

**UNIVERZA V MARIBORU
EKONOMSKO-POSLOVNA FAKULTETA
MARIBOR**

DIPLOMSKO DELO

**POMORSKI TRANSPORT IN NJEGOVA
VLOGA V AVSTRALSKI MEDNARODNI
TRGOVINI**

**Kandidatka: Karmen Žolger
Študentka izrednega študija
Številka indeksa: 81539332
Program: visokošolski strokovni
Študijska smer: zunanja trgovina
Mentor: izr. prof. dr. Anton Ogorelc**

Radizel, maj, 2004

PREDGOVOR

Pomorski transport se z različnimi vrstami ladij odvija po morju, ki je naravna brezplačna pot in zahteva umetno grajene začetne in končne točke potovanja – pristanišča.

Pomorski transport je vedno imel pomembno vlogo v mednarodni menjavi blaga. Velik pomen je pridobil z razvojem parnega stroja, ki je zamenjal jadra in jadnice. Zahvaljujoč razvoju navtike in tehnike je pomorski transport zelo hitro napredoval, povečale so se velikost, nosilnost in moč ladij.

Pomorski transport po organiziranosti prevozov razvrščamo na linijsko in svobodno plovbo. Sčasoma so k tema vrstama plovbe dodali še tankersko plovbo ali plovbo za posebne tovore. V nalogi bo v ospredju linijska plovba, saj lahko rečemo, da je vodilna v prevozu trgovinskega blaga po vrednosti, ki se prevaža po morju (70-80 odstotkov) po obsegu sicer manj (20 odstotkov).

Linijska plovba vedno teče po določeni liniji. Ladje izpljujejo na določen dan in uro iz določenih pristanišč in prispejo po plovbnem voznem redu v pristanišča, v katera so namenjene.

Povpraševanje po transportu različnih vrst blaga je izredno raznoliko, raznoliki pa so tudi uporabniki transporta. Linijska plovba se najlažje prilagodi tej raznolikosti povpraševanj. S to vrsto plovbe se prevaža blago z različnimi fizikalnimi lastnostmi in različnih velikosti, odpremljajo pa ga številni pošiljatelji.

Za linijsko plovbo so značilna zlasti združenja ladjarjev, t.i. ladjarske konference. To je združitev dveh ali več ladjarjev, ki skupaj določajo prevozne tarife, destinacijo pristanišč, vozne rede. Bistvo konferenc je, da se vse članice strinjajo z določanjem prevoznih tarif za redne storitve pri pomorskem transportu enakih proizvodov.

Avstralija je otoška država zato je zanjo pomorski transport še posebno pomemben. Za njene izvoznike in uvoznike je pomembno, da je pomorski transport dobro urejen, učinkovit in zanesljiv. Po vrednosti se prevaža več kot 70 odstotkov avstralskega izvoza in uvoza po morju ter nekaj čez 95 odstotkov po obsegu.

Tako kot večino pomorskih držav je tudi Avstralijo zajel trend kontejnerizacije in tako kar 50 odstotkov njene mednarodne trgovine prevažajo v kontejnerjih.

V tem letu so v Avstraliji odprli novo Avstralozazijsko trgovinsko pot, ki povezuje severni del države z južnim in tako je trgovina z Azijo hitrejša in učinkovitejša. Avstralozazijska trgovinska pot pa prinaša veliko ugodnosti za avstralske izvoznike in uvoznike, prav tako pa tudi za celotno njeno ekonomijo. Zagotavlja nove zaposlitve in možnosti za razvoj mest ob Avstralozazijski železnici.

Linijsko plovbo in s tem ladjarske konference ureja v Avstraliji Zakon o trgovinski praksi (X. poglavje) iz leta 1974. Zagotavlja režim za reguliranje vodenja teh mednarodnih linijskih plovbnih družb, ki sodelujejo kot konference v okviru registriranih sporazumov.

Ti predpisi morajo biti v glavnem skladni z režimi drugih trgovinskih partnerjev, s katerimi država posluje.

Na koncu se zahvaljujem profesorju doktorju Antonu Ogorelcu za mentorstvo in veliko pomoč pri nastajanju tega dela. Hvala mami za pomoč v vseh letih študija.

KAZALO

1	UVOD	5
1.1	Oprelitev problema	5
1.2	Namen, cilji in osnovne trditve	5
1.3	Predpostavke in omejitve raziskave	6
1.4	Predvidene metode raziskave	6
2	LINIJSKA PLOVBA	8
2.1	Značilnosti linijske plovbe	8
2.1.1	Razvoj ladjarskih konferenc	11
2.1.2	Vloga ladjarskih konferenc	12
2.2	Razlogi za reguliranje linijske plovbe	13
2.3	Pomorski transport v Avstraliji	14
3	ANALIZA AVSTRALSKE POMORSKE TRGOVINE	19
3.1	Avstralski linijski plovni trg	19
3.1.1	Izvoz	20
3.1.2	Uvoz	22
3.1.3	Kontejnerji	24
3.2	Infrastruktura	27
3.3	Glavne trgovinske poti in linijski tovari	29
3.4	Avstraloazijska trgovinska pot	31
4	PREDPISI O LADJARSKIH KONFERENCAH V AVSTRALIJI	34
4.1	Vrednotenje predpisov o oprostitvah	34
4.1.1	Vloga predpisov	35
4.1.2	Cilji predpisov	36
4.1.3	Predpisi in konkurenca	37
4.1.4	Mednarodna skladnost režima	37
4.2	Pregled predpisov o oprostitvah	38
4.2.1	Kriteriji vrednotenja	39
4.2.2	Predlogi sprememb k predpisom	40
4.3	Registracija sporazuma o konferencah	42
5	SKLEP	43
6	POVZETEK	45
7	LITERATURA IN VIRI	46
8	SEZNAM SLIK	49
9	SEZNAM TABEL	50

1 UVOD

1.1 Opredelitev področja in opis problema, ki je predmet raziskave

Avstralija je s 77 milijoni km² največji otok in najmanjši kontinent na Zemlji. Prav zaradi geografske lege je njena mednarodna trgovina močno odvisna od pomorskega transporta. Za avstralske izvoznike in uvoznike je zelo pomembno, da je ta sektor učinkovit in zanesljiv. Po uradni statistiki se po morju prevaža okrog 76 odstotkov trgovinskega izvoznega blaga in 71 odstotkov trgovinskega uvoznega blaga (po vrednosti). Linijske storitve s kontejnerji, roll on – roll off (ro-ro) ladjami, konvencionalnimi in večnamenskimi ladjami zagotavljajo redne in učinkovite pomorske storitve.

Znotraj linijske trgovine ladjarske konference (skupina linijskih plovbnih operatorjev) prevažajo več tovara večje vrednosti kot nekonferenčni ladjarji. Zato so ladjarske konference pomembne za avstralsko pomorsko trgovino, saj prevažajo več kot 50 odstotkov linijskega izvoza in več kot 60 odstotkov linijskega uvoza (po vrednosti).

V Avstraliji ureja linijske plovne konference Zakon o trgovinski praksi (X. poglavje) iz leta 1974. Ti predpisi zagotavljajo linijskim plovbnim podjetjem določene omejene in pogojne oprostitev med glavnimi konkurenčnimi pravili Zakona o trgovinski praksi s tem, da jim dovoljujejo, da sodelujejo in zagotavljajo učinkovite in cenovno konkurenčne storitve za avstralske ladjarje, to je izvoznike in uvoznike. Osrednji cilj X. poglavja je zagotoviti avstralskim izvoznikom, da imajo zmeren dostop do linijskih plovbnih storitev ob zadovoljivi pogostosti in zanesljivosti z vozninami, ki so mednarodno konkurenčne.

Avstralska vlada si tako prizadeva, da bi zagotovili regulativni režim, ki vsebuje stroškovno ekonomijo in izboljšanje storitvenih zmogljivosti konferenc. S tem bi preprečevala zlorabo potencialnega naraščanja tržne moči, ki jo dajo prevoznikom z dovoljevanjem jasne cene, storitev in količine sporazumov med njimi. Če bo uspešen, bo tak režim videnje stroškovnega varčevanja in izboljšave storitev prenesel na prevoznike. Za večino avstralskih prevoznikov je pomembno, da spoznajo, da so lahko kvalitetne storitve znatno bolj pomembne kot skromna varčevanja v oceanskih tarifnih stopnjah.

Linijska plovba igra pomembno vlogo v globalnem trgu pomorske transportne industrije.

1.2 Namen, cilji in osnovne trditve

Avstralija je otoška država in zato je njena mednarodna trgovina močno odvisna od pomorskega transporta. Linijska plovba prevaža okrog polovico izvoza in skoraj tri četrtine uvoza po vrednosti. Znotraj linijske plovbe delujejo ladjarske konference.

Namen naloge je predstaviti značilnosti linijske plovbe in ladjarskih konferenc. V nalogi bomo tudi analizirali avstralsko pomorsko trgovino. Na koncu bomo preučili še predpise o ladjarskih konferencah v tej državi in njihovo mednarodno skladnost.

Cilji naloge so:

- predstaviti značilnosti linijske plovbe,
- analizirati avstralsko pomorsko trgovino,
- preučiti predpise o ladjarskih konferencah,
- predstaviti ladjarske konference.

Trditve so:

1. Za Avstralijo sta zaradi njene geografske lege pomorski transport in s tem pomorska trgovina zelo pomembna.
2. Združevanje ladjarjev v ladjarske konference ima svoje prednosti in slabosti.
3. Predpisi o oprostitev pri konkurenčnih pravilih so tarča mnogih kritik (vzpodbujanje nekonkurenčnih praks), pomenijo pa tudi veliko korist za avstralsko ekonomijo.

1.3 Predpostavke in omejitve

Avstralska potreba po plovbnih storitvah izhaja iz domačega povpraševanja po uvozu in tujega povpraševanja po avstralskem izvozu. Mednarodna plovba je tako bistven posrednik storitvenih inputov za avstralski izvoz in uvoz.

Dostop do svobodne in poštene mednarodne plovbe je bistvenega pomena za Avstralijo, ki je kot otoška država oddaljena od večine svojih glavnih trgovskih partnerjev in je odvisna od tujih plovbnih storitev za prevoze glavnine svojega izvoza in uvoza, ki se prevažata po morju.

Znotraj avstralskega pomorskega transportnega sektorja je mednarodna trgovina predvsem neomejena in po svetovnih standardih relativno odprta.

Linijske konference v Avstraliji ureja Zakon o trgovinski praksi (X. poglavje). Ta zagotavlja linijskim konferencam, da sodelujejo v pogajanjih z izvozniki, dajejo stroškovne informacije izvoznikom in jamči, da ti ne morejo prezreti interesov izvoznikov. Kot rezultat, so prevozne tarife v glavnem konkurenčne in izvozniki imajo zmeren dostop do čezmorskih trgov.

Največja ovira pri pisanju naloge je prav gotovo razpoložljivost podatkov in informacij. Te so lahko raztresene in razdrobljene (predvsem po internetu), ovire so lahko tudi materialne narave (ponekod so potrebna plačila). Zelo malo je slovenske literature o pomorskem transportu.

1.4 Predvidene metode raziskovanja

V nalogi bo zajeta makroekonomska raziskava. Pristop k pisanju je deskriptiven.

Uporabili bomo naslednje metode raziskovanja:

- zgodovinsko metodo,
- primerjalno metodo,
- metodo kompilacije.

Pri pridobivanju podatkov si bomo pomagali s preučevanjem strokovne literature in predvsem z internetom.

2 LINIJSKA PLOVBA

2.1 Značilnosti linijske plovbe

Linijska plovba igra pomembno vlogo v globalnem trgu pomorske transportne trgovine.

Linijska plovba je v glavnem visoko vrednoten/nizko obsežen transport. Znano je, da linijske ladje prevažajo okrog 20 odstotkov trgovinskega obsega in med 70 do 80 odstotkov po vrednosti prepeljanega blaga po morju.

