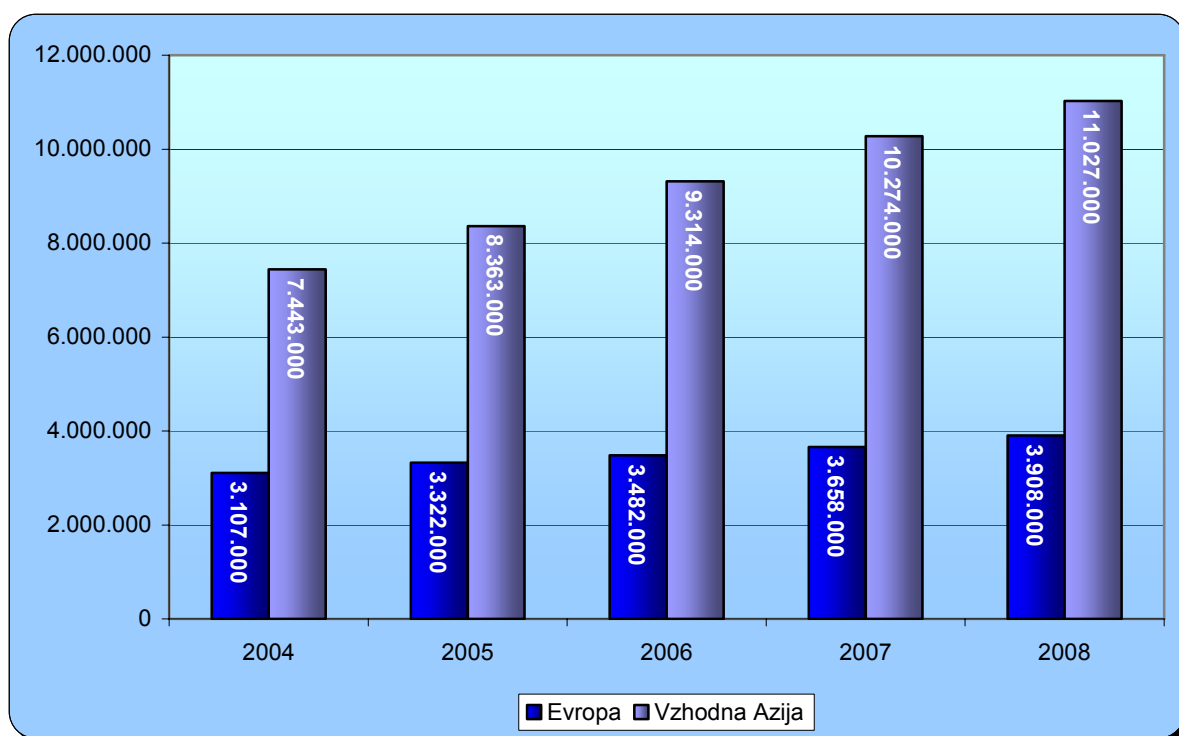
Združenje Grand Allinace, katerega člani so NYK, OOCL, Hapag-Lloyd in MISC, je povečalo razpoložljivo zmogljivost na transportni smeri severna Evropa-Daljni vzhod-severna Evropa tako, da so uvedli nove ladje tipa post-panamax na svoje dolgo obstoječe plovne poti. S pričetkom izvajanja servisa z novimi ladjami tipa post-panamax z zmogljivostjo več kot 8.000 TEU in prerazporeditvijo obstoječih ladij med različnimi plovbnimi smermi in potmi je združenju Grand Allinace uspelo zapolniti potrebe po zmogljivosti v prometnih smereh, ki jih združenje obvladuje.

Med manjšini linijskimi operaterji po tržnem deležu zmogljivosti, ki imajo strategijo izvajanja linij podobno večjim konkurentom ali zavezništvom, je družba China Shipping Container Lines. Zmogljivost družbe predstavlja 4 odstotke zastopanosti zmogljivosti na transportni poti Evropa-Daljni vzhod. Linijski operater je s svojih plovbnih poti Daljni vzhod-severna Evropa izpusil obiske sredozemskih pristanišč, namesto tega pa se je odločil preizkusiti poslovno srečo na Srednjem vzhodu. Namesto področja Sredozemlja je začel izvajati dvosmerne obiske v pristanišču

Salalah, ki se uveljavlja kot pomemben pomorski distribucijski center, specializiran za kontejnerje.

Graf št. 14 prikazuje gibanje kontejnerskega prometa na smeri Evropa-vzhodna Azija. Iz grafa je razvidna neuravnoteženost kontejnerskega prometa med smerema. Prevladuje smer prevoza polnih kontejnerjev iz smeri vzhodne Azije v Evropo. Ta smer je več kot trikratnik smeri prevoza Evropa-vzhodna Azija. Tako neravnovesje predstavlja ladjarjem operativne težave in slabše izkoristke zmogljivosti na povratni smeri, saj pomeni, da ladje med povratkom večinoma plujejo s praznimi kontejnerji. Zanimiva je ugotovitev, da se neravnovesje z leti povečuje, saj rast prometa iz vzhodne Azije proti Evropi raste bistveno hitreje kot promet iz Evrope proti vzhodni Aziji.

Graf 14: Kontejnerski promet v smeri Evropa-vzhodna Azija v TEU



Vir: Containerisation International, 2005a, str. 5.

Rast količine prepeljanih kontejnerjev na zahodni prometni smeri je bila višja za več kot 10 odstotkov letno, kar pomeni povečanje za milijon TEU na leto. Tako povečanje prometa v tako kratkem obdobju so linijski prevozniki obvladali z uporabo ladij nove generacije, s čimer pa še niso zadovoljili povpraševanja po razpoložljivem ladijskem prostoru. Zato so linijski prevozniki opravili vrsto ukrepov, s katerimi so optimizirali obstoječe zmogljivosti. Med pomembnejše ukrepe lahko uvrstimo uporabo glavnih pristanišč, ki služijo kot zbirni pretovorni centri za optimizacijo ladijskih zmogljivosti. To izvajajo zato, da dosežejo prerazporeditev in optimizacijo zmogljivosti. Za ladjarje

je to pomembno zaradi vzdrževanja stroškovno učinkovitih in uspešno izpeljanih storitev. S kvalitetno opravljenimi storitvami in željami ladjarjev, da bi poskrbeli za kontejnerski blagovni pretok, obstajajo možnosti, da bo čas mirovanja kontejnerjev v teh pristaniščih krajši.

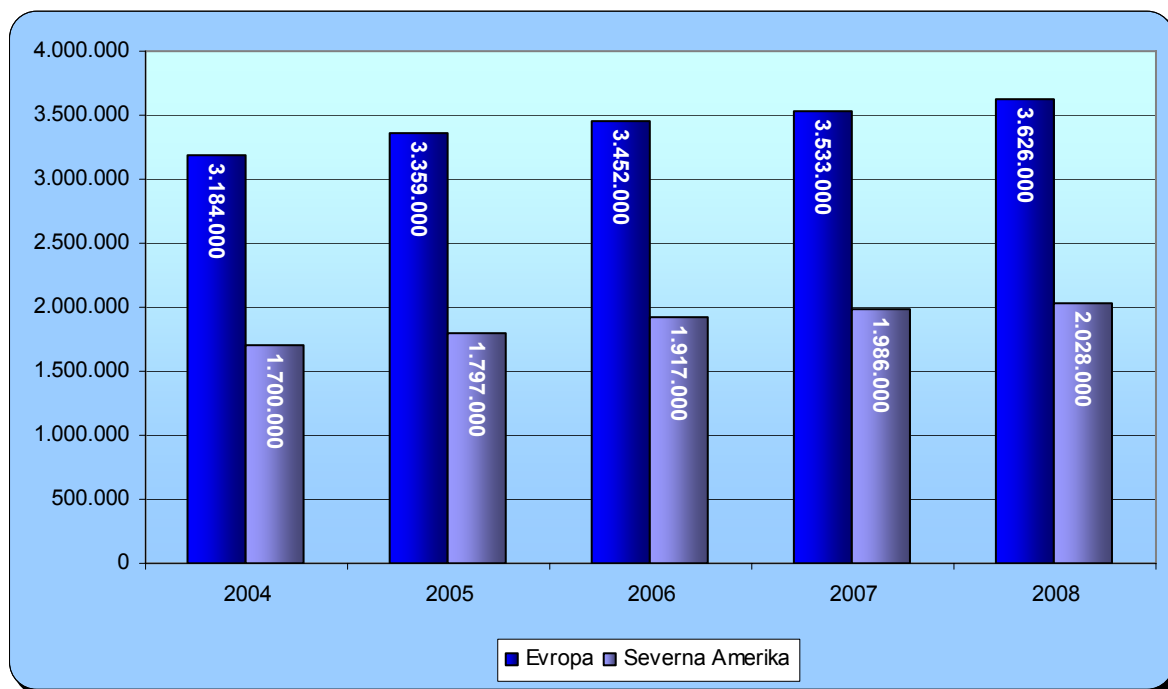
Vzrok za tako veliko rast tržišča zahodne transportne smeri je predvsem v izvozu blaga s Kitajske. V prihodnosti lahko pričakujemo, da bo delež prometa iz kitajske smeri še naraščal, saj se bo proces prenosa proizvodnih zmogljivosti iz Evrope na Kitajsko nadaljeval zaradi cenovne privlačnosti dežele, predvsem pa cene delovne sile in razpoložljivosti naravnih virov. S prenosom tehnologije pa prihaja posredno tudi do prenosa znanja, tako da kitajski proizvodni procesi postajajo vse bolj učinkoviti. Kitajska tako predstavlja konkurenčnejši prostor za vlaganja. V prihodnje lahko pričakujemo, da se bodo politične napetosti v bližnjih državah, kot sta Indonezija in Filipini, umirile, kar bo nudilo dodatne možnosti za vlaganja v te države in nadaljnjo rast kontejnerskih blagovnih tokov na območju vzhodne Azije.

4. 1. 3 Smer preko Atlantika

Na prometni smeri Evropa-Severna Amerika ni tako intenzivne rasti kontejnerskega prometa kot na drugih primarnih transportnih smereh vzhod-zahod. Ladjarji svoje aktivnosti na teh prometnih smereh izvajajo zaradi ohranjanja ponudbe prostorskih zmogljivosti na taki stopnji, da z njimi še lahko uspešno upravljajo blagovne tokove. Kot je razvidno iz grafa št. 15, se na tej prometni poti razmerje med obema prometnima smerema bistveno ne spreminja, kar pomeni za ladjarje lažje obvladovanje logistike praznih kontejnerjev.

Prekoatlantska transportna smer je trenutno v ugodnem položaju in je nekako osamljena kar zadeva nenehno prilagajanje potreb po dodatni zmogljivosti na prometnih smereh vzhod-zahod. Na prekoatlantski prometni smeri lahko pričakujemo skromno rast ladijske zmogljivosti, ki bo zagotavljala ravnovesje z napovedano rastjo kontejnerskega prometa. Počasen trend v rasti razpoložljive ladijske zmogljivosti se bo nadaljeval vse do trenutka aktiviranja ladij zmogljivosti nad 7.500 TEU, ki so še v fazi naročil. Ladje te velikosti bodo vpeljane na to transportno pot takrat, ko bo dovolj velikih ladij tipa post-panamax plulo na transportnih smereh preko Pacifika in smeri Evropa-Daljni vzhod-Evropa. Takrat bo prišlo do ponovnega prerazporejanja manjših ladij, ki danes plujejo na teh plovbnih poteh, na druge plovbne poti.