Medtem ko posel s svobodno plovo vsebuje prevoz velikih količin blaga (železo, premog, žita), so za linijsko plovo značilni suhi tovari, ki se ne prevažajo v razsutem stanju, temveč so že zapakirani ali se prevažajo kot blago po kosih. To so v glavnem končni proizvodi industrijske obdelave, pakirani v zabojih, vrečah, kartonskih škatlah in na podoben način razne železne konstrukcije, avtomobili, lokomotive, tovornjaki, stroji. Takšen tovor se navadno imenuje generalni ali linijski tovor (general cargo ali liner commodities) (Messikommer 2001, 3).

Za linijsko plovo sta značilni rednost in stabilnost prevoza. Linijsko potovanje se redno načrtuje v odhodni in povratni smeri (out in home voyage) prav tako osnovna pristanišča izkrcanja. Ladje v linijski plovi se ne izkorišča s celotno kapaciteto (cel ladijski prostor se ne zagotavlja na enem mestu) za določeno potovanje ali čas, kot se to počne v svobodni in tankerski plovi. Linijski ladjar vedno zagotavlja določen del ladijskega prostora za različne vrste tovara v različnih lukah vkrcanja zaradi prevoza takega tovara za več luk izkrcanja. Take prevoze omogoča linijski ladjar v določenih časovnih razmakih za daljši čas in v določenih smereh plovbe. Pri linijski plovi se predpostavlja določena uporaba ladijske kapacitete za obe smeri potovanja. Ta način prevoza je na voljo vsakomur, tarife so javno objavljene, najpogosteje uporabljeni pogodbeni obrazec pa je konosament ali nakladnica (Glavan 1981, 29-38).

Nekatere prednosti linijske plovbe so (Ogorelc 1999, 33):

- preglednost za izvoznika v organiziranju logističnega procesa in ugoden vpliv na terminsko načrtovanje proizvodnje (odprava v kopenskem transportu do luke in skladiščenje v luki in priprava za vkrcanje);
- izboljšanje dobavnega servisa izvoznika: pristanek linijskih ladij v svetovnih in drugih pomembnih lukah z organiziranimi prevozi v notranjost do sprejemnikov;
- rednost in pogostost prevozov;
- ugoden vpliv na image izvoznika: uporaba načelno boljših (klasificiranih) ladij, nižje premijske postavke v kargo zavarovanju.

V zadnjih letih se vse bolj širijo in napredujejo novi sistemi v pomorskih prevozi, ki se v prvem redu nanašajo na področje delovanja linijske plovbe. To so kontejnerski prevozi.

Najznačilnejša sredstva v sistemu kontejnerjev so kontejnerske ladje, pri kateri mora biti vsaj del posebej prirejen in opremljen za prevoz velikih kontejnerjev (Zelenika in Jakomin 1995, 150).

Kontejnrske ladje delita Zelenika in Jakomin (1995, 142-150) v štiri skupine:

- popolnoma kontejnerske ladje;
- RO-RO (Roll on - roll off) ladje: gre za specifično transportno tehnologijo, za katero je značilno horizontalno vkrcanje in izkrcanje kopenskih transportnih sredstev na kolesih;
- LO-LO (Lift on – lift off) ladje: gre za specifično transportno tehnologijo za katero je značilno vertikalno vkrcanje in izkrcanje kontejnerjev z blagom;
- FO-FO ladje: gre za specifično transportno tehnologijo za katero je značilen vertikalni in horizontalni način prekrcavanja kontejnerjev v maunah na t.i. LASH ladje (Lighter Aboard Ship).

V kontejnerskem pomorskem transportu so zelo pomembne kontejnerske ladje za razvoz kontejnerjev. To so ladje z ravno palubo in oblikovane za nameščanje kontejnerjev, ki se prevažajo iz manjših pristanišč v zbirna kontejnerska pristanišča, kjer se vkrcajo na veliko kontejnersko ladjo (Zelenika in Jakomin 1995, 150).

Odkar je prva kontejnerska ladja maja 1966 prečkala Atlantik, je v svetovni trgovini prevladal kontejnerski transport. Slika 1 prikazuje kontejnersko ladjo.

SLIKA 1: KONTEJNERSKA LADJA



Vir: <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/R/10/Container%20ship%20in%20port.jpg>

Prevoz s kontejnerji zdaj znaša 60 odstotkov svetovne trgovine po vrednosti in pričakujejo, da bo do leta 2010 dosegel 70 odstotkov. Kontejnerji so doživeli tak uspeh zaradi lahkega manipuliranja in zaščite pred poškodbami in krajo.

En žerjav lahko naloži in razloži tovor, za katerega bi v 50-ih letih 20. stoletja potrebovali celo vojsko delavcev na doku.

SLIKA 2: ŽERJAV ZA NATOVARJANJE KONTEJNERJEV



Vir: <http://www.degger.com/flash/html>

Uvedba kontejnerskih ladij je zelo skrajšala čas čakanj in čas vkrcanja/izkrcanja v luki. Primer natovarjanja kontejnerjev na ladjo prikazujeta sliki 2 in 3.

SLIKA 3: NATOVARJANJE KONTEJNERJEV



Vir: <http://www.city.kobe.jp/cityoffice/15/020/quake/95-96/images/misc/containerShip.gif>

Čas obravnavanja ladij v pristaniščih se je zmanjšal s treh tednov na manj kot 24 ur. Ta velika učinkovitost je drastično znižala stroške pomorskega transporta. Pred uvedbo kontejnerjev so tipični stroški pomorskega transporta dosegali 5 do 10 odstotkov maloprodajne cene (Coulter 2002, 133-143).

Po ISO (International Standards Organisation) se kontejnerji za prevoz po morju v glavnem uporabljajo v dveh velikostih: 20' in 40' kontejnerji.

20' kontejner ima dolžino 6,1 metra, njegova maksimalna bruto teža je 24.000 kg. 40' kontejner je dolg 12,2 metra, maksimalna bruto teža znaša 30.480 kg (H.L. Freight 2000, 1-2).

V mednarodnem pomorskem transportu se ustanavljajo posebna združenja ladjarjev, imenovana ladjarske konference. Ladjarske konference so se razvile iz želje, da omejijo konkurenco med glavnimi operaterji v linijski plovbi. Člani konferenc so se strinjali, da skupaj določajo prevozne tarife in tako zmanjšajo cenovno konkurenco.

Bistvena posebnost konferenc je, da se vse članice strinjajo z določanjem enakih prevoznih tarif za redne storitve pri pomorskem transportu enakih proizvodov (Zerby 1980, 8).

2.1.1 Razvoj konferenc

V drugi polovici 19. stoletja, po hitrem razvoju kapitalistične proizvodnje, sta se povečali blagovna menjava in trgovina med posameznimi državami in v pomorski plovbi so se začeli pojavljati parniki kot zamenjava za jadrnice. Vse večja blagovna menjava na določenih področjih med posameznimi državami pa se ni zadovoljila samo z občasnim in nerednim pomorskim prevozom. Rast blagovnega prometa je vse bolj zahtevala uvajanje stalne in redne zveze v pomorskih prevozih v določenih smereh. Parniki so lažje ustregli takšni plovbi kot jadrnice in tako so se v določenih smereh oblikovali redni pomorski prevozi kot linije.

Britanska ladijska podjetja so uvedla prve linije, in to proti Indiji in Severni Ameriki. Promet z blagom je bil v tistem času še posebno velik med Veliko Britanijo in Indijo in v tej smeri se je začela pojavljati velika in močna konkurenca med posameznimi ladjarji, parniki in jadrnicami. Ladjarji, ki so imeli jadrnice, niso uvajali rednih linij, ampak so s svojimi relativno hitrimi jadrnicami lahko vplivali na znižanje voznin, odvzemali so del tovora linijskim ladjam in povečevali medsebojno konkurenco linijskim ladjarjem s parnimi ladjami. Linijski ladjarji pa niso dolgo vodili močne medsebojne konkurence, temveč so sedli za pogajalsko mizo in dosegli sporazum o medsebojnem sodelovanju (Glavan 1981, 38-47).

Ta sporazum je poznan pod imenom Calcutta Conference in je bil dosežen leta 1878. Sporazum je sestavilo pet prevoznikov. Namen konference je bilo regulirati neekonomično konkurenco in zagotoviti zanesljiv transportni sistem.

Pojem konferenca se lahko definira kot skupina dveh ali več lastnikov ladij, ki zagotavljajo in koordinirajo mednarodne linijske storitve na osnovi konferenčnega sporazuma. Ta sporazum regulira domet pristanišč, vozni red in tovor. Skupaj določajo tudi prevozne tarife.

V tridesetih letih po oblikovanju prve konference so se oblikovale tudi druge, na večini glavnih trgovinskih poteh zunaj Velike Britanije in severne Evrope. Avstralska konferenca

je začela delovati leta 1884, Severnoafriška konferenca 1886, Zahodnoafriška in Severnobrazilska konferenca 1895.

Linijske konference so postale najvažnejši faktor v prekomorski linijski plovbi, ki najbolj vpliva na njen položaj na pomorskem trgu (Jelinović 1983, 265).

V tem času deluje po svetu več kot 150 linijskih ladjarskih konferenc s članstvom od dveh do kar 40 ločenih linij (Syostrom 2002, 1-4).

Z linijskimi konferencami se ukvarjajo tudi Združeni narodi. Za to so ustanovili posebno organizacijo Unctad. Sprejeli so posebno konvencijo o upravljanju linijskih konferenc – »linijski kodeks« (Unctad Code of Conduct for Liner Conferences). Kodeks Unctada se nanaša na tradicionalne linijske konference in njihove splošne značilnosti. Opredeljuje razmerje v prevozu tovora v linijski plovbi med državami v razmerju 40:40:20. Pravico do udeležbe imajo najprej ladjarji iz obeh držav, ki sta v medsebojni menjavi, preostali del tovora (20 odstotkov) pa prepustijo tretjim državam (Jelinović 1983, 266-268).

2.1.2 Vloga ladjarskih konferenc

Ekonomisti imajo različen pogled na vlogo in verjetne učinke linijskih ladjarskih konferenc. Nekateri trdijo, da konference delujejo kot karteli in imajo znatno monopolno moč. Drugi se osredotočijo na potencialne koristi v učinkovitosti in znižanju stroškov na osnovi združenih predpisov in organizacije prevoznih storitev (Productivity Commission 2003, B1).

Glavni zagovorniki linijskih konferenc so ladjarji, med njimi pa je dosti predstavnikov blaga (Jelinović 1983, 265).

Vloga konferenc (Productivity Commission 2003, 33-35):

- Zaloga rednih storitev po vozni redih zagotavlja znižanje poslovnih stroškov, tako da pošiljatelji z raznolikimi zahtevami lahko pridejo do zadovoljivih linijskih plovbnih storitev.
- Nižji stroški dobave koordiniranih storitev zahtevajo nekatere oblike industrijske povezave in takšno obliko povezave predstavljajo ladjarske konference.
- Konference zagotavljajo bolj sproščeno obliko sodelovanja kot pa posamezna podjetja ali joint venture in tipične so posebne poti (celo omejene na eno smer na vsaki poti). Skupno postavljajo cene, racionalizirajo kapacitete, dohodke in/ali sporazume o skupnem fondu, ločujejo strukture cen in oblikujejo sporazume o lojalnosti odjemalcev.
- Čeprav za veliko konferenčnih praks pravimo, da se obnašajo kot karteli, obstajajo alternativna pojasnila. Na primer: očitne diskriminacije cen (z nekaterimi cenami, ki prekoračijo mejne stroške) so lahko učinkovite za zmanjšanje visokih združenih fiksnih stroškov.
- Tradicionalno se je pričakovalo, da so industrijska sodelovanja pomembna za zagotovitev stabilnih trgov. Z zmanjšanjem tveganj, povezanih z oskrbovanjem velikih ladij v trgovini, lahko konference olajšajo uporabljanje ladij in pospešujejo delovanje optimalnih velikosti, tako priskrbijo redne storitve, ki jih pošiljatelji zahtevajo, z nizkimi stroški.

- Ključ vpliva konferenc v praksi je ta, da se srečujejo z učinkovito konkurenco ali vsaj s potencialno konkurenco zunaj konferenc (čeprav so zmanjšali konkurenco med člani). Z drugimi besedami, do katere stopnje so prisiljeni, da zaračunavajo konkurenčne cene in da učinkovito delujejo.
- Obseg tržne tekmovalnosti in s tem intenzivnosti konkurenčnih sil bi morali pregledati z izkustveno preiskavo. Navsezadnje dejstvo, da so konference pogoste v linijski plovbi in da so uveljavljene že več kot stoletje kljub masivnemu tržnemu povečanju, tehnološkim spremembam (še posebno kontejnerizacija) in ob odsotnosti pomembnih ovir za vstop, dokazuje, da niso samo monopolni karteli. V odsotnosti regulativnih ovir za vstop in vstopnih predpisov, morajo izhajati iz obveznostnih prednosti stroškovnega varčevanja, ki ga proizvajajo. Če je to primer izločevanja konferenc na ukaz da odstranijo tržno oblast, bodo neizogibno izpostavili učinkovitost stroškov.

Ladjarske konference so lahko odprtega ali zaprtega tipa (relativno zaprte za nove člane). V zaprtih prevladujejo ladjarji iz močnih pomorskih držav. Take konference imajo stroge kriterije glede uporabnikov: ne dovolijo jim sklepanja dogovorov z ladjarji zunaj konference (izguba ugodnejših pogojev prevoza).

2.2 Razlogi za reguliranje linijske plovbe

Glavni razlog za reguliranje linijske plovbe je industrijsko nagnjenje, da oblikujejo sodelujoče strukture, to je konference.

Pojavljajo se trdni ekonomski razlogi za dovoljevanje takih sodelovanj. V nasprotju s svobodno plovbo, kjer vsaka ladja prevaža le eno vrsto tovora na čarterski osnovi, je potreba po prevozu generalnega tovora raznolika po velikosti tovora in tipu, raznoliki so tudi uporabniki transporta. Stroškovno koordiniranje teh raznolikih potreb dejansko izpostavlja najetje ladij kot učinkovito obliko dostave storitev. Priskrba rednih linijskih storitev po vozniških redih zagotavlja znižanje poslovnih stroškov, tako da so prevoznikom z raznolikimi zahtevami omogočene plovne storitve.

Linijske konference in drugi kooperativni sporazumi kot je konzorcij, lahko zagotovijo mehanizem za učinkovito dostavo storitev po urniku, direktnih plovbnih storitev na posebnih trgovinskih poteh. Kooperativni sporazumi lahko zmanjšajo tveganje in stroške individualne linije in tako olajšajo priskrbo učinkovitih, pogostih in zanesljivih plovbnih storitev v soglašanju s tržnimi zahtevami.

Še več, sodelovanje med več linijami z namenom zagotavljanja rednih storitev na posebnih poteh je lahko bolj učinkovito kot priskrba storitev ene same velike družbe. Pogoste redne storitve zahtevajo obvezo številnih ladij, ki lahko zmanjšajo voljnost in povečajo tveganje izpostavljanja za enega samega operaterja.

Po definiciji, konference ovirajo konkurenco med linijskimi članicami. Vendar je vprašanje, ali bi bile konference prepovedane, če bi bile enakovredne storitve priskrbljene od vseh bivših članov konferenc za vsako trgovino posebej. Bolj je verjetno, da bi prevozniki težili k spojitvi, tako znotraj analizirali konference ali da bi nekatere linije, ki zdaj delujejo znotraj konferenc, zapustile trgovino in dovolile prevoznikom, ki bodo ostali,

da se razširijo in prevzamejo večji del trgovine. V obeh primerih bo uveljavljena ena oblika sodelovanja. Konference bodo zamenjane z drugo, večjo formalno družbo. Toda kot je zapisano zgoraj, medtem ko se trgovina reorganizira, da priskrbi redne linijske storitve, alternativna oblika dostave mogoče ne bo prva najboljša.

Vendar pa tržna koncentracija (kakršnakoli že bo) povečuje potencial za tržno moč in njeno zlorabo.

Na kratko torej lahko rečemo, da je reguliranje linijske plovbe pomembno z ekonomskega in socialnega vidika (Productivity Commission 2003, 175-176).

2.3 Pomorski transport v Avstraliji

Avstralija je otoška država, ki jo obdajajo Koralno morje, Tasmanovo morje, Indijski ocean in Tihi ocean. Prav zaradi geografske lege je izjemno odvisna od pomorskega transporta.

SLIKA 4: LEGA AVSTRALIJE



Vir: Nayv 2000, 2.

Če pogledamo v zgodovino avstralskega pomorskega transporta, najdemo kar nekaj zanimivosti. Tako je na primer v Geelongu v Victorii, James Harrison prvi proizvedel umetni led. Od leta 1850 do 1879 so bili opravljeni številni poskusi v razvijanju zanesljivih zamrznitev na ladjah. Tako je leta 1879 ladja Strathleven, naložena z govedino, ovčjim mesom, maslom in sodčki v posebej za to zgrajeni ledeni komori plula iz Melbournea v London in prispela z dobro shranjenim zamrznjenim tovorom. S tem je Avstralija lahko začela izvažati presežke mesa in mlečnih izdelkov, ne da bi se bali, da se bodo na poti pokvarili.

Avstralska plovna podjetja so bila tudi med prvimi uporabniki roll on – roll off tehnike in ladje Bass Trader, Princess of Tasmania in Troubridge so ladje načrtovane tako, da lahko sprejmejo prednosti te posebne tehnike. Na sliki 5 sta ro-ro ladji, Bass Trader v ospredju in Princess of Tasmania v ozadju.

SLIKA 5: RO-RO LADJI



Vir: English 2000, 514.

Bass Trader je prevažal samo tovor, drugi dve, ki sta bili zgrajeni v Avstraliji med letoma 1959 - 1961, sta prevažali potnike in tovor. Pluli sta v obalni trgovini. Predstavljali sta primer modernega koncepta ustreznega delovanja »od vrat do vrat« (door to door) in sta bili v mednarodnem poslu pionirja v uporabi koncepta ro-ro.

Omeniti je potrebno tudi, da je bila prva novozgrajena kontejnerska ladja izdelana v avstralski ladjedelnici. To je bila M. V. Kooringa (slika 6). Zgradili so jo leta 1964 v N. S. W. državni ladjedelnici.

Nadaljni primer inovacij v Avstraliji je gradnja ladje Darwin Trader leta 1969 za Avstralsko državno linijo (Australian National Line - A. N. L.). To je bila ladja, posebej načrtovana za prevoz kontejnerjev in razsutega tovora, s čimer so bile podane alternativne možnosti za prevoz kontejnerjev in razsutega tovora. Ladja je bila specialno zasnovana za prevoz generalnega tovora v kontejnerjih za izvoz, medtem ko je na povratni poti prevažala razsuti tovor in prazne kontejnerje (English 2000, 513-522).

SLIKA 6: LADJA KOORINGA



Vir: English 2000, 515.

Avstralsko pomorsko pravosodje je določeno z domačo zakonodajo, ki vsebuje Konvencijo Združenih narodov zakona o morju (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS).

AVSTRALSKE POMORSKE PRAVOSODNE LINIJE

Konec leta 1994 je Avstralija ratificirala UNCLOS in konvencija je uradno začela veljati novembra 1994. UNCLOS je zelo pomemben sporazum, ki opredeljuje mednarodne pogoje in omejitve, ki zadevajo uporabo in izkoriščanje oceanov. V UNCLOS so vključena vsa pravila o tem, kako države članice določajo svoje državne pravosodne mejne linije.

Avstralske pomorske cone so prikazane na sliki 7 in razložene v nadaljevanju.

- Teritorialno morje (0-12 navtičnih milj). Avstralija ima na tem območju skoraj celotne pravice, čeprav mora dovoliti neškodljive prehode;
- Stične cone (12-24 navtičnih milj). Avstralija lahko izvaja kontrolo in kaznuje kršitelje zakonskih običajev, fiskalnih ali sanitarnih predpisov;
- Izključna ekonomska cona - IEC (12-200 navtičnih milj). Avstralija ima pravico, da raziskuje in izkorišča morsko dno in vodni steber;
- Kontinentalna polica (12-350 navtičnih milj). UNCLOS dovoljuje državam, da si lastijo morsko dno na kontinentalnih območjih do omejitev (ponavadi 350 navtičnih milj od teritorialne osnovne morske linije, kjer psihične kontinentalne police obstajajo pod 200 navtičnih milj);
- Obalne vode. Avstralske države in Severni teritorij imajo določene pravosodne pravice;
- Avstralska ribiška cona (3-200 navtičnih milj). V večini primerov je zunanja omejitev te cone enaka mejni liniji IEC (Hirst, Robertson 2001, 1-3).

Navtična milja je enota razdalje enaka 1,852 m.

SLIKA 7: AVSTRALSKE POMORSKE CONE



- Teritorialna osnovna morska linija
- Obalne vode
- Teritorialno morje
- Stične cone
- Izključna ekonomska cona

Vir: http://www.ga.gov.au/nmd/mapping/marbound/images/marzones_map.pdf

Pomorski transportni sektor zagotavlja storitve drugim sektorjem kot sta kmetijski in proizvodni. Je učinkovit in konkurenčen pomorski transportni sektor, pomemben za primarno in vzdrževano konkurenco teh sektorjev in industrije ter podjetij znotraj nje, če so ali niso trgovinski sektorji.

Pomorski transportni sektor je bil in ostaja temelj globalne trgovine in transporta (ACCI 2003, 2).

X. poglavje Zakona o trgovinski praksi iz leta 1974 predstavlja glavno žarišče avstralskega konkurenčnega političnega režima za mednarodno linijsko plovbo. Ladjarske konference so deležne omejenih oprostitev zakonskih konkurenčnih predpisov, s tem da morajo biti sporazumi registrirani pri regulatorju za linijsko plovbo (uradnik na oddelku za transportne in regionalne razvojne storitve). Ob tem morajo biti registrirani sporazumi odprti za javnost in člani se morajo pogajati o minimalnih ravneh storitev. Od konferenc zahtevajo, da se pogajajo z določeno vrhovno plovbo ustanovo (APSA) in drugimi določenimi plovbnimi ustanovami, če je to predlagano z vladno naravnanim regulatorjem za linijsko plovbo (APEC 2000, 6).

Večina ladjarskih konferenc v Avstraliji je zaprtega tipa. A, ker ameriški zakon vztraja na svobodnem in enakem dostopu do linijskih trgovin, delujejo odprte konference v trgovinah, ki povezujejo Avstralijo in Severno Ameriko. X. poglavje dovoljuje prevoznikom, da oblikujejo zaprte konference, vendar tega od njih ne zahteva (Productivity Commission 2003, 159 -161).

Tuji prevozniki imajo dostop do pristanišč, dovoljena jim je njihova uporaba in uporaba pristaniških in nadaljnih transportnih storitev (tovornjaki in železnica) na nerazlikovalni osnovi. Ladje so ponavadi rezervirane 24 ur pred prihodom, prav tako sta zahtevana dejanski čas prihoda in tudi ladijski prihod v pristanišče.

Prevozniki plačujejo enake pristaniške pristojbine. Celotni stroški prevoznikov se razlikujejo le zaradi tega, ker se takse kalkulirajo po velikosti ladij in v nekaterih primerih tudi času, ki ga ladja preživi v pristanišču.

Prav tako ne obstajajo omejitve za tuje prevoznike pri uporabi kontejnerskih terminalov in njihovem najemanju za ta namen. Omejitev ni niti pri ureditvi njihovih ladijskih storitev (APEC 2000, 5).

3 ANALIZA AVSTRALSKE POMORSKE TRGOVINE

3.1 Avstralski linijski plovni trg

Morje ostaja osnovno in stroškovno najbolj učinkovito sredstvo za transport mednarodne trgovine po masi in vrednosti. Po vrednosti se po morju prevaža več kot 70 odstotkov avstralskega izvoza in uvoza ter nekaj čez 95 odstotkov po obsegu.

Za Avstralijo in njeno gospodarstvo je pomembno vzdrževanje in širjenje izvozne trgovine. Skoraj polovico svojega izvoza nameni na trge dežel v razvoju, pomemben izvozni trg pa predstavljata tudi Japonska in zveza azijskih držav ASEAN.