Graf 15: Kontejnarski promet v smeri Evropa-Severna Amerika v TEU

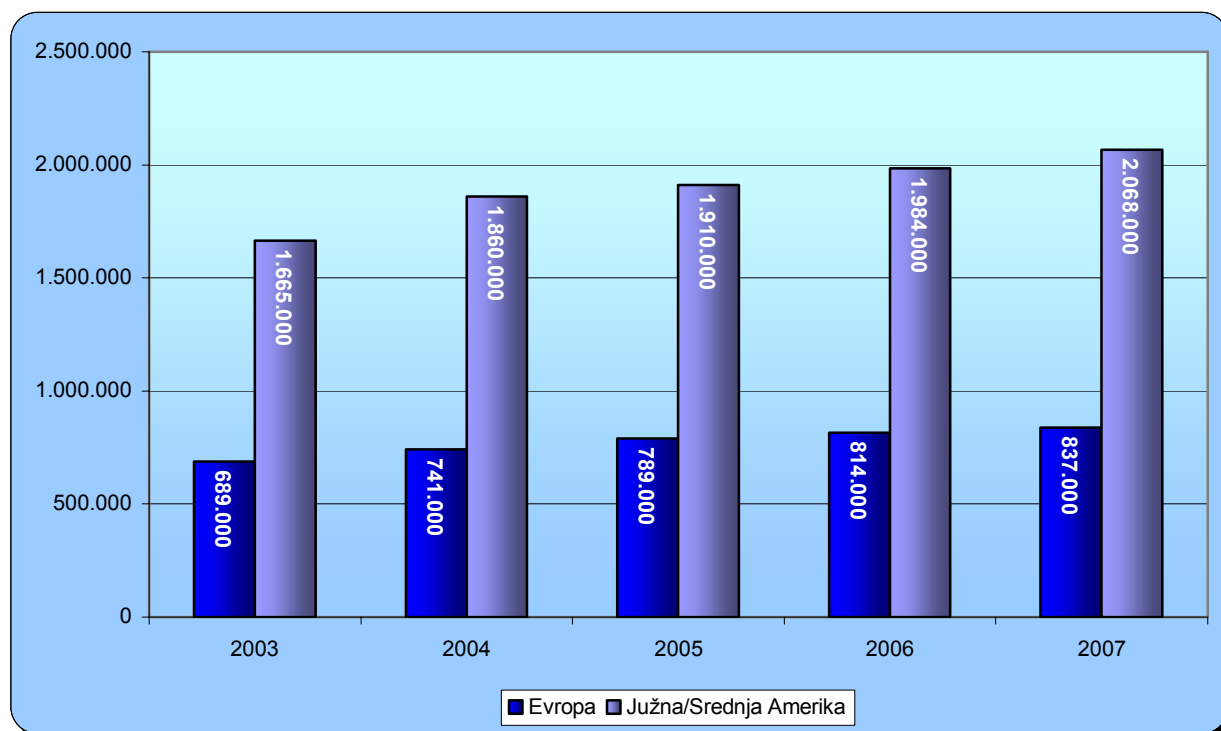


Vir: Containerisation International, 2005a, str. 7

Linijski kontejnerski prevozniki, ki ponujajo servis na prekoatlantski transportni smeri zaradi relativne stagnacije kontejnerskega prometa na tej transportni smeri proučujejo svoje logistične strategije. Poglavitna naravnost ladjarjev, ki poslujejo na tej transportni smeri, je večja dobičkonosnost prihodkov, medtem ko je bil v preteklosti ladjarjem pomembnejši tržni delež. Predvsem je poglavitna skrb ladjarjev vzhodna prometna smer, saj želijo povečati dobičkonosnost zaradi slabega izkoristka ladijskega prostora. Na grafu št. 16 lahko opazimo neuravnoteženost kontejnerskega prometa med smerema. Prevladuje smer prevoza polnih kontejnerjev iz Srednje in Južne Amerike v Evropo. Ta smer je več kot 2,5-kratnik smeri Evropa-Srednja in Južna Amerika. Tako neravnovesje predstavlja ladjarjem operative težave in slabše izkoristke zmogljivosti na povratni smeri, saj ladje med povratkom večinoma plujejo s praznimi kontejnerji. Zanimiva je ugotovitev, da se neravnovesje z leti rahlo povečuje, saj rast kontejnerskega prometa iz Srednje in Južne Amerike proti Evropi raste bistveno hitreje kot kontejnerski promet v obratni smeri.

Do večjega porasta v zmogljivosti je prišlo na liniji proti Sv. Lovrencu. Ta plovba pot predstavlja nekaj manj kot 20 odstotkov celotne zmogljivosti kontejnerskega pretovora v smeri severna Evropa-Severna Amerika. Linijski kontejnerski prevozniki, ki plujejo na tej transportni poti, so omejeni z največjo zmogljivostjo ladij, saj le-ta zaradi plovbnih omejitev na reki Sv. Lovrenca ne more biti večja od 3.500 TEU.

Graf 16: Kontejnarski promet v smeri Evropa in Južna ter Srednja Amerika v TEU



Vir: Containerisation International, 2005b, str. 5.

Zaradi nizke vrednosti ameriškega dolarja v primerjavi z evrom bi lahko pričakovali, da bo prišlo do povišanja izvoza iz Severne Amerike v Evropo, kar pa se do sedaj ni zgodilo. Tako lahko ugotovimo, da so blagovni tokovi med smerema precej neuravnoteženi. Na zahod potuje skoraj 50 odstotkov kontejnerskega tovora več kakor na vzhod.

4. 1. 4 Smer Sredozemlje-Daljni vzhod

Zadnja leta so se nekateri kontejnerski linijski prevozniki zavestno usmerjali v vključevanje glavnih sredozemskih pristanišč v sklop svojih plovbnih poti v smeri severna Evropa-Daljni vzhod-severna Evropa. To je privedlo do vse večjega prekrivanja in kombiniranja med obema plovbnima potema. Veliko ladjarjev pa je tudi začelo opuščati obiske v distribucijskih pristaniščih Sredozemlja, kar pa nikakor ne pomeni, da je zanimanje za prometno smer Sredozemlje-Daljni vzhod-Sredozemlje upadlo.

Pravzaprav je ravno nasprotno. Povečanje pretovorjenih količin z Daljnega vzhoda, predvsem s Kitajske v Sredozemlje, je pomenilo, da so bile oblikovane dodatne in ustrezne linije, ki so zapolnile tovrstno potrebo. To se odraža v dodatnih ladijskih zmogljivostih na vzhodni in zahodni prometni smeri do Sredozemlja.

Tabela 15: Kontejnarski promet na poti Sredozemlje–Daljni vzhod v 000 TEU

Leto	Vzhodna smer	Letna rast	Zahodna smer	Letna rast
1998	535		1,217	
1999	570	6,6 %	1,198	-1,8 %
2000	630	10,5 %	1,280	6,9 %
2001	670	6,3 %	1,325	3,5 %
2002	760	13,4 %	1,475	11,3 %
2003	808	6,3 %	1,755	19,0 %
ocena 2004	880	9,0 %	2,020	15,1 %
ocena 2005	951	8,0 %	2,164	7,2 %
ocena 2006	1,026	7,9 %	2,294	6,0 %
ocena 2007	1,104	7,6 %	2,427	5,8 %
ocena 2008	1,186	7,4 %	2,562	5,6 %

Vir: Drewry shipping consultants, 2003, str. 128.

Na osnovi dejanskih podatkov in ocene v tabeli št. 15 bo kontejnarski promet v naslednjih letih še naraščal, in sicer med 7 in 8 odstotki letno na vzhodni prometni smeri in med 5 do 6 odstotki v zahodni prometni smeri.

Rast kontejnarskega prometa iz Azije v Evropo in obratno pomeni, da ladjarji potrebujejo več razpoložljivega prostora na zaključenih plovbnih poteh, zaradi česar so bili prisiljeni opuščati vmesna pristanišča in se osredotočiti na manjše število pristanišč, ki imajo predvsem distribucijsko vlogo. Obiski distribucijskih pristanišč ne služijo le dostavi blaga v Sredozemlje, ampak vedno bolj prevzemajo vlogo logističnih centrov za pretovarjanje kontejnerjev in strateško prerazporejanje z namenom boljšega izkoristka ladijskega prostora. V zadnjih letih je strategija prerazporejanja kontejnerjev zabeležila visok porast. Družbi Maersk Line in MSC sta vodilna ladjarja, ki se poslužujeta te oblike logističnega poslovanja. Pomembno jima sledita tudi družbi CMA CGM in P&ON.

Primer uporabe sistema prerazporejanja predstavlja linijska storitev, ki jo je vzpostavila družba MSC. Ta kontejnarska linija je omogočila natovarjanje večjih količin blaga na plovbi med Sredozemljem in Azijo, in sicer tako za Daljni vzhod kot tudi za Srednji vzhod. Kontejnarska linija, v katero so vključili tudi obisk pristanišča Jeddah na vzhodni prometni smeri, skrbi za prevoz tovora, ki je bil prej predmet pretovora. Skladno z naraščanjem povprečne razpoložljive zmogljivosti ladij se je znatno povečala tudi zmogljivost zaključenih prometnih krogov. Posledice povečanja so bile nekoliko uravnotežene z zmanjšanjem postankov v Sredozemlju. Tudi družba Maersk Line je oblikovala linije tako, da izvaja postanek v pristaniščih Jeddah in

Salalah na obeh prometnih smereh. V teh pristaniščih kontejnerski ladjar izvaja prerazporeditev kontejnerjev za nadaljnjo pot. Obe pristanišči imata izrazito prerazporeditveno funkcijo. Prerazporejanje kontejnerjev na tem območju dosega preko 85 odstotkov celotnega pretovora kontejnerjev. Ti dve pristanišči postajata logistična vrata za severno Kitajsko.

Da bi linijski kontejnerski prevozniki, ki ne dosegajo dovolj velikega obsega prometa, čim bolj uravnotežili neravnovesja na tej transportni poti, oblikujejo linije tako, da vse plovne smeri na poti do Daljnega vzhoda obiščejo Srednji vzhod, pri tem pa ladje na povratku brez postankov plujejo v Sredozemlje.

Najbolj izstopa ukinitve obiskov vseh sredozemskih vmesnih pristanišč s strani zaveznitva New World Alliance, ki se je umaknilo iz izvajanja linijskega servisa Daljni vzhod-severna Evropa-Daljni vzhod zaradi nekonkurenčnosti združenja. Za izvajanje ponudbe linijskega transporta člani zaveznitva sedaj raje zakupijo prostorske enote na različnih vzpostavljenih plovbnih poteh konkurentov. Ladijske zmogljivosti so prerazporedili na severnoevropsko transportno smer.

Največjo spremembo na področju ponudbe ladijskih zmogljivosti zasledimo pri družbi China Shipping Container Lines, katere storitev ponuja veliko več prostorskih enot, kot jih je bilo na voljo med prejšnjimi načrtanimi obiski pristanišč. Dvosmerni obiski na liniji novega distribucijskega centra Srednjega vzhoda, Salalah, naj bi prihranili približno 10.000 TEU dodatnih prostorskih enot za prometno smer Sredozemlje-Daljni vzhod.

Družba China Shipping Container Lines je skupaj z družbo Norasia oblikovala novo kontejnersko linijo, ki povezuje pristanišča zahodne obale Združenih držav Amerike z Azijo in Sredozemljem. Družba China Shipping Container Lines je za obratovanje priskrbela eno od svojih ladij. S to linijo so dopolnili dolgo obstoječo plovno pot, ki jo je do tedaj opravljala le družba Norasia v sodelovanju z družbo ZIM. Pri tem je zanimiva ugotovitev, da je pred tem družba China Shipping Container Lines imela zakupljene prostorske enote pri družbi ZIM na omenjeni liniji.

Na splošno lahko ugotovimo, da so značilnosti kontejnerskega tržišča v zahodnem delu Sredozemlja bistveno drugačne od drugih območij Sredozemlja. Zahodno tržišče vključuje Francijo, Španijo in Italijo. Ta tržišča prispevajo k poglavitnim uvoznim in izvoznim količinam na področju Sredozemlja. Vzhodni del Sredozemlja, ki zajema črnomorsko območje in območje Jadrana, s svojimi hitro rastočimi gospodarstvi, političnimi reformami in naravnostjo k odpiranju tržišč ponuja kontejnerskim prevoznikom potencial tako pri uvozu kot pri izvozu.

4. 1. 5 Smer Sredozemlje-Severna Amerika

Razpoložljiva zmogljivost na prometni smeri Sredozemlje-Severna Amerika se v zadnjem obdobju povečuje. Povečanje je odraz ukrepov dveh kontejnerskih linijskih prevoznikov, Maersk Line in MSC, ki sta vpeljala nove linije, da bi izkoristila močne izvozne tokove iz južne Evrope v Severno Ameriko. Za družbo Maersk Line je nova linija Sredozemlje-vzhodna obala Združenih držav Amerike predstavljala že tretjo kontejnersko linijo na tej transportni smeri. Zaradi obiskov pristanišč New York, Norfolk, Charleston, Leghorn, Gioia Tauro in Algeciras lahko sklepamo, da se ladjarja preko dveh sredozemskih distribucijskih centrov želita povezati v večjo mrežo.

Tabela 16: Kontejnerski promet na poti Sredozemlje–Severna Amerika v 000 TEU

Leto	Vzhodna smer	Letna rast	Zahodna smer	Letna rast
1998	717	12,7 %	342	6,1 %
1999	783	9,2 %	377	10,4 %
2000	853	8,8 %	399	5,9 %
2001	904	6,0 %	377	-5,5 %
2002	989	9,4 %	415	9,8 %
2003	1.017	2,9 %	465	12,2 %
ocena 2004	1.112	9,4 %	523	12,3 %
ocena 2005	1.221	9,8 %	551	5,4 %
ocena 2006	1.297	6,2 %	576	4,6 %
ocena 2007	1.375	6,0 %	602	4,5 %
ocena 2008	1.456	5,9 %	629	4,4 %

Vir: Drewry shipping consultants, 2003, str. 134.

Na osnovi podatkov iz tabele št. 16 lahko ugotovimo, da bo kontejnerski promet v naslednjih letih še naraščal. Ocene rasti znašajo okoli 6 odstotkov letno na vzhodni transportni smeri in slabih 5 odstotkov v zahodni transportni smeri.