Obalna plovba ne igra samo pomembne vloge v avstralski domači transportni mreži, njeno svobodno gibanje je posebno pomembno tudi za preživetje veliko mest na severu (Navy 2000, 10-4).

Leta 2000-01 so v avstralskih pristaniščih preložili 653,6 milijona ton tovora. To predstavlja 5-odstotno povečanje od leta 1999-2000. 76 odstotkov tega tovora je bilo mednarodnega izvoza, 8 odstotkov mednarodnega uvoza in 16 odstotkov obalnega tovora.

V istem letu so v avstralskih pristaniščih preložili 550,1 milijona ton mednarodnega tovora. To pomeni 6-odstotno rast izvoza in 4-odstotno upadanje uvoza po masi (tabela 1). Po vrednosti je bila rast znatno večja, in sicer za 27 odstotkov pri izvozu in 8 odstotkov pri uvozu (tabela 2).

TABELA 1: MEDNARODNI POMORSKI PROMET PO MASI, 1994-95 DO 2000-01

LETO	IZVOZ	UVOZ	SKUPAJ
1994-1995	362,4	45,9	408,3
1995-1996	372,9	47,1	420,0
1996-1997	404,0	49,8	453,8
1997-1998	427,1	51,7	478,8
1998-1999	432,1	56,3	488,4
1999-2000	462,2	56,6	518,8
2000-2001	495,7	54,4	550,1

Opombe: Vrednost v milijon ton

Vir: BTRE 2003, 8 (povzeto po ABS, International Cargo Statistics, unpublished)

TABELA 2: MEDNARODNI POMORSKI PROMET PO VREDNOSTI, 1994-95 DO 2000-01

LETO	IZVOZ	UVOZ	SKUPAJ
1994-1995	53,0	54,5	107,6
1995-1996	60,0	55,8	115,8
1996-1997	63,4	56,9	120,4
1997-1998	69,6	64,1	133,7
1998-1999	68,2	68,5	136,7
1999-2000	78,2	76,5	154,6
2000-2001	99,4	83,0	182,3

Opomba: Vrednost v milijardi avstralskih dolarjev

Vir: BTRE 2003, 8 (povzeto po ABS, International Cargo Statistics, unpublished).

Avstralska linijska trgovina v letu 2000-01 je bila ocenjena na 101 milijardo avstralskih dolarjev. To lahko razberemo iz tabele 3.

Evropa je bila največji vir uvoza, medtem ko so bila največja izvozna tržišča Japonska in severna Azija, vzhodna Azija in osrednja Amerika ter jugovzhodna Azija.

TABELA 3: MEDNARODNA LINIJSKA TRGOVINA PO REGIJAH, 2000-01

REGIJA	Vrednost (v 000 AUD)		Tone	
	UVOZ	IZVOZ	UVOZ	IZVOZ
Afrika	557.480	781.455	243.858	379.086
Vzhodna Azija	10,459.813	7,022.719	1,923.911	3,527.953
Evropa	14,497.072	5,973.452	2,903.572	1,760.030
Japonska in severna Azija	10,267.367	8,595.818	1,262.253	4,396.988
Srednji vzhod	297.122	2,127.646	150.570	822.911
Nova Zelandija	3,000.714	3,346.219	1,622.095	1,606.591
Severna in osrednja Amerika	10,595.776	6,476.294	1,712.516	1,673.975
Pacifiško otočje	275.369	1,386.311	139.357	1,156.022
Ostale države	215.770	205.242	64.033	46.156
Južna Amerika	753.127	235.620	208.432	72.526
Jugovzhodna Azija	6,046.409	5,872.284	1,958.503	3,750.979
Južna Azija	747.320	1,220.817	227.695	1,013.663
SKUPAJ	57,713.339	43,243.877	12,416.795	20,206.877

Simbol: AUD = avstralski dolarji

Vir: BTRE 2003, 28 (povzeto po ABS, International Cargo Statistics, unpublished).

3.1.1 Izvoz

Avstralija je bogata z naravnimi viri in je znana kot pomembna izvoznica rud. Uvršča se tudi med pomembnejše svetovne izvoznice kmetijskih pridelkov.

Vodilni avstralski produkt po vrednosti je premog, sledijo mu nafta, žitarice in meso. Po masi dominirata premog in železova ruda.

Večina avstralskega izvoza se prevaža po morju. Po masi okrog 88 odstotkov, glede na to, da je njen izvoz v glavnem razsut tovor (The Commonwealth's Transport Directions 2000, 11).

Leta 2000-01 je po obsegu prevladovalo naslednjih pet izvoznih tovorov:

- premog,
- železova ruda,
- nafta,
- žitarice,
- neobdelani minerali.

Po vrednosti so si v tem letu največji izvozni tovari sledili takole:

- premog,
- nafta,
- meso,
- žitarice,
- železova ruda.

Premog je po vrednosti bil ocenjen na 10,84 milijarde avstralskih dolarjev, po masi pa 194,22 milijona ton.

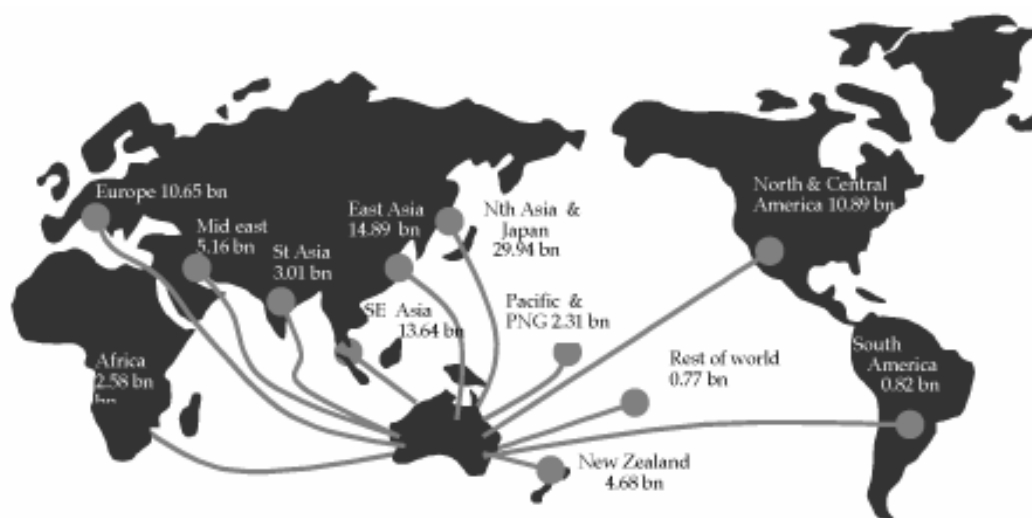
Največja izvoznica je bila Zahodna Avstralija, po vrednosti je izvozila za 25,54 milijarde avstralskih dolarjev, po masi pa kar 218,81 milijona ton (tabela 4) in s to maso znatno vodi pred drugimi državami (BTRE 2003, 23-26).

TABELA 4: POMORSKI IZVOZ IZ AVSTRALSKIH DRŽAV IZVORA, 2000-01

DRŽAVE	IZVOZ (v 000 AUD)	IZVOZ (TONE)
NOVI JUŽNI WALES	18,375.505	90,909.192
VICTORIA	17,158.824	15,935.534
QUEENSLAND	20,619.921	140,146.449
JUŽNA AVSTRALIJA	7,466.574	9,220.247
ZAHODNA AVSTRALIJA	25,474.189	218,788.203
TASMANIJA	2,079.333	7,127.850
SEVERNI TERITORIJ	4,084.362	11,378.482
AVSTRALSKI GLAVNI TERITORIJ	463	13
ZAUPNE DRŽAVE	590.966	1,730.559
TUJE POREKLO	3,504.537	477.429
SKUPAJ	99,354.673	495,713.957

Vir: BTRE 2003, 20 (povzeto po ABS, International Cargo Statistics, unpublished).

SLIKA 8: MEDNARODNI TOVOR PO NAMEMBNI REGIJI, 2000-01 (MILIJARDA AUD)



Vir: BTRE 2003, 24.

Iz slike 8 je razvidno, da so po vrednosti največ blaga, za kar 29,94 milijarde avstralskih dolarjev, izvozili v severno Azijo in Japonsko. Na drugem mestu je vzhodna Azija s 14,89 milijard avstralskih dolarjev.

3.1.2 Uvoz

Uvozna pomorska trgovina po masi obsega samo 11,5 odstotka celotne pomorske trgovine. Po vrednosti pa je njen delež nekoliko večji in znaša 36 odstotkov (The Commonwealth's Transport Directions 2000, 11).

2000-01 je uvoz po masi znašal 54,4 milijona ton in po vrednosti 83 milijard AUD.

Glavni uvozni proizvodi po vrednosti so stroji, sledijo cestna vozila, po masi pa nafta in kemikalije.

Leta 2000-01 so si osrednji uvozni proizvodi po vrednosti sledili takole:

- stroji,
- cestna vozila in transportna oprema,
- nafta,
- kemikalije,
- papir.

Po obsegu pa so se osrednji uvozni proizvodi razvrstili takole:

- nafta,
- kemikalije,
- železova ruda in koncentradi,
- umetna gnojila.

Stroji so tako po vrednosti dosegali 18,5 milijarde AUD, cestna vozila 14,7 milijarde AUD, nafta pa 9 milijard AUD. Po masi je nafta obsegala 22,8 milijona ton.

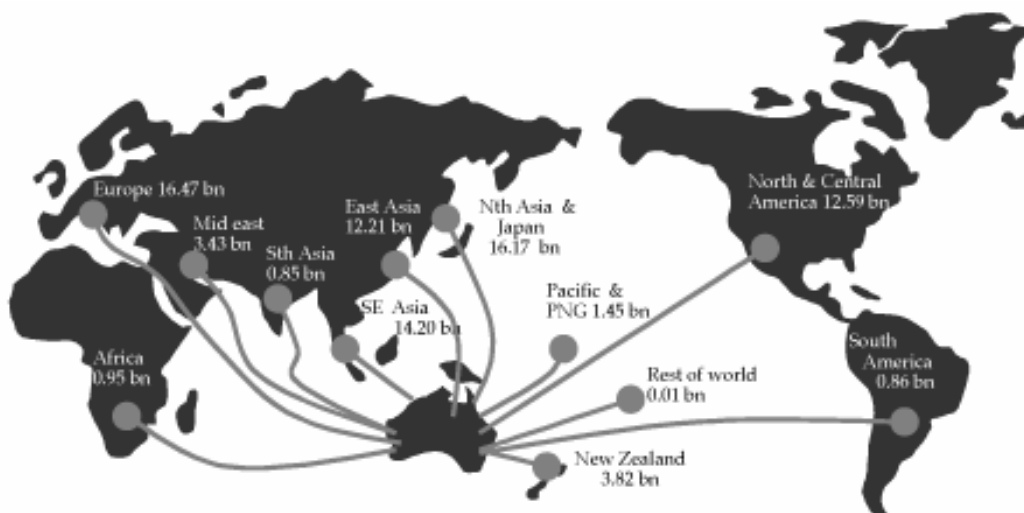
Izmed šestih držav in dveh teritorijev je bil Novi Južni Wales največji uvoznik (tabela 5). Po vrednosti je uvozil za 30,4 milijarde AUD in po masi 14,5 milijona ton (BTRE 2003, 23-26).

TABELA 5: POMORSKI UVOZ PO AVSTRALSKIH DRŽAVAH KONČNE DESTINACIJE, 2000-01

DRŽAVE	UVOZ (v 000 AUD)	UVOZ (TONE)
NOVI JUŽNI WALES	30,422.250	14,473.097
VICTORIA	28,226.917	12,562.511
QUEENSLAND	12,012.909	13,775.203
JUŽNA AVSTRALIJA	4,494.473	3,993.190
ZAHODNA AVSTRALIJA	6,668.553	7,322.734
TASMANIJA	520.364	744.708
SEVERNI TERITORIJ	647.228	1,536.373
AVSTRALSKI GLAVNI TERITORIJ	641	70
SKUPAJ	82,993.334	54,407.887

Vir: BTRE 2003, 24 (povzeto po ABS, International Cargo Statistics, unpublished).

SLIKA 9: MEDNARODNI TOVOR PO REGIJI IZVORA 2000-01, (MILIJARDA AUD)



Vir: BTRE 2003, 24.

Največ blaga po vrednosti so uvozili iz Evrope, in sicer za 16,47 milijarde AUD (slika 9).

3.1.3 Kontejnerji¹

Trgovina s kontejnerji je zelo pomembna za linijsko plovbo. Čez 50 odstotkov avstralske trgovine po vrednosti se prevaža v kontejnerjih. Po pričakovanjih se bo kontejnerski delež avstralske mednarodne trgovine še povečal. Večji bo zato, ker bodo večje količine tovara, ki se je tradicionalno prevažal kot razsuti tovor, na primer premog, žitarice in sol, sedaj prevažal v kontejnerjih.

Avstralski glavni kontejnerski trgovinski partnerji so Azija, Evropa, Japonska, severna Azija, Nova Zelandija, Severna Amerika in jugovzhodna Azija. Avstralija v kontejnerjih uvaža predvsem industrijske proizvode kot so stroji in kemikalije, medtem ko izvoz teži k proizvodom, kot so meso, žita in mlečni izdelki. Avstralska izvozna trgovina ima daleč večji izkoristek kontejnerjev kot uvozna trgovina.

V Avstraliji je približno 69 trgovskih in poltrgovskih pristanišč okrog njene obalne linije (vključno s Tasmanijo) in tri pristanišča na okoliških otokih. Okrog 30 teh pristanišč posluje s kontejnerji. V tabeli 6 je prikazanih pet pristanišč z največ izvoznega in uvoznega tovara v kontejnerjih. Največ kontejneriziranega tovara gre skozi melbournsko pristanišče in sicer 647.094 TEU izvoza in 669.571 TEU uvoza, skupno torej 1,316.665 TEU.

TABELA 6: KONTEJNERSKA TRGOVINA (TEU), 2000-01

PRISTANIŠČE	UVOZ	IZVOZ	CELOTA	DELEŽ OD CELOTE
MELBOURNE	669.571	647.094	1,316.665	0,36
SYDNEY	511.594	477.373	988.967	0,27
BRISBANE	228.061	224.978	453.039	0,12
FREMANTLE	59.067	74.169	133.236	0,10
ADELAIDE	184.076	170.068	354.144	0,04

V dogovoru z ladjarji se uporablja enota TEU. TEU je enota, ki označuje 20' kontejner.

1 TEU = 1 kos 20' kontejnerja

2 TEU = 1 kos 40' kontejnerja

Vir: : BTRE maj 2003, appendix 1.

Prvi domači kontejnerskih prevozi v Avstraliji so se začeli leta 1964. Prevoz kontejneriziranega tovara po mednarodnih poteh se je pojavil leta 1969. Na področju mednarodnih storitev sta delovala dva konzorcija: Overseas Containers (Australia) Ltd (OCAL) in Trans-Ocean Containers Ltd (TOC) – podružnica Associated Containers Transportation (ACT). Leta 1976-77, po desetletju kontejnerizacije v avstralskih pristaniščih so v petih glavnih pristaniščih poslovali s 654.000 TEU (tabela7).

¹ Povzeto po BTRE maj 2003, 1-15.

TABELA 7: PRETOVOR KONTEJNERJEV (TEU), 1976-77

PRISTANIŠČE	POLN UVOZ	PRAZEN UVOZ	SKUPAJ UVOZ	POLN IZVOZ	PRAZEN IZVOZ	SKUPAJ IZVOZ	SKUPAJ
MELBOURNE	144.243	5.699	149.942	126.519	27.425	153.944	303.886
SYDNEY	138.493	2.519	141.012	66.267	45.127	111.394	252.406
BRISBANE	18.582	2.761	21.373	27.939	6.322	34.261	55.634
ADELAIDE	3.312	9	3.341	3.648	174	3.822	7.163
FREMANTLE	11.650	1.246	12.896	16.484	5.250	21.734	34.630
SKUPAJ	316.280	12.284	328.564	240.857	84.298	325.155	653.719

Vir: BTRE maj 2003, 5 (povzeto po BTRE 1982).

Tabela 8 prikazuje, da je bilo v letu 2000-01 število pretovorjenih kontejnerjev v petih glavnih pristaniščih 3,3 milijona TEU, kar pomeni skoraj 400-odstotno povečanje v zadnjih 25 letih. Pristanišča Adelaide, Fremantle in Brisbane so doživela največjo rast z adelaidskim povprečjem 70 odstotkov na leto v tem obdobju. Za primerjavo, Melbourne in Sydney sta imela bolj skromne letne stopnje rasti, povprečno 13 in 12 odstotkov. Teh pet pristanišč skupno znaša med 89 in 95 odstotki vseh kontejnerjev, pretovorjenih v avstralskih pristaniščih. Visoke ravni rasti, ki so jih doživela pristanišča Adelaide, Fremantle in Brisbane, je v naslednjem desetletju skoraj nemogoče ponoviti.

TABELA 8: PRETOVOR KONTEJNERJEV (TEU), 2000-01

PRISTANIŠČE	UVOZ	IZVOZ	SKUPAJ	DELEŽ SPREMEMBA 1976-77 DO 2000-01	DELEŽ LETNE SPREMEMBE
MELBOURNE	669.571	647.094	1,316.665	333	13
SYDNEY	511.594	477.373	988.967	292	12
BRISBANE	228.061	224.978	453.039	714	29
ADELAIDE	59.067	74.169	133.236	1.760	70
FREMANTLE	184.076	170.068	354.144	923	37
SKUPAJ	1,652.369	1,593.682	3,246.051	397	16

Vir: BTRE maj 2003, 5.

Kontejnerska plovba vstopa v novo obdobje rasti. Tokrat pričakujejo rast predvsem v kontejnerizaciji tradicionalnih nekontejneriziranih razsutih tovorov, kot sta žito in premog. Če bo liberalizacija trgovine učinkovala na trženje žita, bo to potencialna možnost za razvoj majhnih tržnih niš in te bodo boljše oskrbovane s kontejnersko plovbo.

Melbourne, Sydney in Brisbane so konstantno imeli relativno večji delež kontejnerske trgovine. Melbourne je obravnaval največje število TEU v letu 2000-01, sledil mu je Sydney. Njuna deleža se bosta še povečala zaradi vse večjih ladij, te pa ne bodo mogle pripluti v vsa pristanišča. Kontejnerji, ki bi bili v večini pristanišč razloženi z relativno majhnih ladij, bodo sedaj raztovorjeni v nekaterih pristaniščih, ki bodo lahko sprejela večje ladje.

Ladja z velikostjo 4.100 TEU se ne bo mogla ustaviti v vseh pristaniščih brez dodatnih in dragih pristaniških investicij. Jasno je, da bodo v srednje- do dolgoročno, kot ladje delujejo v avstralski trgovini, nekatera pristanišča zaradi pristaniških omejitev, kot sta globina in infrastruktura za ravnanje s tovorom na ozemlju pristanišča, prenehala z delovanjem, čeprav imajo zadovoljivo pristaniško infrastrukturo in investiranje.

Drugi pomembni dejavnik, ki zadeva kontejnersko trgovino, je porast t.i. elektronske trgovine. Razširitev uporabe e-trgovine lahko zagotavlja znatno varčevanje. Administrativni stroški in stroški komuniciranja se lahko pomembno znižajo, še zlasti če tehnologija zagotavlja uporabniku informacije in urnike za rezervacije, finančne transakcije in sledenje kontejnerjem. Te tehnološke prednosti nižjih stroškov in nižjih cen močno spodbujajo težnjo po kontejnerski trgovini.

Tako bo kontejnerska trgovina še naprej pomemben del v avstralski uvozni in izvozni trgovini. Tabela 9 prikazuje relativni delež kontejnerske trgovine v primerjavi z razsutimi (nelinijskimi) proizvodi.

TABELA 9: RELATIVNI DELEŽ LINIJSKE IN NELINIJSKE TRGOVINE

LETO	LINIJSKA TRGOVINA		NELINIJSKA TRGOVINA		SKUPAJ		DELEŽ LINIJSKE PLOVBE	
	K/TONA	MLR AUD	K/TONA	MLR AUD	K/TONA	MLR AUD	VREDNOST	OBSEG
1999	34.001	86	462.098	55	496.100	141	61	7
2000	32.125	93	508.775	79	540.900	172	54	6
2001	38.144	111	515.500	75	563.644	185	59	7

Simboli: MLR AUD = milijarda avstralskih dolarjev

Vir: BTRE maj 2003, 6.

Avstralija ima velike težave zaradi prevažanja praznih kontejnerjev. To lahko razberemo tudi iz tabele 7. Od januarja do junija 2001 je bilo v Avstraliji število praznih TEU menjanih v petih pristaniščih 141.024 (uvoz) in 169.114 (izvoz). Razlika v številu praznih kontejnerjev, ki se prevažajo iz domačih pristanišč v primerjavi s potovanji v domača pristanišča je zaradi tega, ker ima izvozni tovor drugačne značilnosti in plovne zahteve kot pa uvoz in ladje z drugačnimi omejitvami v nosilnosti ladje.

V nasprotju z uvoznimi tovari relativno velik odstotek avstralskega izvoza zahteva hladilne kontejnerje. Zaradi tega je treba prevažati večje število praznih hladilnih kontejnerjev, ker toliko avstralskega uvoza ne morejo prevažati v hladilnih kontejnerjih.

Kontejnerske ladje so vse večje. Leta 1969 so storitve za kontejnerje iz Evrope v Avstralijo imele kapaciteto 1.100 TEU. Zdaj ima največja ladja za avstralsko trgovino kontejnersko prostornino 4.100 TEU.

Čezmorske kontejnerje prevažajo predvsem s polnoceličnimi ladjami in z nekaj ro-ro ladjami.

Kontejnrske ladje, ki vstopajo v Avstralijo, morajo upoštevati številne faktorje:

- globino morja v avstralskih pristaniščih,
- dosegljivost žerjavov,
- števila kontejnerjev, ki morajo biti pretovorjeni v zelo kratkem času,
- količina prostora na terminalu za skladiščenje kontejnerjev za vkrcanje in izkrcanje.

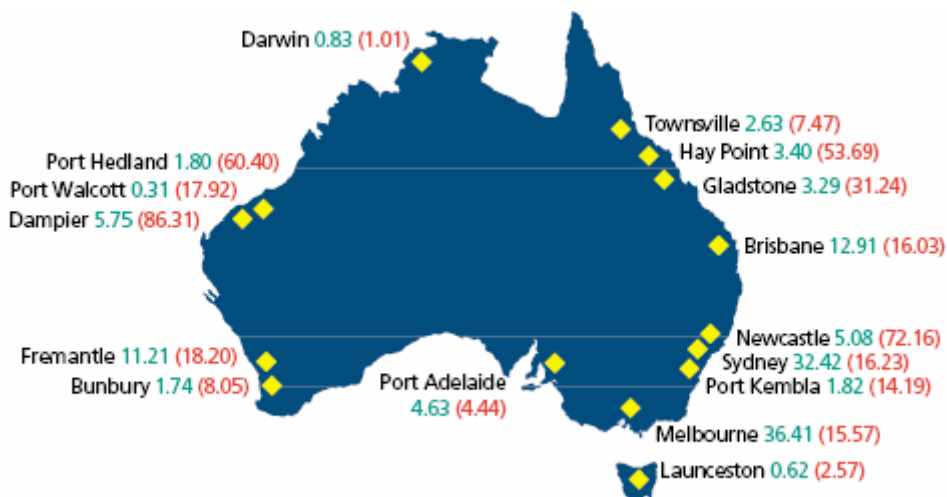
Čeprav so kontejnerske ladje dosegle prostornino 7.060 TEU, obseg avstralske trgovine ne potrebuje takšnih ladij. Če bi 6.000 TEU ladje delovale v avstralski trgovini, bi tam moral biti nadomestni faktor - tak, ki zmanjša pogostost (to pa ne bi bilo koristno za avstralski trgovinski posel) - da bi uravnotežil kapaciteto in zagotovil stroškovno učinkovitost terminskih izkoristkov.