Glede na dejstvo, da je družba MSC ena od večjih linijskih prevoznikov na območju transportne poti Severna Amerika-vzhodno Sredozemlje, je zanimivo analizirati organizacijo njenega linijskega servisa na tej transportni poti. Linijski ladjar MSC je oblikoval linije za prevoz kontejnerjev tako, da opravlja prevoz kontejnerjev na poti med zahodnim Sredozemljem in Mehiškim zalivom ter nadaljuje linijo preko pristanišča Freeport na Bahamskih otokih. Kontejnerske blagovne tokove iz vzhodnega in osrednjega dela Sredozemlja pa prevažajo z linijami preko severne

Evrope, kjer se štafetna povezava vzpostavi v pristanišču Antwerp na zahodni prometni smeri ter Le Havre in Felixstowe na vzhodni prometni smeri.

Kontejnarski linijski prevoznik CMA CGM ponuja linijski servis na območju zahodnega Sredozemlja tako, da trži prostorske zmogljivosti na ladjah družbe Maersk Line. Za podoben način trženja prevoza kontejnerjev na tem območju se je odločila tudi družba China Shipping Container Lines, ki je prevzela prostorske zmogljivosti družbe ZIM. Sklepamo lahko, da posamični linijski prevozniki kljub temu, da ne dosegajo kritične mase za oblikovanje linijskega prevoza kontejnerjev z lastnimi ladjami, ohranjajo prisotnost na tržišču z najemanjem razpoložljivega prostora pri konkurentu.

4. 1. 6 Območje Jadranskega morja in položaj Luke Koper

Za območje Jadranskega morja lahko trdimo, da ima dobro razvite feeder povezave z distribucijskimi pristanišči v Sredozemlju, kot so Gioia Tauro, Pirej, Taranto in Malta. Tu se največji obseg pretovora kontejnerjev opravi v pristaniščih severnega Jadrana, v lukah Koper, Trst, Benetke, Ravenna, Reka in Ploče. Direkten linijski servis je tu redkost - vzroke lahko iščemo predvsem v količini tovora, ki gravitira na to območje, in slabo razviti pristaniški in kopenski infrastrukturi. Območje Jadrana se srečuje z veliko težavo prevoza praznih kontejnerjev, saj so ladje v prihodu polne, na povratku pa plujejo s praznimi kontejnerji. V dolgoročnih usmeritvah bodo morala pristanišča severnega Jadrana več pozornosti nameniti politiki Evropske unije in svetovnim trendom, ki se kažejo predvsem v razvoju in organizaciji kontejnerskega prometa. Območje severnega Jadrana ima glede na zemljepisni položaj veliko logistično prednost za uvoz blaga na področje držav Evropske unije, ki prihaja iz Bližnjega in Daljnega vzhoda, saj je povprečni čas plovbe ladje za pet dni krajši od časa plovbe v katero od severnoevropskih pristanišč. Prednost zemljepisne lege severnega Jadrana označujejo prometne povezave med glavnimi industrijskimi in trgovskimi centri srednje Evrope in severnojadranskimi pristanišči. Te razdalje so v povprečju za 500 kilometrov krajše od prometnih povezav tega dela Evrope s severnoevropskimi pristanišči. Toda samo zemljepisna lega ni dovolj, da bi se lahko vzpostavili novi blagovni tokovi. Potrebni so ekonomski razlogi. Transport mora biti učinkovit in temeljiti mora na dobri tarifni politiki. Poglavitni razlog nerazvitosti področja severnega Jadrana z vidika kontejnerskega prometa je nerazvita cestna, pristaniška in železniška infrastruktura.

Luka Koper se zaveda prednosti zemljepisne lege tega področja glede na severnoevropska pristanišča. Da bi pospešila kontejnerske blagovne toke preko severnega Jadrana v države Evropske unije, je Luka Koper začela s pomembnimi aktivnostmi opremljanja pristaniške infrastrukture, s katerimi naj bi zagotovila tako

infrastrukturo, ki bo lahko učinkovito sprejemala dodatne količine kontejnerjev in s tem konkurirala predvsem severnoevropskim pristaniščem. Trenutno lahko v Luki Koper sprejmejo ladje z največjo zmogljivostjo 4.500 TEU. V letu 2008 se bo začelo podaljševati prvi pomol in zaledne površine, ki bodo v celoti namenjene prav kontejnerjem. Istega leta se bo naročilo dve obalni post-panamax dvigali, ki bosta omogočila pretovor ladij z zmogljivostjo preko 7.000 TEU. S temi naložbami bo Luka Koper v letu 2010 pretovorila že 500.000 TEU oziroma 200.000 TEU več kot leto prej. V strategiji Luke Koper do leta 2015 je predvidena tudi izgradnja tretjega pomola, ki bo ob začetku obratovanja omogočil pretovor milijon TEU letno. Sama pristaniška infrastruktura pa še ne omogoča uspeha. Za pretovor navedene količine bo treba temeljito posodobiti tudi železniško infrastrukturo, sicer projekt ne bo uspešen. Zaključimo lahko z ugotovitvijo, da Luka Koper prevzema primat med kontejnerskimi terminali v prostoru severnega Jadranskega morja. Če bo država Slovenija pravočasno zagotovila izgradnjo in posodobitev železniške infrastrukture, bomo v roku naslednjih desetih let zagotovo priča korenitim spremembam na področju prevoza kontejnerjev preko Luke Koper in Slovenije v države Evropske unije.

4.2 Kontejnerska povezava sever–jug

Na osnovi podatkov iz tabele št. 17 lahko ugotovimo, da med največje linijske kontejnerske prevoznike glede razpoložljive zmogljivosti uvrščamo družbo Maersk Line, ki obvladuje skoraj 30-odstotni delež na tej transportni povezavi. Drugi najmočnejši operater je družba MSC z dobrimi 12-imi odstotki, sledi pa Hamburg Süd s slabimi 9-imi odstotki. Ugotavljamo torej, da trije največji operaterji na poteh sever-jug obvladujejo preko 50 odstotkov razpoložljivih zmogljivosti.

Vzrok v tako veliki koncentraciji tržnega deleža je v tem, da so transportne poti na povezavah sever-jug bolj nestabilne kot transportne poti na relacijah vzhod-zahod. Poleg negotovosti zaradi politične nestabilnosti, valutne menjave in gospodarske dejavnosti, pa so tudi združenja in sporazumi, ki se oblikujejo med linijskimi družbami na tej transportni povezavi bolj živahni, tako da ladjarske družbe pogosto sklepajo različna poslovna partnerstva.

Ta značilnost velja za transportne smeri Azija-Avstralija, Evropa-Sredozemlje in Severna Amerika-vzhodna obala južne Amerike.

Nestabilnost poslovanja povzroča kontejnerskim linijskim prevoznikom velike težave. Izvajanje linijskih prevozov na teh prometnih povezavah ima za posledico višje stroške poslovanja prevoznikov, torej nižjo dobičkonosnost poslovanja.

Tabela 17: Največji linijski operaterji v smeri sever-jug

Prevoznik	Operater	Skupaj Ladij	Delež v %
AP Moeller	Maersk Line	173	27,7
MSC	MSC	78	12,5
Hamburg Sued	Hamburg Sued, Alliance, Ellerman	53	8,5
CSAV group	CSAV, Montemar, Libra, ECL	39	6,2
Bollere Group	Delmas, OTAL	29	4,6
CMA CGM	CMA CGM, ANL	28	4,5
CP Ships	Contship, Lykes, TMM, ANZDL, Italia	23	3,7
NYK	NYK	19	3
MOL	MOL	18	2,9
Drugi prevozniki		165	26,4
SKUPAJ:		625	100

Vir: Loyd's List, 2004, str. 15.

4. 2. 1 Smer Azija–Oceanija

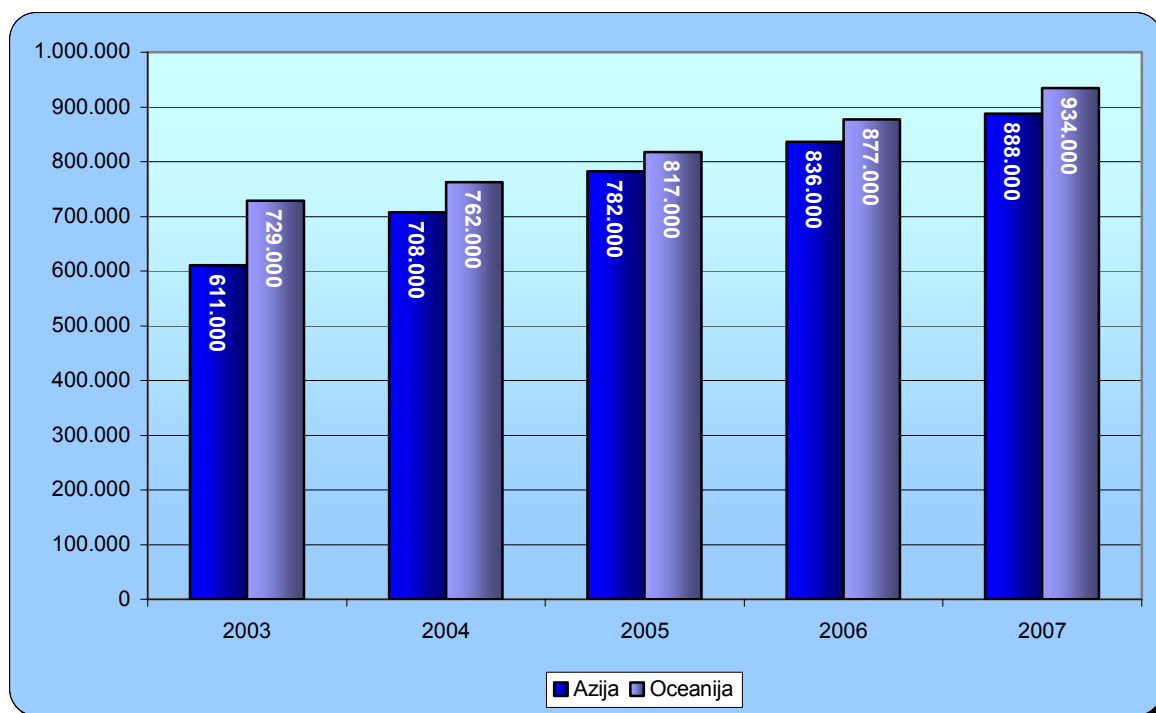
Območje Oceanije zajema več držav, od katerih je najpomembnejša Avstralija, katere prebivalstvo predstavlja 61 odstotkov vsega prebivalstva Oceanije. Iz količine pretovorjenih kontejnerjev v avstralskih pristaniščih lahko ugotovimo, da kontejnersko poslovanje te države hitro raste zaradi močnega povečanja uvoza, medtem pa izvoz kontejnerjev v manjšem zamiku sledi rasti izvoza. Vendar pa je večina kontejnerjev v izvozni smeri praznih. Sidney, najpomembnejše pristanišče Avstralije, beleži več kot 50-odstotno število pretovorjenih praznih kontejnerjev, ki so prvenstveno namenjeni izvozu na območje Azije.

Na splošno pa je kontejnerski promet med Azijo in Oceanijo precej uravnotežen, kar je razvidno iz grafa št. 17. Kontejnerski promet počasi in enakomerno narašča v obeh smereh, v svetovnem merilu pa so količine, ki se pretovorijo na tej prometni smeri, zanemarljive.

Zelo pomembno vlogo na južni prometni poti ima kontejnerski linijski prevoznik MSC. Preko Singapurja ima popoln dostop do širokega spektra jugovzhodnih azijskih pristanišč, med katerimi so Penang, Port Klang in Laem Chabang, kar predstavlja prevozniku posebno konkurenčno prednost predvsem na področju pokrivanja širokega spektra tržišča.

Tudi druge linije, ki jih izvaja MSC, sledijo vzorcu, ki vključuje Severno Evropo, Sredozemlje, Indijski ocean, kjer imajo postanek v distribucijskem pristanišču Port Louis na Mauritiusu ter nato nadaljujejo pot v Avstralijo, Novo Zelandijo, ponovno Avstralijo, Singapur, Jeddah in se vrnejo v Sredozemlje v smeri proti severni Evropi. Ta storitev ima izredno velik pomen za avstralske uporabnike linijskih prevozov, saj ponuja neposredno povezavo s Sredozemljem in severno Evropo.

Graf 17: [Kontejnarski promet v smeri Azija-Oceanija v TEU](#)



Vir: Containerisation International, 2005b, str. 7.

Tedenske linije, ki potekajo v zahodni smeri okoli sveta, so vplivale na zmanjšanje ponudbe razpoložljivega prostora na območju med Avstralijo in jugovzhodno Azijo. Povečalo pa se je število razpoložljivih prostorskih enot na plovbnih poteh Avstralija-Evropa in Severna Amerika. Povečanje zmogljivosti ladij je bilo največje na južni smeri iz Evrope, v manjšem delu pa so bile dodeljene dodatne zmogljivosti tudi na severni smeri v Evropo in Severno Ameriko.