Pri odločitvi za večje ladje je potreben temeljit premislek o stroških: stroških prevoza in ovirah pri prevozu v notranjost, ti so namreč lahko večji kot koristi od prevozov na glavnih linijah.

3.2 Infrastruktura

V Avstraliji je 69 trgovinskih in poltrgovinskih pristanišč. Na sliki 10 so prikazana samo najpomembnejša.

SLIKA 10 : CELOTNA MEDNARODNA TRGOVINA – GLAVNA PRISTANIŠČA, 1998-99



Vrednost (milijarda AUD)

Teža (milijon ton)

Vir: The Commonwealth's Transport Directions 2000, 13.

Vsa so različno opremljena. Nekatera, na primer Melbourne, Sydney, Brisbane, lahko sprejemajo kontejnerske ladje. Druga so specializirana za prelaganje razsutega tovora. Iz slike 9 lahko razberemo, da je bilo v letu 1998-99 po vrednosti najbolj zaposleno pristanišče Sydney. Pristanišče v Melbournu je obravnavalo največje število kontejnerjev (TEU). Z izvozom je bilo po masi najbolj zaposleno pristanišče Dampier (86,6 milijona

ton), po vrednosti pa je bilo najbolj pomembno pristanišče za izvoz Melbourne (12,8 milijarde AUD).

Leta 1998-99, je 93 odstotkov avstralskega izvoznega obsega (približno 45 odstotkov izvozne vrednosti) bilo obravnavanega skozi terminale za razsuti tovor na obeh javnih in privatnih pristaniščih (The Commonwealth's Transport Directions 2000, 13).

Leta 2000-01 je opazen neznaten upad v številu ladij, ki so priplule v Avstralijo, številu mednarodnih potovalnih trgovinskih ladij, izdelanih v Avstraliji in številu pristanišč, ki so jih obiskale (tabela 10).

TABELA 10: POVZETEK OBISKOV AVSTRALSKIH PRISTANIŠČ 1996-97 DO 2000-01

LETO	PREKOMORSKE LADJE, KI SO VSTOPILE V AVSTRALIJO ^a	ŠTEVILO POTOVANJ V AVSTRALIJO ^b	ŠTEVILO LADIJ, KI SO OBISKALE AVSTRALSKA PRISTANIŠČA ^c
1996-1997	2. 870	8.138	18.643
1997-1998	3.239	9.706	20.322
1998-1999	3 187	9.744	20.899
1999-2000	3.165	9.893	21.683
2000-2001	3.162	9.738	21.542

Opombe: a. Standardni obiski.

b. Vključuje ladje, ki ne zapustijo avstralske obale.

c. Obiski ladij vključujejo ladje, ki plujejo po obalah okrog Avstralije

Ladja, ki pluje v Avstralijo 3-krat in skupno na leto 15-krat obiše pristanišča v Avstraliji, šteje kot 1 ladja, 3 potovanja in 15 ladijskih obiskov.

Vir: BTRE maj 2003, 9.

Iz tabele 10 je razvidno, da je v letu 2000-01 število mednarodnih potovanj upadlo za 1.6 odstotka, medtem ko je obisk ladij upadel za 0,6 odstotka. Čeprav so se ladijske aktivnosti zmanjšale, se je letni obseg tovora, pretovorjenega v avstralskih pristaniščih, povečal za 5 odstotkov in je bilo leto 2000-01 najbolj poslovno obdobje do zdaj evidentirano.

3.3 Glavne trgovinske poti in linijski tovari

Avstralska linijska trgovina ima določene posebnosti. Je relativno nerazvita, produkt avstralske relativne izolacije in velikosti njene ekonomije. Avstralija ni locirana na glavni trgovinski poti okrog sveta ali vzhodno-zahodnih trgovinskih poteh. Njena glavna trgovinska pot poteka sever – jug. Po kontejnerskih tovorih je bila leta 1997 rangirana kot petnajsta na svetu, avstralska obalna in linijska trgovina sta ocenjeni na 2,74 milijona TEU. Linijska trgovina dosega samo 1,67 odstotka ocenjene celotne svetovne trgovine tega leta (Productivity Commission 2003, 19).

SLIKA 11 : MEDNARODNE POMORSKE POTI



Vir: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/img/maritimerroutes.gif>

Na sliki 11 so prikazane samo glavne pomorske poti za globalni pomorski transportni sistem.

Evropa je za Avstralijo največji dobavitelj po vrednosti, toda jugovzhodna Azija prevladuje kot največji dobavitelj po masi (tabela 11). Japonska in severna Azija sta največji tržišči za avstralski izvoz po masi in vrednosti.

Na Japonsko in v severno Azijo so tako leta 2000-01 izvozili tovor v vrednosti 29,85 milijarde AUD, po obsegu pa 261,41 milijona ton tovara.

Iz Evrope so uvozili tovor v vrednosti 16,75 milijarde AUD in 63,51 milijona ton tovara.

TABELA 11: MEDNARODNI TOVOR PO REGIJAH - PO REGIJI IZVORA/KONČNI DESTINACIJI, 2000-01

REGIJA	VREDNOST (v 000 AUD)		TONE	
	UVOZ	IZVOZ	UVOZ	IZVOZ
Afrika	916.384	1,992.042	15.074	5,324.046
Vzhodna Azija	12,194.954	15,282.599	3,815.026	82,653.815
Evropa	16,752.079	10,950.617	4,360.679	63,472.375
Japonska in severna Azija	16,481.724	29,855.932	240.480	261,367.267
Srednji vzhod	3,502.243	6,471.805	282.571	15,168.129
Nova Zelandija	3,566.958	4,666.324	2,623.429	4,261.508
Severna in osrednja Amerika	13,141.543	11,305.126	7,215.776	13,588.350
Pacifiško otočje	1,316.287	2,300.310	3,051.922	3,363.354
Ostale države	376.418	1,208.219	5,703.287	1,896.579
Južna Amerika	908.393	784.117	9,610.976	7,186.092
Jugovzhodna Azija	12,940.022	11,064.400	17,000.431	19,577.943
Južna Azija	896.328	3,473.183	488.236	17,854.499
SKUPAJ	82,993.334	9,354.673	54,407.887	495,713.957

Vir: BTRE maj 2003, 24.

Avstralski glavni linijski tovari težijo k drugačnim značilnostim in plovbnim zahtevam. Izvoz zajemajo proizvodi kot so: meso, žita in mlečni proizvodi, medtem ko so uvoz predvsem industrijski proizvodi: stroji, avtomobili in kemikalije. V nasprotju z večino izvoznega tovora uvozni tovor v glavnem ne potrebuje hladilnih kontejnerjev. Pojavlja se problem prevažanja praznih kontejnerjev.

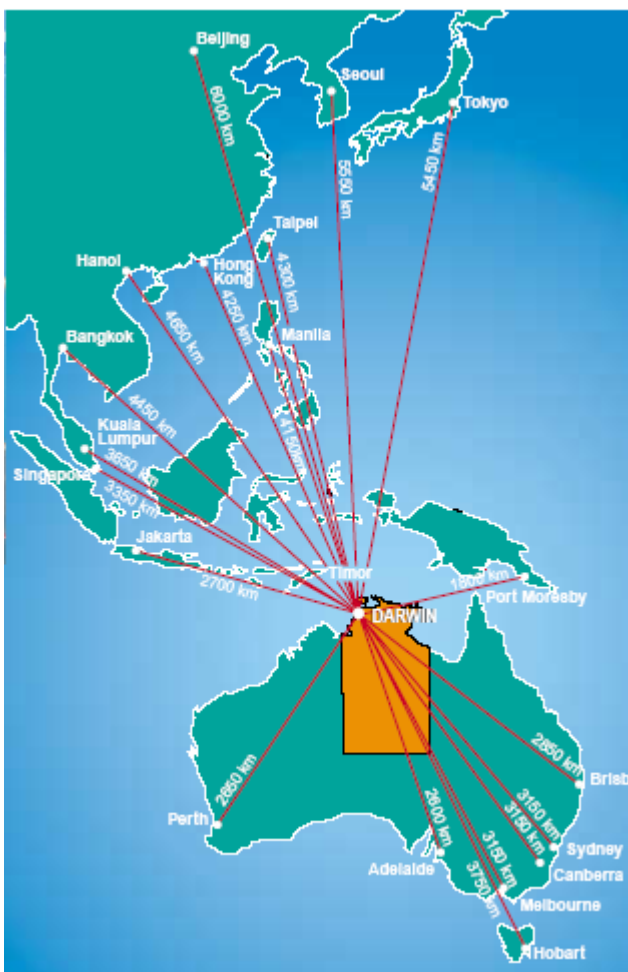
Konference imajo večji delež trgovine (po masi) pri nekaterih glavnih linijskih izvoznih proizvodih, to so meso, cestna vozila in transportna oprema, mlečni proizvodi, hrana za živali, volna, stroji in bombaž, kot neodvisni operaterji. Za številne druge izvozne proizvode, kot so aluminij, železo in jeklo, kemikalije in žita prevladujejo nekonferenčni operaterji (Productivity Commission 2003, 22).

3.4 Avstraloazijska trgovinska pot

V začetku leta 2004 je nova transkontinentalna trgovinska pot povezala Azijo s poslovnimi tržišči južne Avstralije. Trgovina z Azijo je za Avstralijo vse bolj pomembna. Znaša skoraj 50 odstotkov avstralske blagovne trgovine. Širitev trgovinskih poti v Azijo je središčna točka mednarodne trgovinske strategije Severnega teritorija (slika 12).

Darwin je najbližje avstralsko glavno mesto Aziji.

SLIKA 12: DARWIN



Vir: The Office of Territory Development 2003d, 1.

Darwin je glavno mesto Severnega teritorija. To so avstralsko-azijska mestna vrata. Od tod je mogoče v Azijo in nazaj leteti v času, ki je potreben za let od Darwina do Sydneya

Z dokončanjem avstraloazijske železnice v začetku 2004, bo Darwin in njegovo pristaniško območje ključni del Avstraloazijske trgovinske poti.

Darwin ima vse kar posel potrebuje:

- infrastrukturo:
 - odlično cestno, železniško, zračno in morsko transportno zvezo,
 - dobro telekomunikacijsko infrastrukturo,
 - velika skladišča ter kratko- in dolgoročno shrambo.
- podporo in storitve,
- poslovno okolje:
 - varno, stabilno politično in socialno okolje,
 - stabilno industrijsko klimo,
- perspektivno strategijo:
 - strateški pristop k različnim ekonomskim razvojem (The Office of Territory Development 2003b, 1-2).

Nova Avstraloazijska trgovinska pot bo izvoznikom in uvoznikom omogočila:

- krajši tranzitni čas,
- nove prevozne povezave,
- dobro sestavljene storitve za poslovanje s tovorom v Darwinu.

Avstralskim izvoznikom in uvoznikom bo ta pot prinesla številne koristi. Mednarodno tovarno gibanje se bo povečalo z direktno železniško-morsko povezavo v novem vzhodnem rokavskem pomolu Darwina. Intermodalni terminalni pripomočki so postavljeni neposredno na pomol.

Avstraloazijske trgovinske poti kot alternativa do drugih poti, ima možnost, da pomembno izboljša celotno verigo dobavljanja. Kombinacija zračnega, kopenskega in pomorskega transporta iz Darwina bo zagotovila priložnosti za manjše stroške in skrajšanja časa dostave tovora med Azijo in južnimi državami Avstralije.