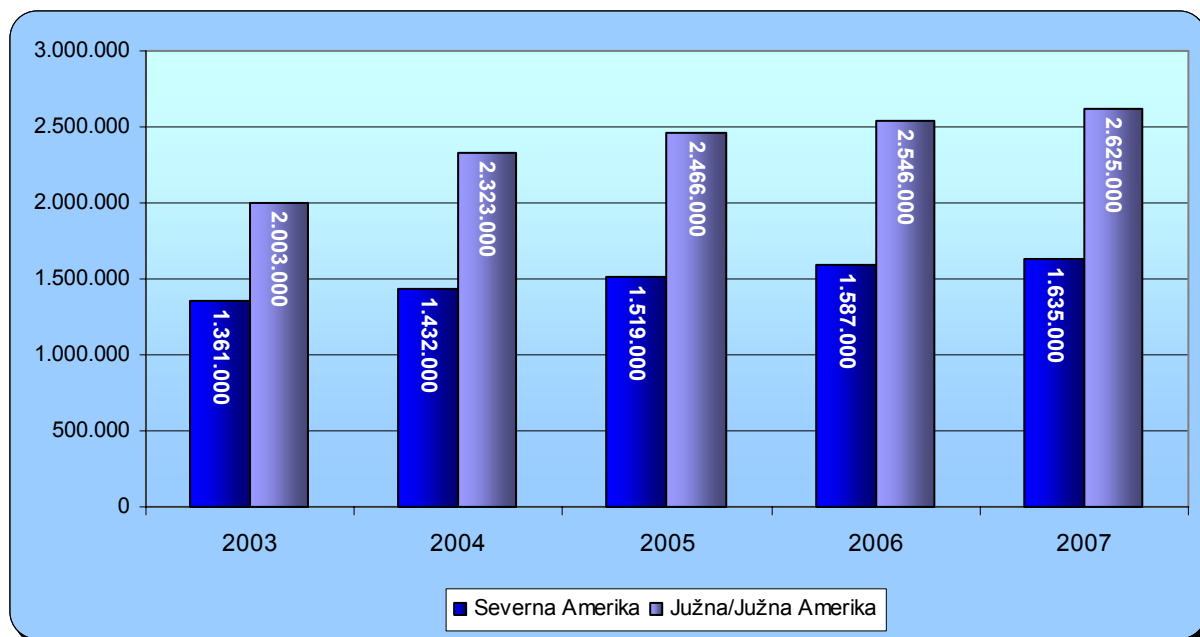
4. 2. 2 Smer Severna Amerika–Južna Amerika

Graf št. 18 prikazuje gibanje kontejnerskega prometa na smeri Severna Amerika–Južna Amerika. Iz grafa je razvidna neuravnoteženost kontejnerskega prometa med smerema. Prevladuje smer prevoza polnih kontejnerjev iz smeri Južne Amerike v Severno Ameriko. Tako neravnovesje predstavlja ladjarjem operativne težave in

slabše izkoristke zmogljivosti na povratni smeri, saj pomeni, da ladje na povratku plujejo z večinoma praznimi kontejnerji. Zanimiva je ugotovitev, da se neravnovesje z leti ne povečuje.

Na območju Južne Amerike se največ prometa s kontejnerji opravi preko Argentine, čigar gospodarstvo je v recesiji. Zato so izvozne količine kontejnerjev iz Južne Amerike skoraj dvakrat večje od količin kontejnerjev, ki prihajajo v Južno Ameriko.

Graf 18: Kontejnerski promet v smeri Severna Amerika-Južna Amerika v TEU



Vir: Containerisation International, 2005b, str. 5.

Zaradi navedenega se ladjarji srečujejo s prevozom velikega števila praznih kontejnerjev na poti iz južnoameriških luk. Da bi zmanjšali količino prevoza praznih kontejnerjev, so številni ladjarji na poti proti Južni Ameriki vzpostavili postanke v vmesnih pristaniščih zahodne Afrike.

Na osnovi teh dejstev je nastala tudi kontejnerska linija, ki deluje pod okriljem članic združenja ladjarske družbe Compania Sudamericana de Vapores (CSAV) v sodelovanju z družbo CP Ships. Ta kontejnerska linija ponuja neposredne postanke v Dakarju in Abidjanu (<http://www.csav.cl/>).

Sredozemska plovba zanka družbe MSC, ki povezuje Južno Ameriko, vključuje postanke v Las Palmasu in Dakarju. Las Palmas je predviden tudi kot neposreden postanek na severni smeri ter opravlja vlogo ladjarjevega distribucijskega pristanišča za zahodno Afriko (<http://www.msccgva.ch>).

Glede na stanje tržišča lahko zaključimo, da bi kakršnakoli druga logistična rešitev, ki bi se oddaljila od standardnega zaključenega transportnega kroga, lahko spremljala preoblikovanje povezav med partnerskimi ladjarji. Slabo ravnovesje med ponudbo in povpraševanjem na južni prometni smeri je tudi glavni vzrok relativno nizke stopnje pretovora.

Prostorska zmogljivost na smereh Evropa-vzhodna obala Južne Amerike je dosegla svoj vrhunec in se v naslednjih letih ne bo bistveno spreminjala. Najverjetneje bodo ladje, ki izvajajo servis na teh poteh, ostale tudi v prihodnje na zmogljivosti do 2.000 TEU.

Nekateri ladjarji so začeli tudi z nižanjem ponudbe prostorskih enot. Spremembe so povezane predvsem s splošnim načrtom kontejnerskega linijskega prevoznika MSC glede razporeditve svetovne ladijske flote. Te spremembe nastopijo zaradi zamenjave ladij. Ladjarji, ki bodo umaknili dosedanjo nosilnost s poti proti Južni Ameriki, so kontejnerske linijske družbe podpisnice dogovora Joint service agreement (JSA), ki predstavlja dogovor tehnične narave o zagotavljanju ladijskih zmogljivosti z namenom večje konkurenčnosti družb podpisnic.

Podpisnice tega sporazuma so družbe ZIM, Niver Lines Shipping, Maruba in Contship lines. Do ukinjanja zmogljivosti je prišlo zaradi odstopa družbe Contship kot uporabnika prostorskih zmogljivosti iz dogovora JSA. Načrti preostalih podpisnikov dogovora predvidevajo zakup prostorskih enot med omenjenimi družbami na sredozemski liniji, ki jo izvaja družba MSC (<http://www.niverlines.com>).

Promet kontejnerjev iz Daljnega vzhoda in jugovzhodne Azije v glavna pristanišča vzhodne obale Južne Amerike poteka preko treh združenih linij. Vse vključujejo postanek v južnoafriških pristaniščih.

Linijske plovbe, ki s svojimi storitvami obratujejo ob pacifiški obali Južne Amerike, doživljajo nenehne in hitre spremembe, saj se izvajalci logističnih storitev borijo za položaj v enem izmed bolj donosnih območij zadnjih let. Najbolj presenetljiv porast zmogljivosti je bil zabeležen v območju izvajanja servisa v oziroma iz Paname. Prav to območje je bilo deležno največjih ukrepov za znižanje stroškov poslovanja linijskih kontejnerskih ladjarjev.

To se je v prvi vrsti zgodilo pri preoblikovanju linij družbe Maersk Line, ki je prenovila svoje logistične povezave. Dve plovni poti sta bili razširjeni za neposredno storitev v Evropo oziroma iz nje ter na atlantsko in pacifiško obalo Severne Amerike. Ena od logističnih poti je bila uvedena kot dvojna logistična pot. Vse ostale nove poti so bile vpeljane kot enosmerne plovne poti. Ker preurejene linijske poti vključujejo neposredne postanke v Srednji Ameriki, se je Maersk Line-ova skupna zmogljivost

na zahodni obali Južne Amerike znižala za približno tretjino. Ladjarjeva glavna logistična pot, ki se osredotoča na čilsko pristanišče San Antonio, je bila razširjena iz distribucijskega pristanišča Balboa preko Panamskega prekopa na vzhodno obalo ZDA in severno Evropo (<http://www.maerskline.com>).

Družba Maersk Line je razširila tudi svojo perujsko logistično zanko na pacifiško obalo čim višje proti severu vse do Los Angelesa. Pristanišči Callao in Paita sta direktna postanka na poti zahodne obale Južne Amerike. Balboa ostaja še naprej pretovorna točka med ladjarjevimi različnimi relacijami in specifičnimi cestnimi prevozi. Poleg širitve teh logističnih zank je družba Maersk Line združila postanke v pristaniščih Buenaventura v Kolumbiji ter Manta in Guayaquil v Ekvadorju v sklop enojne enoladijske storitve tako, da je ukinila eno plovbo tedensko v oziroma iz pristanišča Balboa. S tem ukrepom je bila nekoliko zmanjšana tudi letna zmogljivost na tej prometni smeri (<http://www.maerskline.com>).

Med ostalimi ponudniki povezav na relaciji zahodne obale Južne Amerike je družba CP Ships, ki je pred tem razširila obseg poslovanja na Mehiški zaliv v Združene države Amerike in Mehiko ter svoje storitve pretvorila v relacijsko storitev, tako da sedaj vse blago, tudi blago s smeri Sredozemlje-zahodna obala Severne Amerike, pretovarja v pristanišču Cartagena v Kolumbiji (<http://www.cpships.com>).

Transportna smer zahodna obala Južne Amerike-zahodna obala Severne Amerike se uporablja za izvajanje prometa v smeri Mehike oziroma iz nje, Združenih držav Amerike in Kanade ter je zelo tesno povezana s storitvami oziroma blagovnimi tokovi, ki prihajajo ali pa odhajajo v smeri Azije. Vse direktne linije iz vmesnega pristanišča, ki se nahaja na Daljnem vzhodu, zajemajo enega ali več postankov v pristaniščih Severne Amerike. Storitve, razpoložljiva zmogljivost in frekvenca pristaniških postankov lahko močno nihajo in so podvrženi nenehnim spremembam na visoko obremenjeni in osrednji severnoameriški prometni smeri. Podoben primer so tudi sezonske storitve, ki jih med Kitajsko in Združenimi državami Amerike izvajajo družbe CP Ships, CCNI in CLANSA/Maruba, da bi tako zadovoljili številnim naročilom v visoki sezoni azijskega izvoza (<http://www.cpships.com>, <http://www.ccni.cl>, <http://www.maruba.com>).

4. 2. 3 Smer južna Afrika

Južnoafriška pristanišča se srečujejo z velikimi zmogljivostnimi težavami, ki jih povzroča pregost promet v južnoafriških glavnih pristaniščih. Zato so ladjarji izkoristili svoj položaj tako, da so mnogi med njimi določili dodatne pristojbine na že obstoječe vozne, nekateri pa so celo zmanjšali število neposrednih postankov v južnoafriških pristaniščih.

Postanki na severni prometni smeri v južno Afriko so bili opuščeni na logističnih zankah, ki so nasledile plovno pot okrog Rta dobre nade. Sprememba je bila izvedena s strani ladjarjev Hamburg süd in CMA-CGM tako, da ladje sedaj plujejo neposredno iz Južne Amerike v Azijo (<http://www.cma-cgm.com>, <http://www.hamburgsud.com>).

Linija, ki povezuje območje jugovzhodne Azije z zahodno Afriko, izvajata pa jo družbi Gold Star Line in China Shipping Container Lines, je ukinila vse postanke v severni smeri v pristanišču Durban, pa tudi tiste na zelo prometno obleganem alternativnem centralnem pristanišču Port Louis na otoku Mauritius. Pristanišče Port Louis je v zadnjem času pridobilo velik del poslov predvsem zaradi preobremenjenosti pristanišča Durban (<http://www.gslltd.com>, <http://www.cscl.com>).

Družba MSC je prevzela pristanišče Port Louis kot alternativo za pristanišče Durban. Ta odločitev družbe MSC je povzročila ukinitvev treh kontejnerskih linij in uvedbo novih povezav, ki so prizadele predvsem linije, ki so potekale v oziroma iz tega območja, Evrope, Avstralije ter območja jugovzhodne Azije. Ob preoblikovanju logistične poti je družba MSC ukinila povezavo severna Evropa-južna Afrika-Avstralija-Sredozemlje-južna Afrika z zaključenim logističnim krogom in povezavo Evropa-Indijski ocean. Slednja plovna pot se v Evropo vrača preko Južne Afrike. Zamenjave so zajele predvsem zaključeni prometni krog, ki povezuje severno Evropo in južno Afriko, preko katerega se prevažata sredozemsko blago preko pristanišča Las Palmas.

Nova kontejnerska linija zajema plovno pot Evropa-Avstralija, ki poteka preko Sredozemlja, Rdečega morja in Indijskega oceana. S tem je bila uvedena kontejnerska linija, ki zagotavlja povezavo s trikotno logistično povezavo med jugovzhodno Azijo, zahodno Avstralijo, Indijskim oceanom in Južno Afriko. Vse blago v smeri Evropa-južna Afrika se sedaj prevažata na posebno ustvarjeni logistični zanki.

Ta izboljšava pomeni, da MSC nima več možnosti neposredne povezave med južno Afriko in Avstralijo. Blago med tema dvema območjema se pretovarja v pristanišču St. Louis in se s prerazporejanjem usmerja na preoblikovano prometno smer Evropa-Avstralija. Zato se vse uvozno in izvozno blago na smeri Avstralija-južna Afrika pretovarja v pristanišču Fremantle (<http://www.mscgva.ch>).

Tudi linijski kontejnerski družbi Maersk Line in Safmarine, ki sta v lasti danske skupine A.P. Moller-Maersk Group, sta zmanjšali postanke v južni Afriki, povsem pa sta opustili postanek v Cape Townu na primarni plovni poti Evropa-zahodna Afrika (<http://mysaf.safmarine.com>). Preoblikovanje logistične poti družb Maersk Line in Safmarine je nekoliko zmanjšalo zmogljivost ključne transportne smeri Evropa-južna Afrika, čeprav je bilo to zmanjšanje nadomeščeno z delnim porastom v številu

razpoložljivih enot na vmesni logistični zanki zavezništva Southern Africa Europe Container Service (SAECS). Članice tega zavezništva so družbe Deutsche Afrika-Linien, Safmarine in Maersk Line. Zavezništvo je bilo ustanovljeno že leta 1977 in od takrat skrbi za optimizacijo ladijskih zmogljivosti članic zavezništva ter za razvoj in uvajanje večjih ladij na prometnih poteh med Evropo in južno Afriko (<http://www.mgn.com>).

Družba Mitsui O.S.K. Lines je ustvarila dve liniji, ki povezujeta Daljni vzhod z južno Afriko in v nadaljevanju zahodno Afriko (<http://www.mol.co.jp>).

Na splošno lahko ugotovimo, da severnoameriška prometna smer doživlja nenehno rast. Na splošno blagovni promet med Severno Ameriko in Afriko stalno narašča. Ladjarji intenzivno zamenjujejo že odslužene ladje za prevoz hlajenih kontejnerjev, ki so začele obratovati ob koncu sedemdesetih let.

4. 2. 4 Smer Zahodna Afrika

Ekonomska negotovost, politična nestabilnost in korupcija, konflikti civilne družbe in meddržavne vojne, nihajoče količine blagovnega pretoka, lakota, slaba opremljenost pristanišč in zanemarjena infrastruktura brez večletnih vlaganj so povzročili, da je zahodna Afrika postala območje, ki je v svetovnem merilu z vidika opravljanja linijskih kontejnerskih prevozov najbolj problematično. Hkrati pa predstavlja Afrika izziv za tiste linijske ladjarje, ki delujejo na tem območju. Območje zahodne Afrike je znano po obilnih naftnih rezervah (posebno Nigerija), je bogato s kmetijskimi proizvodi, med katerimi so najpomembnejši banane, kava in kakav, ter s stavbnim lesom. V številnih državah na tem območju so ekonomske in politične reforme stalnica, ki predstavlja velik potencial za prihodnje poslovanje kontejnerskih linijskih prevoznikov. To se potrjuje z vse večjim zanimanjem kontejnerskih linijskih ladjarjev za zahodno Afriko.

Zelo težko je postaviti natančno oceno vrednosti, ki jo ima zahodnoafriška kontejnerska linijska dejavnost. Opredelimo jo lahko kot tisto, ki sega od Mavretanije na severu do Angole na jugu. Kar zadeva sedanje blagovne premike, lahko najdemo podlago zanje v kolonialnih povezavah ter močnih poslovnih vezeh, ki obstajajo med zahodno Afriko in državami, kot so Francija, Velika Britanija, Belgija in Italija.

Velik pomen za mednarodno poslovanje na tem območju je imel podpis linijskega sporazuma med Evropo in zahodno Afriko leta 2000, imenovan Europe West Africa Trade Agreement (EWATA). Sporazum obravnava linijski prevoz kontejnerjev med evropskimi pristanišči (ležijo na območju Baltika, Skandinavije, Velike Britanije, držav

na območju severovzhodne Evrope, Španije na delu pristanišč ob Atlantiku) in pristanišči zahodne Afrike od Mavretanije do Angole (<http://www.EWATA.org>).

Članstvo EWATA se je intenzivno povečalo v letu 2005 ob odločitvi kontejnerskih linijskih prevoznikov Delmas in OT Africa Line, da se pridružita združenju. Obe družbi pa sta last francoskega linijskega ladjarja CMA CGM. To članstvo je pomembno dvignilo delež EWATA v dejavnosti prevoza kontejnerjev po morju. Drugi pomembnejši družbi članici EWATA sta družbi Maersk Line in Nile Dutch Africa Line (<http://www.delmas.com>, <http://www.otal.com>, <http://www.maerskline.com>, <http://www.niledutch.com>).

Ne smemo pa pozabiti pomembnih linijskih ladjarjev, ki opravljajo redne linijske servise na območju zahodne Afrike in niso člani združenja EWATA. To so skupina Grimaldi group, Mediteranean Shipping Company (MSC), Mitsui O.S.K. Lines, CSAV Norasia in skupina CP Ships. Zadnji dve družbi imata postanke le na južni smeri na poti do pristanišč vzhodne obale Južne Amerike (<http://www.grimaldi.napoli.it>, <http://www.msccgva.ch>, <http://www.csavnorasia.com>, <http://www.cpships.com>, <http://www.mol.co.jp>).

Glede na poslovne strategije kontejnerskih linijskih ladjarjev se transportne smeri v oziroma iz zahodne Afrike ne razlikujejo od ostalih svetovnih linijskih povezav, saj so linijske družbe prevzele vrsto storitev zaključenih prometnih krogov in relacijsko pretovarjanje. Medtem ko so smeri Evropa-Sredozemlje in Severna Amerika zaključenega obsega in direktne, pa so povezave v oziroma iz Afrike kratke relacijske narave, saj distribucijski centri v Sredozemlju in južni Afriki, pretežno Cape Town, prevzemajo vse večjo vlogo.

Znotraj zahodne Afrike si pristanišče Slonokoščene obale Abidjan prizadeva pritegniti poslovanje s pretovorom in zato intenzivno razvija terminal in infrastrukturo. Pristanišča želijo povečati zmogljivost pretovorjenih količin in povečati operativno učinkovitost. Linijski ladjarji se bolj usmerjajo na uporabo regionalnih pretovornih centrov. Ti centri omogočajo logističnim izvajalcem, da zberejo tovor iz različnih prometnih smeri, ponudijo vrsto možnosti za njegovo prerazporeditev in dosežejo optimizacijo logistike pri povezovanju zahodne Afrike z globalno svetovno transportno mrežo. Maersk Line in MSC sta prvi ponudnici takega koncepta in sta ga najprej uporabili pri storitvah za zahodnoafriško tržišče. Na primer Maersk Line uporablja distribucijsko pristanišče Algeciras v južni Španiji, iz katerega opravlja tedenske servise z ladjami, ki plujejo v in iz številnih zahodnoafriških pristanišč. MSC-jevo zahodnoafriško uvozišče pa se nahaja v Las Palmas na Kanarskih otokih.

Večina ladjarjev sedaj ponuja manj neposrednih postankov v pristaniščih kot prej. Deloma se tovor pretovarja med zahodnoafriškimi pristanišči, kjer obratuje več

logističnih zank. Ta pristop omogoča, da se ohrani produktivnost, saj je slaba produktivnost značilna za mnoga pristanišča v zahodni Afriki.

Zadnja prizadevanja so, da ladjarji opravljajo postanke v zahodni Afriki kot del trikotnega storitvenega vzorca, ki povezuje Evropo in vzhodno obalo Južne Amerike. S postanki v vmesnih pristaniščih zahodne Afrike na poti v Brazilijo in Argentino lahko linijske družbe pridobijo dostop do enosmernega prevoza Evropa-zahodna Afrika, s katerim pridobijo višje voznine, ki so tam v veljavi.

Ladjarji, kot so Mediteranean Shipping Company, CSAV Norasia in CP Ships, ki so prevzeli to logistično rešitev, imajo priložnosti natovarjanja blaga med zahodno Afriko in vzhodno obalo Južne Amerike, kar jim zagotavlja dodatne možnosti prihodka. Na splošno lahko zaključimo, da je zahodnoafriško tržišče linijskih plovb v porastu, vendar ga bosta še mnogo let spremljali negotovost in nestabilnost, tako da bodo morali biti ladjarji stalno inovativni in fleksibilni, če bodo želeli dolgoročno obdržati to tržišče.

5 OCENA BODOČEGA RAZVOJA KONTEJNERSKIH PREVOZOV

Današnje podobo sveta zaznamujejo globalizacijski procesi, ki povezujejo države z različnih območij sveta. Intenzivno medsebojno povezovanje gospodarstev se kaže v vse večjem obsegu mednarodnih ekonomskih odnosov in njihovi odvisnosti. Bistvena značilnost globalizacije je mednarodna proizvodnja. To nas vodi v ugotovitev, da je proizvodnja na enem koncu sveta vse bolj odvisna in povezana s proizvodnjo in prodajo izdelkov in storitev na drugih koncih sveta. Mednarodna ekonomija je dosegla že tako stopnjo razvoja, da države z mednarodnim ekonomskim sodelovanjem dosegajo hitrejšo gospodarsko rast in razvoj. Danes so azijske in tranzicijske države najpomembnejši proizvajalci v predelovalni industriji predvsem zaradi cenene delovne sile. Najbolj izstopa Kitajska, ki je v zadnjem desetletju v povprečju dosegla kar 10-odstotno gospodarsko rast, pri čemer je izvoz rasel s stopnjo 40 odstotkov letno.

Trendom blagovne menjave sledi tehnološki napredek na področju transporta. Poglavitni vpliv na tehnološki napredek in optimizacijo stroškov v transportni verigi ima kontejnerizacija. Kontejnerizacija skupaj z unifikacijo proizvodnih enot omogoča znižanje stroškov prevoza, hitrejše izvajanje pretovornih manipulacij ter bistveno znižuje potrebo po delovni sili. Prihranki pri pretovarjanju so najbolj izraziti v panogi pomorskih prevozov (Zupančič, 2006, str. 14).

Na osnovi trendov rasti svetovne blagovne trgovinske menjave, ki jih prikazuje tabela št. 18, ter naraščajoče povezanosti nacionalnih gospodarstev lahko z gotovostjo pričakujemo nadaljevanje procesa globalizacije, pri čemer bo veliko vlogo imel hitrejši in cenejši transport blaga.

Tabela 18: [Svetovna blagovna trgovinska menjava](#)

	2002	2003	2004	2005	2006
Izvoz	6.487.000	7.580.000	9.210.000	10.472.000	12.083.000
Uvoz	6.742.000	7.859.000	9.559.000	10.842.000	12.413.000
skupaj	13.229.000	15.439.000	18.769.000	21.314.000	24.496.000

Vrednosti so v USD v mio

Vir: statistični paket na internetni strani WTO, 2008.

Tudi Evropska unija si je za dolgoročen cilj postavila varen, učinkovit in okolju prijazen transport. Temeljni koncept Evropske unije je ustvariti pravno podlago, ki temelji na standardih varnosti in zdravja pri delu, mednarodnih konvencijah in

resolucijah. Zato je bila sprejeta skupna transportna politika Evropske unije, ki vsebuje več splošnih načel, kot so:

- sprostitev in deregulacija transporta
- odprava monopolov in enaki pogoji za vse vrste transporta
- uskladitev transportnega sistema v državnem in mednarodnem okviru
- finančna in poslovna samostojnost v transportnih podjetjih
- odprava državnih pomoči
- prost dostop do transportnega trga vsem operaterjem, ki izpolnjujejo določene pogoje
- prosta izbira prevoznika
- usklajena politika gradnje transportne infrastrukture
- spodbujanje in razvoj kombiniranega transporta kot ključnega elementa transportne politike

Na splošno lahko povzamemo, da ima leta 2001 sprejeta Bela knjiga o evropski transportni politiki do leta 2010 za cilj, da se evropska prometna politika uskladi s povpraševanjem in potrebami državljanov in zagotovi učinkovit, kakovosten in varen promet za prebivalce Evropske unije s poudarkom na zmanjševanju vplivov na okolje, tako da le-ta ne bo prizadel gospodarske konkurenčnosti Evropske unije. Bela knjiga daje velik poudarek pomorskemu transportu. To je tudi logično, saj je znano, da poglavitni delež blagovne menjave med državami članicami Evropske unije in preostalim svetom poteka po morju. Očitno se Evropska unija zelo dobro zaveda pomena in povezanosti pomorske industrije s pomorskim transportom. Na osnovi navedenega lahko z gotovostjo pričakujemo, da bo Evropska unija zainteresirana za ohranjanje in razvoj pomorske industrije in pomorskega transporta na ozemlju držav članic. To bo izvajala z ukrepi, ki bodo zadržali ladijsko floto pod nadzorom ladjarjev iz držav članic. Treba se je zavedati, da bo z zadrževanjem registracije ladijske flote na ozemlju držav članic zagotovljen neposreden pozitiven vpliv na naložbe, povezane s pomorskim transportom, kot so ladjedelništvo, pristaniške storitve, razvoj kopenske logistike in prenos znanja med generacijami ljudi, ki se ukvarjajo z logistiko. Glede na dejstvo, da je med pomembnejšimi načeli evropske prometne politike spodbujanje in razvoj kombiniranega transporta kot ključnega elementa transportne politike, lahko v prihodnosti z gotovostjo pričakujemo nadaljevanje trendov rasti na področju kontejnerskega prometa.