Pomembni elementi Avstraloazijske trgovinske poti:

- Avstraloazijska železnica (slika 13). Železnica bo povezala severni del Avstralije z južnim delom. Zgradili so 1420 kilometrov dolgo železnico med Darwinom do železnice v Alice Springsu.
- Vzhodni rokav pomola (slika 14). Zgrajen je bil v dveh fazah. V prvi fazi so zgradili 490 m pomola s kopenskim kritjem. V drugi fazi so ta pomol podaljšali še za 110 m, skupaj meri 600 m. Pomol ima tudi 4,5 hektarjev velik intermodalni kontejnerski terminal za učinkovito pretovarjanje mednarodnega blaga in 2,5 km dolg nasip z železnico od obale do pristanišča.
- Poslovni park Darwin. 100 hektarjev poslovnega parka so dodali k že obstoječim skladiščem. Zagotavljal bo direktne cestno-železniške prevozne možnosti za domačo distribucijo in direktno mednarodno zračno in morsko povezavo.
- Transportne povezave. Pot bo podprta s prvorazredno cestno in zračno povezavo skozi Avstralijo ter mednarodno zračno in morsko povezavo iz Darwina.
- Deset minut vožnje z avtomobilom iz Darwina je mednarodno letališče (The Office of Territory Development 2003a, 1-2).

SLIKA 13: ŽELEZNIŠKA POVEZAVA SEVERA IN JUGA DRŽAVE



Vir: The Office of Territory Development 2003a, 2.

Celoten projekt je bil ocenjen na 1,3 milijarde dolarjev. Vključuje gradnjo nove 1420 km dolge železnice med Darwinom in Alice Springsom; zakup in vzdrževanje obstoječe železnice med Tarcoolo in Alice Springsom; povezovanje zaključene železniške linije v pristanišču Darwin, ki vključuje železniški nasip in intermodalni kontejnerski terminal, ter vodenje dokončane železniške transkontinentalne železniške linije iz Tarcoole vse do Darwina za 50 let (Northern Territory Government 2003, 1-2).

SLIKA 14: VZHODNI ROKAV POMOLA



Vir: The Office of Territory Development 2003c, 1.

4 PREDPISI O LADJARSKIH KONFERENCAH V AVSTRALIJI

4.1 Vrednotenje predpisov o oprostivah

V Avstraliji so linijska plovba in s tem tudi ladjarske konference regulirane s predpisi X. poglavja Zakona o trgovinski praksi iz leta 1974.

X. poglavje pogosto kritizirajo zaradi njegove vloge pri podpori nekonkurenčnim praksam, vendar vsebuje tudi veliko koristi za avstralsko ekonomijo. To vključuje dejstvo, da X. poglavje deluje z »roke v stran« obnašanjem. To pomeni, da dovoljuje tržnim silam, da regulirajo linijske ladjarske konference; da ima nizke privolitvene stroške za poslovne in administrativne stroške za vlado in da je v večini skladen z čezmorskimi režimi (ACCC 1999, 3).

X. poglavje zagotavlja režim za reguliranje vodenja teh mednarodnih linijskih plovbnih družb, ki sodelujejo kot konference v okviru registriranih sporazumov. Nekonferenčni prevozniki z znatno tržno močjo, so lahko predmet podobnih predpisov, če za to zaprosijo konference. Nepoštene cenovne prakse so prepovedane. X. poglavje vsebuje tudi predpise, s katerimi zagotovi, da udeleženci konferenčnih sporazumov neupravičeno ne ovirajo učinkovite plovbe pod avstralsko zastavo.

Pomembno je omeniti, da je bilo X. poglavje načrtovano, da zaščiti interese izvoznikov in ne da upošteva interese lastnikov ladij (DOTARS 1999, 11).

Predpisi X. poglavja tako določajo občutljivo razmerje med dovoljevanjem prevoznikom, da sodelujejo z namero, da dosežejo ekonomski namen in obseg, s pogajanjem in pravico do informacij pa pospešujejo nasprotujočo si pošiljateljevo tržno moč. Posebno na relativno nerazvitih trgovinah lahko doseganje zaželjene pogostosti in kvalitetnih storitev zahteva ali sodelovanje med številnimi prevozniki ali priskrbo storitev samo ene mogoče, dveh linij. Konference lahko omogočajo nižje stroške z boljšo regionalno in/ali globalno ekonomsko mrežo za prevoznike kot pa podobne storitve, ki jih priskrbi le nekaj prevoznikov.

Linijske plovne storitve, ki jih uporabljajo avstralski izvozniki in uvozniki, so skoraj v celoti v tuji lasti, izjema so pristanišča in razkladalne dejavnosti znotraj države. Ti pa skoraj povsem izkoristijo vire, zato zanje stroškovno varčevanje, ki ga omogočajo konference, ne pomeni nobenih koristi za avstralsko ekonomijo. Medtem pa se je lahko možnost za nekonkurenčne cene povečala z dovoljevanjem sodelovanja lastnikov. Če konference preskrbujejo prevoznike z znatno povečano tržno močjo, se lahko cene povečajo, kljub temu da so se stroški zmanjšali. Samo če za znižanje stroškov znižajo vozne in/ali zagotovijo boljše storitve za pošiljatelje, bo avstralska ekonomija pridobila s stroškovnimi prednostmi konferenc. Če bodo konkurenčni prevozniki tarifni cilji X. poglavja doseženi, je pomembno, da bodo obstajale nadomestne sile, ki bodo spremenile nekaj ali vso stroškovno varčevanje v nižje zaračunavanje plovbe. To je lahko tržna moč pošiljateljev, konkurenca prevoznikov znotraj konferenc (na primer: konferenčne linije spodjedajo ena drugo) ali predpisi X. poglavja, s katerim je mogoče izboljšati delovanje vseh teh faktorjev.

Če bi konkurenca znotraj konferenc ter med njimi in nekonferenčnimi linijami jamčila učinkovite tržne rezultate, bi lahko pričakovali, da se bo stroškovno varčevanje preneslo na avstralske pošiljatelje. S tem učinkovitost ciljev X. poglavja ne bi potrebovala posebnih mehanizmov, da bi koristil Avstraliji.

X. poglavje tudi skuša doseči, da bi pospešilo dostop do mednarodne linijske plovbe za izvoz iz vseh držav in teritorijev. Ti cilji so sorodni doseganju poštenosti ali enakosti med regijami in vključuje možnost obojega: enotnih stroškov in dostop do storitev. Enotne panavstralske tovarne stopnje so bile skupne poteze linijske tovarne plovbe, čeprav jih X. poglavje ni nikoli uvedlo v plovno industrijo. Drug del teh ciljev je možnost pogostih in rednih storitev. Ta del je izjemno pomemben za regionalne izvoznike.

X. poglavje ima namen še nadalje braniti pozicijo učinkovite plovbe pod avstralsko zastavo pred neupravičenim ravnanjem konferenc in neodvisnih prevoznikov z znatno tržno močjo.

Težava teh podpornih načel za X. poglavje je možen konflikt s primarnim namenom za kvaliteto storitev, kakšno zahtevajo pošiljatelji na mednarodno konkurenčnih stopnjah. Če plovba pod avstralsko zastavo ni stroškovno konkurenčna s čezmorskimi prevozniki, bodo menili, da vodi k podpiranju prekomernih prevoznih tarif in/ali izgub za prevoznike pod avstralsko zastavo. Podobno vsak poskus siljenja konferenc, da dodajo enotne stopnje ali povečajo storitvene ravni za manjša ali zunajležeča pristanišča, povzroči višje stroške ali slabše storitve za ostale pošiljatelje (Productivity Commission 2003, 50-51).

4.1.1 Vloga predpisov

X. poglavje zagotavlja primerjalno dovoljeno ogrodje, v katerem prevozniki (v zunanji in notranji trgovini) lahko dosežejo ekonomijo, ponujeno skozi plovne konference in druge sodelujoče sporazume, vključno s konzorcijem.

Vendar pošiljatelji niso omejeni na uporabo konferenčnih storitev.

Medtem ko X. poglavje omogoča konferencam, da oblikujejo lestvico aktivnosti, ki bi običajno bile prepovedane s konkurenčnim zakonom, ne prisili oblikovanje konferenc (ali zahteva določene strukture – na primer: odprte konference).

Najpomembnejše je, da ne ščiti konference pred konkurenco zunanjih virov ali konkurenčnih sil znotraj konferenc. V tem pogledu X. poglavje ne preprečuje tržnih sil, ki so bile kritične v dosegovanju zadovoljivih rezultatov za individualne avstralske pošiljatelje.

Uporabniki plovbe so navedli, da bi bili brez X. poglavja deležni manjše izbire storitev in operaterjev, nekaj direktnih storitev in spreminjajočih tarif. V nekaterih pristaniščih z manjšim obsegom bi lahko ukinitve X. poglavja pomenila opustitev vseh storitev (Productivity Commission 2003, 88-94).

4.1.2 Cilji predpisov

Trije glavni cilji, predpisani v X. poglavju so:

- zagotoviti, da imajo avstralski izvozniki trajen dostop do zunanjih plovbnih tovornih storitev z zadovoljivo pogostostjo in zanesljivostjo, s tarifami, ki so mednarodno konkurenčne,
- da pospešujejo pogoje v mednarodni linijski tovorni plovni industriji, ki spodbujajo stabilen dostop do izvoznih tržišč za izvoznike v vseh državah in teritorijih,
- da zagotovi, da učinkovite plovbe pod avstralsko zastavo neupravičeno ne ovirajo komercialne udeležbe v kateri od zunanjih linijskih tovornih plovbnih trgovin (Parliament of Australia 2000, 2).

Podprtje teh ciljev je potrditvev, da so predpisi o linijskih plovbnih storitvah odločilni za razvoj avstralske trgovine in tako tudi avstralske ekonomije. Toda ekonomija industrije je lahko taka, da priskrba teh storitev ne more biti zagotovljena na ravneh, kot jih zahtevajo avstralski izvozniki, brez nekaterih intervencij za reguliranje trga.

Brez dovoljevanja koordinacij med linijami najbrž ne bi bilo možno, da bi plovne linije, zagotavljale avstralske izvozne plovne storitve na zadovoljivi ravni.

X. poglavje spodbuja predpise zadovoljivih linijskih plovbnih storitev avstralskim izvoznikom z dopustitvijo koordinacij med linijami, toda z nekaterimi ovirami.

Avstralski pristop k linijski plovbi je široko zasnovan s pristopi, ki so povzeti po večini razvitih zahodnih držav. Enotnost z mednarodnimi praksami je eden ključnih faktorjev za avstralski regulativni pristop (ACCC 2000, 4).

Cilji X. poglavja bodo doseženi:

- z dovoljevanjem nadaljnjih delovanj konferenc, medtem ko bodo izboljšali konkurenčno ozračje za linijske tovrne plovne storitve v zunanji trgovini s preskrbo zadovoljivih in primernih jamstev pred zlorabo moči konferenc, posebno z :
 - odredbo dodatnih restriktivnih trgovinskih predpisov, ki se nanašajo na oceanske prevoznike;
 - konferenčnimi sporazumi, dosegljivimi za javnost;
 - zahtevo, da konference sodelujejo v pogajanjih s predstavniškimi plovbnimi ustanovami.
- s povečanim zaupanjem v zasebne komercialne in legalne procese in zmanjšanimi ravnmi vladnih regulacij rutinskih komercialnih zadev ter
- s pravosodno nalogo, ki vsebuje mednarodni zakon.

X. poglavje daje koncesijo priskoibalcem linijskih plovbnih storitev, da se ravnaajo na način, ki drugače ne bi bil dovoljen pod Zakonom o trgovinski praksi, medtem ko omogoča nekatere pritiske, ki omejujejo možne zlorabe tržne moči. X. poglavje to doseže z zagotavljanjem linijskim plovbnim družbam omejene oprostite iz zakonov o trgovinskih

praksah, da vstopijo v sodelovalne sporazume za zagotavljanje zunajpovezovalnih plovbnih storitev za avstralske izvoznike. Ti sporazumi vključujejo skupne priskrbe storitev in sporazumov o kapaciteti, ravnih storitev in določanju cen. V zameno za te oprostitve X. poglavje nalaga določene obveznosti in zahteve na linijah vključujoč pogajanja s plovbnimi ustanovami in zagotavljanje informacij.

X. poglavje zagotavlja tudi oprostitve iz konkurenčnih predpisov Zakona o trgovinski praksi. Posebej iz zahtev dela 45 (sporazumi ki omejujejo poslovanje ali vplivajo na konkurenco) in dela 47 (ekskluzivni dogovori) toda ne v spoštovanju tretje linijske sile. X. poglavje ne zagotavlja oprostitve iz dela 46 o zlorabi tržne moči.