Tudi Slovenija in gospodarske družbe, ki se ukvarjajo z dejavnostjo logistike kontejnerjev in spremljajočih dejavnosti preko slovenskega ozemlja, bodo v prihodnje deležna velikih priložnosti za razvoj. Treba se je zavedati, da od petih glavnih

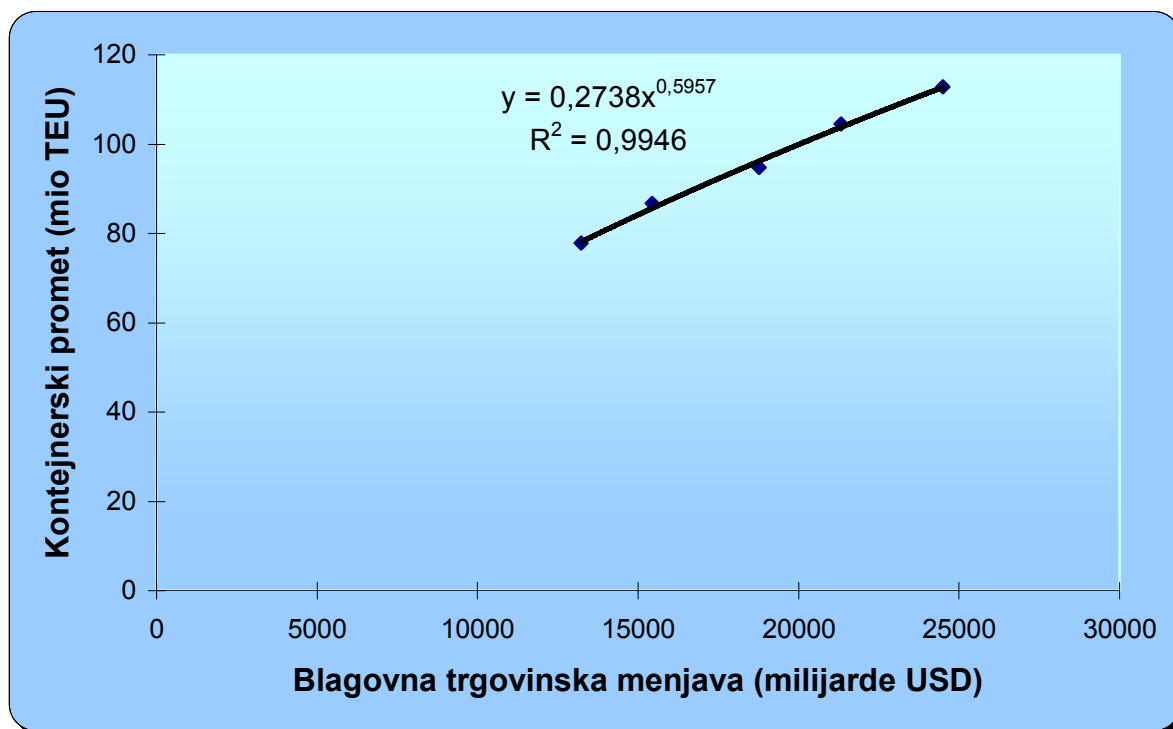
transportnih koridorjev Evropske unije kar trije potekajo preko slovenskega ozemlja. Peti koridor povezuje države članice s pomembnima tržiščema Ukrajine in Rusije. Deseti koridor povezuje države članice preko držav na ozemlju Balkana in Turčije s Kavkazom, Kaspijskim morjem ter Bližnjim vzhodom. Z razvojem pomorskih avtocest in prevozom po morju na kratkih razdaljah pa se lahko bolje razvijejo prometne dejavnosti na povezavah Jadranskega morja s Sredozemskim, Baltikom, Atlantikom in Črnim morjem. Glede na dejstvo, da večina blaga teži h kontejnerizaciji, bi sistem razvoja pomorskih avtocest in razvoj prevozov po morju na kratkih razdaljah vsekakor pozitivno vplival na povečanje blagovnih tokov kontejnerjev preko Luke Koper in ozemlja Slovenije. Pomorske avtoceste zagotavljajo povezavo različnih prometnih poti in pospešujejo promet po morju ter celinskih plovni poti. Zelo pomembno vlogo imajo pri odpravljanju ozkih grl, ki se pojavljajo na glavnih evropskih cestnih in železniških koridorjih. Prednosti pomorskih avtocest kot nadomestilu kopenskemu prevozu so v višji stopnji varnosti, zanesljivosti in točnosti. Zelo pomemben je tudi manjši vpliv na okolje. Za učinkovito izvajanje projekta pomorskih avtocest pa je ključnega pomena koncentracija tovora, ki je eden izmed ključnih pogojev, da pomorske avtoceste učinkovito delujejo.

Na osnovi podatkov o dolgoletni rasti zmogljivosti kontejnerskega prometa in tezi, da je rast kontejnerskega prometa povezana z rastjo svetovne blagovne trgovinske menjave, smo z regresijsko analizo želeli ugotoviti, kakšna je dejanska povezanost svetovne blagovne trgovinske menjave z rastjo kontejnerskega linijskega prometa. Za izvedbo regresijske analize smo uporabili podatke o obsegu svetovne blagovne trgovinske menjave, ki jo prikazuje tabela št. 18, in kontejnerskega linijskega prometa v obravnavanem obdobju, ki ga prikazuje tabela št. 1. Z analizo te povezave smo želeli ugotoviti trend razvoja vpliva obsega blagovne trgovinske menjave na razvoj kontejnerskega linijskega prometa.

Za ugotavljanje zakonitosti povezanosti obsega svetovne blagovne trgovinske menjave in obsega kontejnerskega linijskega prometa smo opravili regresijsko analizo, pri čemer smo uporabili programsko aplikacijo MS Office Excel.

Opravili smo več simulacij z linearnimi in nelinearnimi zakonitostmi, pri čemer smo do najvišjega determinacijskega koeficienta, ki pojasnjuje variabilnost pri velikosti kontejnerskega prometa glede na blagovno trgovinsko menjavo, prišli pri potenčni povezavi $Y = 0,2738x^{0,5957}$. Ta v povprečju najbolje prikaže zakonitost povezanosti velikosti kontejnerskega prometa in blagovne trgovinske menjave, kar smo tudi pričakovali (Priloga b).

Graf 19: Zakovitost povezanosti obsega kontejnerskega prometa in svetovne blagovne trgovinske menjave



Vir: lasten

Zaključimo lahko, da svetovni kontejnerski promet eksponentno raste glede na vsako dodatno milijardo blagovne trgovinske menjave s srednjo letno stopnjo rasti približno 0,6.

Svetovni kontejnerski promet se bo še naprej povečeval predvsem na račun blagovne rasti svetovne trgovinske menjave, nadaljevanja razvoja kontejnerizacije in prenasičenosti kopenskih transportnih poti. Velikost kontejnerskih ladij bo zaradi ekonomije obsega in naraščajoče svetovne blagovne trgovinske menjave še naprej rasla, število postankov v pristaniščih pa bo obratnosorazmerno z velikostjo ladje. Kontejnerska pristanišča bodo morala investirati v sodobnejšo opremo, ki bo zagotavljala hitrejše in cenejše manipulacije. Moč kontejnerskih ladjarjev se bo še naprej krepila, poudarek pa bo na obvladovanju celotne transportne verige kontejnerske enote.

Bodoči razvoj kontejnerskih prevozov bo odvisen predvsem od razmerja moči med ladjarji in pošiljatelji. Predvsem bo postalo vedno bolj pomembno, koga bremenijo stroški pretovora v pretovornih terminalih. Trenutno morajo te stroške posebej plačevati pošiljatelji (Brooks, 2000).

Večja pogajalska moč ladjarjev bo usmerjala razvoj v smer »blago gre za ladjo«, če pa bodo močnejši pošiljatelji, bo prevladalo načelo, da »gre ladja za blagom«. Glede

na to, da se linijsko omrežje že prilagaja potrebam strank, je mogoče pričakovati več direktnih pristankov tudi velikih ladij v obalnih pristaniščih.

Glede na to, da je pomorski transport zaradi mnogih okoliščin razvojno konservativen, je možno iz trendov približno predvideti, kakšno bo stanje na tem področju tudi čez nekaj desetletij. Zagotovo bo kontejnerizacija napredovala in bo potekal prevoz v prihodnosti praktično večine tovorov v kontejnerjih, razen seveda surove nafte in tovorov nadstandardnih dimenzij.

Na osnovi te ugotovitve lahko z veliko gotovostjo trdimo, da bo tudi v prihodnosti kontejnerski promet zelo intenzivno naraščal. Pomorski promet s kontejnerji bo moral kmalu narediti še en korak v smeri feeder sistema. Ker je velikost ladij že dosegla meje fizičnih omejitev, ki jih predstavljata Panamski in že tudi Sueški kanal, bo verjetno kmalu prišlo do gradnje plavajočih terminalov, ki se bodo gibali na linijah med Kitajskim morjem ter Ameriko na eni in Rdečin morjem na drugi strani. Ta plovila bodo katamaranske ladje s površino krova 100 in več hektarjev, opremljene z dokom za sprejem feeder ladij, ki bodo kar med plovbo terminala v njegovi smeri iztovarjale in natovarjale kontejnerje za različne destinacije. Feeder ladja bo iz matične luke odplula poševno na smer linije terminala, ga na odprtem oceanu prestregla in skupaj z njim plula med pretovarjanjem, nato pa se bo po tretji stranici trikotnika vrnila v matično pristanišče.

Na osnovi tega lahko pričakujemo vrsto novih tehnik in metod ravnanja s kontejnerji, ki bodo zagotovile bistveno hitrejši pretok kontejnerjev na transportni poti, učinkovito manipulacijo, zlasti pa veliko hitrost pretovarjanja ladij. Na temo novih tehnik in metod ravnanja s kontejnerji poteka po svetu vrsta raziskav in študij, ki prinašajo mnoge inovativne zamisli, vendar pa zaenkrat še ni prišlo do njihove realizacije v praksi. Največji napredek na področju novih tehnik in metod ravnanja s kontejnerji je bil na področju računalniškega usmerjanja in načrtovanja manipulacij. Glede tehnične opreme terminalov pa so novosti zaenkrat še na papirju. Med temi je na primer zamisel o kontejnerskih paletah, ki bi omogočala nakladanje in razkladanje večjega števila kontejnerjev hkrati z enim samim dvigom.

Zamisel avtomatiziranega terminala je tehnično že dorečena. Tudi tehnične možnosti z laserskimi vodili, robotskimi prijema in podobno so že operativne. Kljub temu pa trenutno še noben terminal na svetu ne deluje povsem avtomatizirano, še zlasti ne pri manipulacijah med ladjo in obalo.

Vse tehnične in tehnološke novosti in razmišljanja o njih imajo skupen cilj. To je nadaljnje zniževanje stroškov pretovora na enoto. Cilj je možno doseči s stalnim kombiniranjem in uvajanjem večjih ladij in z izboljšanjem organizacije dela tako na pomorski kot na kopenski strani.

Kontejnarski prevozniki bodo vedno odvisni od uspešnosti svetovnega gospodarstva. Pričakovanja na tem področju so ugodna. Temelji ostajajo čvrsti, saj Kitajska, jugovzhodna Azija in Indija nadaljujejo z velikim izvozom v ZDA in Evropo. Slaba stran tega bipolarnega vzorca je veliko neravnotežje, s katerim morajo poslovati prevozniki. To dejstvo zahteva prestavljanje ogromnih količin praznih kontejnerjev, kar bo povzročalo ladjarjem še dolga leta operativne težave. Kitajska napoveduje, da bo njena rast stabilna vsaj še naslednje desetletje. Pri tem bodo obmorske regije uživale sadove rasti in večje porabe, medtem ko bo zahodna Kitajska postala predvsem ogromen bazen cenene delovne sile in drugih možnosti, povezanih z nizkimi stroški.

Po drugi strani je ta optimizem uravnotežen s pesimističnimi pogledi na deficit Združenih držav Amerike in na cene energije. Nekateri predvidevajo, da bo rast porabe v Združenih državah Amerike nazadovala predvsem zaradi rastočega deficita in hitrejše rasti obrestnih mer, kar bo povzročilo spremembe potrošniških navad. Kar zadeva področje energije, bi lahko visoka rast cen nafte vplivala na počasnejšo gospodarsko rast, to pa bi zmanjšalo potrebe po prevoznih storitvah. Višja cena energije bi lahko bistveno povečala stroške prevoznikov, saj predstavlja gorivo že zdaj približno polovico obratovalnih stroškov ladje.

Za pošiljatelje bi visoke cene nafte pomenile, da bi ostal v uporabi visok dodatek k osnovni voznini BAF - Bunker Adjustment Factors -, ki predstavlja količnik za uravnavo cene goriva.

Visoka oziroma naraščajoča cena goriva bi imela velike posledice za nadaljnji razvoj kontejnerskega linijskega prevoza. Ladje bi plule počasneje, čeprav bi bilo treba tudi opozoriti na verjetnost, da bi namesto varčevanja s počasnejšo plovbo skupne prihranke uravnavali tudi tako, da bi del ladij počival, druge pa bi obratovale z normalno hitrostjo.

Počasnejša plovba bi lahko imela še drug negativen učinek, tj. daljši tranzitni čas, ki pa ima pomembno vlogo za mnogo vrst blaga, ki se prevaža v kontejnerjih. Prevozniki, ki bi ladje upočasnili, bi lahko izgubili posel v korist konkurentov, ki bi vozili hitreje. Zato je verjetnejše izločanje ladij iz prometa v primeru previsoke ponudbe.

6 SKLEP

Globalizacija mednarodne proizvodnje je na kontejnerski promet vplivala tako, da so količine prekomorskih prevozov močno porasle. Letna rast kontejnerskega prometa je bila dvakrat večja kot letna rast svetovnega bruto družbenega produkta. Globalne smeri kontejnerskih prevozov se gibljejo prvenstveno v geografskih smereh sever-jug in vzhod-zahod. Količina prepeljanega tovora je v neposredni povezavi z dinamiko svetovne trgovine. Gonilna sila rasti kontejnerskega prometa so dežele daljnega vzhoda, predvsem Kitajska. Glede na to, da daljnovzhodne države prevladujejo v svetovnem kontejnerskem izvozu in uvozu, so azijske trgovske poti postale najpomembnejše na svetu. Trgovinsko neravnotežje, ki se odraža kot razlika med obsegom kontejnerskega prometa med obema smerema iste trgovske poti, vedno bolj narašča. Upravljanje trgovskega neravnotežja povzroča prevoznikom slabšo izkoriščenost zmogljivosti in višje stroške poslovanja.

Ladjarji stalno oblikujejo in spreminjajo svojo ponudbo, da lahko sledijo spremenljivemu poslovnemu okolju. To jih vodi v izboljševanje njihovih storitev, da bi ostali konkurenčen izvajalec storitev na tržišču. Bistvena osnova za rast svetovnega kontejnerskega prometa je ustrezno večanje zmogljivosti. Rast zmogljivosti se je odrazila tudi s pomembno konsolidacijo v ladjarstvu, ki obsega rast podjetij ter združitve in prevzeme. Kontejnerski ladjarji se združujejo horizontalno in vertikalno. Intenzivno nakupujejo kontejnerske terminale. Nakupi so po eni strani odgovor na povpraševanje strank po storitvah od vrat do vrat, po drugi strani pa lahko kontrolirajo vse ključne sestavine transportne verige in omejujejo konkurenco.

Ladjarji so vpeljali novo organizacijo prevoza kontejnerjev po sistemu centralne mreže z razvodi tako, da so tradicionalni način prevoza od začetne do končne luke nadomestili s prevozom do glavne luke, od tam pa z manjšimi ladjami do manjših luk. S tem so dosegli večjo izkoriščenost in zmanjšali število ladij za posamezno linijo.

Tradicionalen način sodelovanja med ladjarji v linijski dejavnosti so bile konference, vendar njihovo število v zadnjem desetletju stalno upada. Konference objavljajo svoje uradne konferenčne cenike, a ne želijo objaviti dejansko zaračunanih cen. Dejavnost je zasnovana na zaupnosti cen in storitvenih pogodb. Vzporedno z manjšanjem števila konferenc so začela prevladovati združenja. Združenja delujejo z operativnimi, tehničnimi ali komercialnimi sporazumi med prevozniki, namenjenimi sodelovanju na globalni ravni.

Linijski ladijski prevozniki poslujejo v izredno dinamičnem in stalno spreminjajočem se poslovnem okolju. Razmere so izjemno dinamične zaradi hitrih tehnoloških sprememb, integracije logističnih verig in nastanka novih organizacijskih struktur. Za

linijske prevoznike je značilno, da delujejo redno, zanesljivo in pogosto, zato se dnevno pri svojem poslovanju soočajo z visokimi fiksnimi stroški. Visok delež fiksnih stroškov sili linijske ladijske prevoznike k čim višji stopnji izkoriščenosti zmogljivosti na določeni liniji. Čeprav je lahko vsebnost knjige naročil gradnje novih ladij zaskrbljujoča zaradi hitre rasti naročil novega ladijskega prostora, obstaja velika verjetnost, da bo v prihodnjih letih povpraševanje po ladijskem prostoru preseгло ponudbo. V prihodnje lahko pričakujemo še močnejšo koncentracijo ladijskih linijskih prevoznikov.

Pomorske voznine so podvržene neprestanim spremembam. Za obdobje zadnjih let je značilno, da se voznine povečujejo v večini prometnih smeri, še posebno kar zadeva glavne vzhodne in zahodne transportne smeri. Ladijski prevozniki imajo zato višje prihodke ter si tako izboljšujejo dobičkonosnost in izboljšujejo finančni položaj za izvedbo novih naložb v ladijsko zmogljivost, ki je nujna za racionalizacijo stroškov poslovanja. Za oblikovanje cen pomorskih voznin velja zakon ponudbe in povpraševanja.

Svetovni kontejnerski promet se bo še naprej povečeval predvsem na račun blagovne rasti svetovne trgovinske menjave, nadaljevanja razvoja kontejnerizacije in prenasičenosti kopenskih transportnih poti. Velikost kontejnerskih ladij bo zaradi ekonomije obsega in naraščajoče svetovne blagovne trgovinske menjave še naprej rasla, število postankov v pristaniščih pa bo obratnosorazmerno z velikostjo ladje.

Tudi s pomočjo regresijske analize smo prišli do ugotovitev, da lahko potrdimo zastavljeno hipotezo, da kontejnerski ladjarji povečujejo velikost flote glede na večanje obsega kontejnerskega prometa. Kontejnerski promet eksponentno raste glede na vsako dodatno milijardo blagovne trgovinske menjave s srednjo letno stopnjo rasti približno 0,6. Ugotovili smo, da vsak dodaten milijon TEU prometa v povprečju poveča zmogljivost flote za 0,3579 milijona TEU. Pri manjšem obsegu prometa je stopnja rasti višja od enega odstotka, pri večjem obsegu pa malce nižja. Vzrok je v temu, da obseg prometa raste intenzivneje kot mu uspe ladjedelniška industrija slediti. Ladjarji dosegajo povečanje zmogljivosti linijske flote z naročanjem ladij večjih zmogljivosti, s čemer znižujejo stroške na prepeljano enoto. Ugotovili smo, da se ladijska flota manjša glede števila in večja glede zmogljivosti posamezne ladje in posledično flote.

Linijski kontejnerski ladjarji izvajajo ukrepe za zniževanje stroškov na prepeljano enoto in za povečevanje ali ohranjanje tržnega deleža tako, da so skozi prakso poslovanja prišli do ugotovitev, da je organizacija transporta po sistemu centralne mreže z razvodi boljša od popolnoma povezane mreže. Torej so vpeljali stroškovno učinkovitejši in z vidika izkoristka zmogljivosti sodobnejši sistem logistike. Velike ladje velikostnega razreda panamax in post-panamax predstavljajo ključ do

konkurenčnosti, če so zmogljivosti dobro zasedene. Na osnovi podatkov smo ugotovili, da ob predpostavki enake stopnje izkoriščenosti zmogljivosti ladjarja, večja ladja povzroča nižje stroške na kontejnersko mesto kakor manjša ladja. To dejstvo nam posreduje odgovor, zakaj gradijo vedno večje ladje. Ugotovili smo, da ima sodelovanje med kontejnerskimi linijskimi prevozniki bogato zgodovino, ki temelji na linijskih konferencah. V osemdesetih letih prejšnjega stoletja so neodvisni prevozniki nečlani konferenc začeli postajati pomembnejši. Ugotovili smo, da je članstvo v konferencah nestalno, ker je v stalnem spreminjanju tržnih deležev linijskih kontejnerskih prevoznikov, ki odhajajo z določenih trgovskih poti. Vzporedno z manjšanjem števila konferenc so se krepila zavezništva. Proces združevanja in sodelovanja je zelo pomemben dejavnik tako za ladjarje, ki jim zagotavlja optimizacijo poslovanja, kot za uporabnike storitev, ki jim zagotavlja zanesljiv servis. Poglavitni razlog združevanja in sodelovanja konkurentov je neravnovesje med uvozom in izvozom kontejnerjev na različnih kontinentih in destinacijah. Zavezništvo med kontejnerskimi linijskimi prevozniki služi za zagotavljanje ekonomije obsega, torej za doseganje kritične mase obsega poslovanja. Kontejnerski prevozniki, ki pri svojem poslovanju zasledujejo strategijo rasti tržnega deleža, so zelo dejavni na področju združitvev in prevzemov konkurenčnih prevoznikov. Ugotovili smo, da se je samo v desetih letih število družb, ki skupaj obvladujejo več kot polovico vseh zmogljivosti, več kot prepolovilo. Glavnina prevoznikov je z leti spreminjala svojo vlogo na tržišču, tako da je nekaterim uspelo okrepiti tržni delež, drugi pa so ga na račun konkurentov izgubljali. Ugotovili smo tudi, da so ladjarji, ki so vlagali v rast zmogljivosti, tudi krepili oziroma ohranili tržni delež.

Na osnovi vsega navedenega lahko potrdimo temeljno hipotezo, da morajo linijski kontejnerski ladjarji povečevati ladijsko zmogljivost in izvajati ukrepe za znižanje stroškov na prepeljano enoto, da ohranijo oziroma povečajo tržni delež. Šele zadržanje tržnega deleža jim omogoča obstoj na tržišču.

7 LITERATURA

- 1 Ashar Asaf: Revolution Now. Containerisation International, London 35 (2002), 1, str. 56 - 59.
- 2 Bennathan Esra, Walters Alan: The Economics of Ocean Freight Rates. New York : Praeger Publishers, 1969. 135 str.
- 3 Bittlingmayer George: The Economic Problem of Fixed Costs and What Legal Research Can Contribute. Law and Social Inquiry, Chicago 14 (1989), 10, str. 739 – 762.
- 4 Brigham Eugene, Gapenski Luis, Daves Philip: Intermediate Financial Management. Fort Worth: The Dryden Press, 1999, VI, 1083 str.
- 5 Brooks Mary: Sea Change in Liner Shipping. Regulation and Managerial Decision Making in a Global Industry. Oxford : Pergamon, 2000. 308 str.
- 6 Barry Rogliano salles: The Containership Market in 2005. Paris : Annual Review of Barry Rogliano Salles, 2006. 12 str.
- 7 Barry Rogliano salles: Liner Market Shares. Paris : Annual Review of Barry Rogliano Salles, 2007. 8 str.
- 8 Barry Rogliano Salles: The Shipbuilding Market in 2005. Paris : Annual Review of Barry Rogliano Salles, 2006. 24 str.
- 9 Burley Kevin: British Shipping and Australia 1920 – 1939. Cambridge : Cambridge University Press, 1968. 367 str.
- 10 Christopher Martin: Logistics and Supply Chain Management. Strategies for Reducing Costs and Improving Services. London : Pitman Publishing, London, 1992. 231 str.
- 11 Clarke Richard: An Analysis of the International Ocean Shipping Conference System. Transportation Journal, Chicago, 36 (1997), 5, str. 17 – 29.
- 12 Clyde Paul, Reitzes James: Market Power and Collusion in the Ocean Shipping Industry. Is a Bigger Cartel a Better Cartel? Oxford Journals Economic Inquiry, Oxford, 36 (1998), 4, str. 292 – 304.
- 13 Containerisation International: East-West Trade Cargo Analysis. Transportation Journal, London, 38 (2005a), 10, str. 5-7
- 14 Containerisation International: North-South Trade Cargo Analysis. Transportation Journal, London, 38 (2005b), 9, str. 5-7
- 15 Deltas George; Serfes Konstantinos, Sicotte Richard: American Shipping Cartels in the Pre-World War I Era. Greenwich : JAI Press, 1999. 38 str.
- 16 Drewry Shipping Consultants: Post Panamax Containerships – the Next Generation. London : Drewry Shipping Consultants, 2001. 144 str.
- 17 Drewry Shipping Consultants: The Drewry Container Market. London : Drewry Shipping Consultants, 2003. 237 str.
- 18 Drewry Shipping Consultants: Drewry Shipping Insight. London : Drewry Shipping Consultants, 2007. 38 str.
- 19 DVB Bank AG: The Container Carrier Market and its Outlook. Frankfurt : DVB Bank AG, 2002. 44 str.
- 20 European Commission: The Application Of Competition Rules To Liner Shipping. Bruxelles : Final Report, 2005. 261 str.
- 21 Fleming Douglas: Reflections on the History of US Cargo Liner Service. International Journal of Maritime Economics, Roma, 4 (2002), 12, str. 369 – 389.

- 22 Fusillo Massimo: Excess Capacity and Entry Deterrence. The Case of Ocean
Liner Shipping Markets. *Maritime Economics & Logistics*, Rotterdam, 5
(2003), 6, str. 100 – 115.
- 23 Gomes Benjamin: Strategy Before Structure. *The Alliance Analyst*, 1998,
avgust, str.1-7.
- 24 Harzing Anne: An Empirical Analysis and Extention of the Bartlet and
Ghoshal Typology of Multinational Companies. *Journal of International
Business Studies*: 2000, Vol. 31, No. 1, str. 101-120
- 25 Hyde Frances: *Shipping Enterprise and Management 1830-1839*. Liverpool :
Liverpool University Press, 1967. 171 str.
- 26 Howe Robinson: *Vessel Capacity and Growth Expectations*. London : Howe
Robinson, 2005. 34 str.
- 27 Intriligator Michael: *Globalization of the World Economy: Potential Benefits
and Costs and s Net Assessment*. Working Paper No. 2 Los Angeles : Center
for Globalization and Policy Research, UCLA, 2001. 12 str.
- 28 Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL): *Shipping Statistics and
Market Review, Focus 2006*, Bremen, 11 (2006), 50, str. 5-61.
- 29 Kotler Philip: *Management trženja*. Ljubljana: GV založba, 2004. 706 str.
- 30 Lim Seok-Min: Economies of Scale in Container Shipping. *Maritime Policy
and Management*, Basingstoke, 25 (1998), 4, str. 361 – 373.
- 31 Loyd's List: *Shipping Economist*. *Transportation Journal*, London, 15 (2004),
22, str. 15
- 32 Marriner Sheila in Hyde Francis: *The Senior John Samuel Swire, 1825-1898,
Management in Far Eastern Shipping Trades*. Liverpool : Liverpool University
Press, 1967. 224 str.
- 33 Marc Levinson: *The Box, How the Shipping Container Made the World
Smaller and the World Economy Bigger* : Princeton Univerity Press, 2006.
390 str.
- 34 Mariotti John: *Making Partnerships work*. Oxford, Capston Publishing, 2002,
134 str.
- 35 Marx Daniel: *International Shipping Cartels*. Princeton : Princeton University
Press, 1953. 323 str.
- 36 Mc Cutcheon Barbara: Do Meetings in Smoke-Filled Rooms Facilitate
Collusion? *Journal of Political Economy*, Chicago, 105 (1997), 2, str. 330 –
350.
- 37 Notteboom Theo: Container Shipping and Ports. *Review of Network
Economics*, Cork, 3 (2004), 2, str. 86 – 106.
- 38 Officer Lawrence: Monopoly and Monopolistic Competition in the
International Transportation Industry. *Western Economic Journal*, Long
Beach, 9 (1971), 6, str. 134 – 156.
- 39 Pirrong Stephen: An Application of Core Theory to the Analysis of Ocean
Shipping Markets. *Journal of Law and Economics*, Chicago, 35 (1992), 1, str.
89 – 131.
- 40 Podolny Joel, Scott Morton, Fiona Morris: Social Status, Entry and Predation:
The case of British Shipping Cartels 1879 – 1929. *International Journal of
Industrial Economics*, Roma, 47 (1999), 1, str. 41 – 67.
- 41 Port of Seattle: *Seaport Marketing Overview*. Washington : Port of Seattle,
2006. 22 str.
- 42 Pučko Danijel: *Strateško upravljanje*. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1996.
394 str.

- 43 Ramsey Frank: A Contribution to the Theory of Taxation. The Economic Journal, Oxford 37 (1927), 1, str. 47-61.
- 44 Ryoo Dong-Keun in Thanopoulou Helen: Liner Alliances in the Globalisation Era: A Strategic Tool for Asian Container Carriers. Maritime Policy and Management, Basingstoke, 24 (1999), 2, str. 349-367.
- 45 Scott Morton: Entry and Predation: British Shipping Cartels 1879 – 1929. Journal of Economics and Management Strategy, Evanston, 6 (1997), 1, str. 679–724.
- 46 Sjostrom William: Collusion in Ocean Shipping: a Test of Monopoly and Empty Core Models. Journal of Political Economy, Chicago, 97 (1989), 5, str. 1160–1179.
- 47 Sjostrom William: Price Discrimination by Shipping Conferences. Logistics and Transportation Review, Vancouver, 28 (1992), 6, str. 207 – 215.
- 48 Sjostrom William: Ocean Shipping Cartels. Review of Network Economics, Cork, 3 (2004), 2, str. 107-134.
- 49 Slack Brian, Comtois Claude, Sletmo Gunnar: Shipping Lines as Agents of Change in the Port Industry. Maritime Policy and Management, Basingstoke, 23 (1996), 3, str. 289 – 300.
- 50 Sloan Edward: The First (and Very Secret) International Shipping Cartel, 1850 – 1856. Research in Maritime History, St. John's, 14 (1998), 2, str. 29 – 52.
- 51 Svetličič Marjan: Svetovno podjetje. Ljubljana : Znanstveno in publicitetno središče, 1996. 426 str.
- 52 Telser Lester: Economic Theory and the Core. Chicago : University of Chicago Press, 1987. 407 str.
- 53 Telser Lester: A Theory of Efficient Cooperation and Competition : Cambridge, Cambridge University Press, 2005. 318 str.
- 54 Telser Lester: The Usefulness of Core Theory in Economics. Journal of Economic Perspectives, Nashville, 8(1994), 4, str. 151-164
- 55 United Nations ESCAP: Special Focus on Asia : Kuala Lumpur, ASEAN Ports and shipping 2006 Malaysia, 2006. 15 str.
- 56 Wang James: Port Governance in China. A Review of Policies in an Era of Internationalising Port Management Practices. Transport Policy, Bath, 11(2004), 3, str. 237-250
- 57 Yamey Basil: Predatory Price Cutting: Notes and Comments. Journal of Law and Economics, Chicago, 15(1972), 1, str. 129–142.
- 58 Zupančič Samo: Mednarodni transport in transportno zavarovanje. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 2006. 120 str.
- 59 Wallerstein Immanuel: Utopistike ali izbira zgodovinskih možnosti 21. stoletja. Ljubljana : Založba, 1999. 155 str.
- 60 World Trade Organization (WTO): World Trade Report 2006. Geneva : World Trade Organization, 2007. 223 str.

8 VIRI

- 1 Barry Rogliano Sales-BRS. [<http://www.alphaliner.com>], 1.1.2007
- 2 CCNI. [<http://www.ccni.cl>], 1.6.2007
- 3 China Ocean Shipping Company. [<http://www.cosco-usa.com>], 1.6.2007
- 4 China Shipping Container Lines Co., Ltd. »CSCL«. [<http://www.cscl.com>], 1.6.2007
- 5 CMA CGM Group. [<http://www.cma-cgm.com>], 1.6.2007
- 6 CSAV Norasia. [<http://www.csavnorasia.com>], 1.6.2007
- 7 Compania Sudamericana de Vapores-CSAV. [<http://www.csav.cl>], 1.6.2007
- 8 CP Ships. [<http://www.cpships.com/contactcs.asp>], 1.6.2007
- 9 Delmas. [<http://www.delmas.com>], 1.6.2007
- 10 Evergreen Marine Co. [<http://www.evergreen-marine.com>], 1.6.2007
- 11 Europe West Africa Trade Agreement. [<http://www.EWATA.org>], 1.6.2007
- 12 Gold Star Line, Ltd. [<http://www.gslltd.com>], 1.6.2007
- 13 Gospodarska Zbornica Slovenije. [<http://www.gzs.si/slo/storitve>], 24.7.2007
- 14 Grimaldi Group. [<http://www.grimaldi.napoli.it>], 1.6.2007
- 15 Hamburg Sud. [<http://www.hamburgsud.com>], 1.6.2007
- 16 Hanjin shipping. [<http://www.hanjin.com/en/main.jsp>], 1.6.2007
- 17 Hapag Loyd. [<http://www.hapag-loyd.com>], 1.1.2007
- 18 Islamic Republic of Iran Shipping Lines-IRISL, [<http://www.irisl.net>], 1.1.2007
- 19 Joint service agreement. [<http://www.niverlines.com/docs/operation.doc>], 1.6.2007
- 20 K Line. [<http://www.kline.com.sg>], 1.6.2007
- 21 Maersk Line. [<http://www.maerskline.com>], 1.6.2007
- 22 Maruba. [<http://www.maruba.com>], 1.6.2007
- 23 Mediterranean Shipping Company S.A. [<http://www.msccgva.ch>], 1.6.2007
- 24 Mitsui O.S.K. Lines. [<http://www.mol.co.jp>], 1.6.2007
- 25 Nile Dutch. [<http://www.niledutch.com>], 1.6.2007
- 26 Nippon Yusen Kaisha. [<http://www2.nykline.com>], 1.6.2007
- 27 Neptune Orient Lines. [<http://www.nol.com.sg>], 1.6.2007
- 28 Organization for Economic Co-operation and Development-OECD. [<http://www.oecd.org>], 1.6.2007
- 29 OT Africa Line. [<http://www.otal.com>], 1.6.2007
- 30 Panama Canal Authority. [<http://www.pancanal.com>], 1.6.2007
- 31 South African Marine Co., Ltd »Safmarine«. [<http://mysaf.safmarine.com>], 1.6.2007
- 32 Southern Africa Europe Container Service. [<http://www.mgn.com/news/newsreleasedetails.cfm?id=3440&type=0>], 1.6.2007
- 33 Trans Atlantic Conference Agreement. [www.tacaconf.com], 15.5.2007
- 34 United Arab Shipping Co.-UASC. [<http://www.uasc.com.kw>], 1.6.2007
- 35 WTO – World Trade Organization: International Trade Statistics 2007. [http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2007_e.pdf], 10.1.2008

9 PRILOGE

Priloga a: Zakonitost povezanosti obsega prometa in velikosti svetovne kontejnerske linijske flote

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,990957
R Square	0,981996
Adjusted R Square	0,978395
Standard Error	0,314957
Observations	7

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	27,05258	27,05258	272,7126	1,49E-05
Residual	5	0,495991	0,099198		
Total	6	27,54857			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95 %</i>	<i>Upper 95 %</i>	<i>Lower 95,0 %</i>	<i>Upper 95,0 %</i>
Intercept	-3,21809	0,748524	-4,29925	0,007721	-5,14223	-1,29395	-5,14223	-1,29395
X Variable 1	0,118041	0,007148	16,51401	1,49E-05	0,099667	0,136416	0,099667	0,136416

RESIDUAL OUTPUT

<i>Observation</i>	<i>Predicted Y</i>	<i>Residuals</i>
1	5,965538	0,134462
2	7,016108	-0,01611
3	7,96044	0,03956
4	9,117246	-0,11725
5	10,09699	-0,09699
6	10,94689	-0,44689
7	11,79679	0,503212

Vir: lasten

Priloga b: Zakonitost povezanosti obsega kontejnerskega prometa in svetovne blagovne trgovinske menjave

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,997087
R Square	0,994182
Adjusted R Square	0,992243
Standard Error	1,223141
Observations	5

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	766,9718	766,9718	512,6563	0,000189
Residual	3	4,488222	1,496074		
Total	4	771,46			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95 %</i>	<i>Upper 95 %</i>	<i>Lower 95,0 %</i>	<i>Upper 95,0 %</i>
Intercept	37,90772	2,593131	14,61851	0,000694	29,65522	46,16021	29,65522	46,16021
X Variable 1	0,003077	0,000136	22,64191	0,000189	0,002645	0,00351	0,002645	0,00351

RESIDUAL OUTPUT

<i>Observation</i>	<i>Predicted Y</i>	<i>Residuals</i>
1	78,61908	-0,81908
2	85,42021	1,279792
3	95,66806	-0,96806
4	103,5001	0,999871
5	113,2925	-0,49252

Vir: lasten