X. poglavje tudi pošiljateljem daje določene pravice v sodelovanju s konkurencami, ki jih drugače v komercialnih pogajanjih ne bi mogli pričakovati. Prevoznikom daje pravico, da sodelujejo v pogajanjih z ladjarskimi konferencami (ACCC 2000, 4-5).

4.1.3 Predpisi in konkurenca

V avstralski linijski trgovini obstaja konkurenca med konferenčnimi prevozniki in neodvisnimi plovbnimi linijami, ki delujejo zunaj konferenc. Glavni element konkurence je zagotovljen s storitvami pretovarjanja prek Singapurja, kjer neodvisne linije preskrbujejo večji obseg vzhodno-zahodnih kontejnerskih storitev na evropske, ameriške in japonske trge.

Nekonferenčne linije prevažajo okrog 45 odstotkov avstralskih linijskih izvozov (po vrednosti); to se je od leta 1982 povečalo za skoraj 23 odstotkov. Povprečne trgovske prevozne tarife so med letoma 1982 in 1998 po stalnih cenah upadle za najmanj 50 odstotkov.

Razlika med prevoznimi tarifami, ki jih zaračunavajo konference in nekonferenčni prevozniki, je zelo majhna. Ponavadi so bile konferenčne tarife za 10 - 15 odstotkov višje od nekonferenčnih tarif.

Brez konferenc avstralski izvozniki in uvozniki verjetno ne bi bili preskrbljeni z zanesljivimi, rednimi in pogostimi plovbnimi storitvami (DOTARS 1999, 13-14).

4.1.4 Mednarodna skladnost režima

Avstralija ni edina v industrializiranem svetu, ki zagotavlja posebne konkurenčne in regulativne sporazume za linijske ladjarske konference. Večina držav dovoljuje linijske ladjarske konference, toda z njimi regulirajo interese njihovih izvoznikov in uporabnikov plovbe.

Avstralski linijski režimi in režimi mnogih drugih držav imajo podobne oblike - ladjarskim konferencam omogočajo omejene oprostitve državnih konkurenčnih zakonov.

Sveženj oprostitve h konkurenčnim pravilom za mednarodno linijsko plovbo, podoben X. poglavju je zagotovljen v številnih glavnih trgovskih ekonomijah. V večini teh držav so oprostitve predmet določenih pogojev in se lahko različno nanašajo na plovne storitve v

matično luko in na plovne storitve iz matične luke. Obstajajo nekatere ekonomije, večinoma v Aziji, ki sploh ne regulirajo linijske plovne dejavnosti - linijska plovba je v celoti in brezpogojno izvzeta iz konkurenčnih pravil. Ne obstaja nobena pomembna trgovinska ekonomija, ki ne izvzema, ali v celoti ali pogojno, linijsko plovbo iz njenih glavnih konkurenčnih pravil. V vseh državah, kjer se tuji prevozniki lahko svobodno udeležujejo v prevažanju linijskega tovora, lahko prevozniki svobodno oblikujejo konference (Productivity Commission 2003, 50-52).

Delovanje ladjarskih konferenc je izvzeto iz konkurenčnih pravil v večini držav sveta. V ZDA in Kanadi so bile oprostitve določene v pomorskem zakonu iz leta 1916, medtem ko je v drugih državah, kot so Japonska, Avstralija in EU, pomorska industrija vključena v sveženj oprostitev (nanašajo se na celotno industrijo) v tozadevanih državnih konkurenčnih zakonih (Nikomborirak 2002, 2).

Razlike med regulativnim režimom ZDA za linijsko plovbo in med avstralskim X. poglavjem so:

- v ameriškem zakonu sta izvozna in uvozna trgovina določeni z oprostitvami in obveznostmi,
- konference morajo biti odprte, tako da se oceanski prevozniki lahko pridružijo pod istimi pogoji, ki veljajo za vse člane (večina avstralskih konferenc je zaprtih),
- konferenčni člani imajo po zakonu pravico, da neodvisno delujejo, to vključuje drugačno prevozno tarifo, kot je konferenčna tarifa za posebne proizvode, medtem pa ostanejo konferenčni člani (Productivity Commission 2003, 54).

Uporaba mnogih državnih režimov v mednarodni industriji, ki morajo biti skladni z več pravosodji v vsaki trgovini, pomeni, da je skladnost takih režimov pomemben predmet razprav. Ovire v trgovini so lahko ustvarjene, kjer pravosodni problemi obstajajo kot rezultat delnega prekrivanja in kofliktnosti regulativnih režimov, ki se nanašajo na ladjarske konference.

V večini so konference skladne z zahtevami več kot pa samo enega režima v vsaki trgovini. Kljub temu je možnost, da so take zahteve neskladne, še posebno tam, kjer režim prepoveduje nekaj, kar drugi dovoljuje, kar pa je v interesu pošiljateljcev in uporabnikov (DOTARS 1999, 17-18).

4.2 Pregled predpisov o oprostitvah

X. poglavje Zakona o trgovinski praksi je bilo od njegovega sprejetja leta 1966 pregledano štirikrat. S tem so dopolnili značaj jasnega regulativnega režima, toda oprostitve so ostale iz zelo dobrega razloga.

Prvi pregled iz leta 1977 je znan kot Grigor Report. Drugi je sledil leta 1986. Predlogi tega pregleda so oblikovali osnove za dopolnila predpisov v amandmaju Zakona o trgovinski praksi leta 1989. Spremembe so bile načrtovane, da spodbudijo bolj konkurenčno ozračje, medtem ko izvoznikom in uvoznikom še naprej dovoljujejo dostop do linijskih konferenčnih plovbnih storitev. Tretji neodvisen pregled X. poglavja, znan kot Brazil Review je bil

opravljen leta 1993. Predlagal je, da X. poglavje ostane, vendar v popravljeni obliki. Predlagani popravki so bili načrtovani, da okrepijo zaščito izvoznikov (uporabnikov plovbnih storitev na plovbi iz domačih pristanišč) in prevoznikov, kjer je to izvedljivo, in zagotovijo komercialno orientiran postopek ob nesoglasjih. Na podlagi tega poročila niso bile narejene nobene spremembe.

Zadnji pregled leta 1999 je izvedla neodvisna ustanova, imenovana Productivity Commission. Komisija je morala potrditi pogled, da naj bi zakonodaja, ki zajema predpise, ostala samo, če so koristi skupnosti kot celota večje od stroškov in če cilji reguliranja ne morejo biti doseženi na kak drug, boljši način (Llew 2003, 1).

4.2.1 Kriteriji vrednotenja

Pri ocenjevanju prednosti in slabosti X. poglavja in alternativnih predpisih si je komisija pomagala z naslednjimi kriteriji:

- minimiziranje neugodnih učinkov na konkurenco. Glavno pravilo: konkurenca bo z nižjimi cenami zagotavljala boljše storitve za uporabnike;
- doslednost z avstralsko ekonomsko močjo in zakonito pristojnostjo. Ta pregled postavlja vprašanje zastran obsega avstralske pravne pristojnosti pri tujih preskrbovalcih storitev in avstralsko komercialno moč pri mednarodnih poslovnih delovanjih. Vsak regulativni pristop mora prepoznati te pritiske, z drugimi besedami, mora delovati in se uveljaviti v zadevah, ki zagovarjajo avstralske interese;
- skladnost z mednarodnimi regulativnimi režimi. S hitro nadaljno rastjo v mednarodni trgovini, je skladnost državnih režimov za mednarodno linijsko plovbo vedno bolj pomemben cilj;
- minimalni predpisi. Predpisi naj bi bili uporabljeni samo, kjer se jasno pokaže, da je takšna intervencija boljša za tržne rezultate;
- predvidljivost. Komisija mora oceniti predvidljivost rezultatov na standardih plovbnih storitev, zagotovljenih pod vsako preučeno regulativno opcijo;
- fleksibilnost pri sprejetju posledic spreminjanja. Vodilo Commonwealtha za reguliranje predlaga, da predpisi, ki zagovarjajo obsežne rezultate raje kot pa predpišejo sredstvo za dosegovanje teh rezultatov, je verjetno, da se taki predpisi ne bodo vmešali pri tržni inovaciji in razvoju;
- nizki administrativni stroški in stroški privolitve;
- transparentnost;
- redni pregledi.

Ti kriteriji zagotavljajo samo okvirno vodilo, skoraj nemogoče je, da bi kak regulativni pristop izpolnil prav vse zahteve. Kriteriji zagotavljajo uporabno preglednico, ki ocenjuje relevantne možnosti za reguliranje mednarodnih linijskih tovornih storitev in še posebej linijske ladjarske konference (Productivity Commission 2003, 36-39).

Komisija je opogumila maksimalno javnostno udeležbo. Kmalu po prejemu pristojnosti, so bili v državnem in industrijskem časopisju objavljeni oglasi. Poslani so bili tudi raznim posameznikom in organizacijam, ki bi jih morebiti zanimalo sodelovanje pri pregledu. Komisija je opravila informacijske razgovore z organizacijami, družbami in posamezniki

ter tako iskala informacije, da bi lahko razpravljala o značilnostih mednarodne linijske tovarne plovbe. V odgovor je dobila 25 predlogov (Productivity Commission 2003, 5-7).

4.2.2 Predlogi sprememb k predpisom

Komisija je o svojem pregledu poročala vladi septembra 1999. Njena glavna priporočila in ugotovitve vključujejo:

- X. poglavje naj ostane in bo spet pregledano leta 2005;
- oprostitev iz Zakona o trgovinski praksi, katere dovoljujejo konferencam, da postavljajo tovarne stopnje, naj bi bile razjasnjene. Komisija je predlagala, da naj bi se oprostitev nanašale samo na kopensko osnovo zaračunavanja, ki normalno oblikujejo del plovne pogodbe od terminala do terminala (terminal to terminal) (ta vključuje ne samo komponento »blue water« ampak tudi sortiranje in skladiščenje kontejnerjev znotraj kontejnerskega terminala). Podobno priporočilo je bilo, da naj bi bil razdelek Zakona o trgovinski praksi, ki konferencam dovoljuje fiksiranje prevoznih tarif za plovbo »od vrat do vrat« (door to door) na plovbi zunaj pristanišča in za plovbo v pristanišče, izbrisan;
- sedanja praksa dovoljevanja članom plovbnih konferenc, da se pogajajo kolektivno z ladijskimi skladiščniki, bi morala biti potrjena;
- del 10.05, ki prepoveduje razlikovalne cene v določenih okoliščinah bi moral biti preklican;
- kjer minister preučuje ali konference ali nekonferenčni prevoznik z znatno tržno močjo zlorablja tržno moč z namenom, da ovirajo učinkovitega avstralskega prevoznika, bi morala obstajati jasna zahteva, da zagotovi upoštevanje pošiljateljevega interesa;
- uvoznikom bi morali dovoliti, da oblikujejo kolektiv, ki se bo pogajal za zaračunavanje terminalnih uporab ob stroškovno učinkovitem mehanizmu, toda konference, ki plujejo v Avstralijo ne bi smele biti predmet istih obveznosti kot konference, ki plujejo iz Avstralije zaradi pravosodnih težav;
- razpravljalni sporazumi naj ne bi bili obravnavani drugače kot pa druge oblike sodelovanj med prevozniki in
- obstajajo zadovoljivi konkurenčni pritiski, da onemogočijo kakršnokoli monopolno moč zaprtih konferenc (Parliament of Australia 2000, 3).

Komisija je tudi sprejela 25 predlogov udeleženk, ki so jih pozvali k sodelovanju pri tem pregledu. V njih so izrazili svoje mnenje o X. poglavju. Ta mnenja so različna, vendar jih je večina za to, da X. poglavje z morebitnimi popravki ostane. Nekaj jih predlaga, da se X. poglavje prekliče, spet drugi imajo različna stališča, v svojih predlogih so tako navedli prednosti in slabosti X. poglavja in svoje predloge popravkov.

Tako se na primer Oddelek za transport in regionalni razvoj (Department of Transport and Regional Development) zavzema za to, da X. poglavje ostane. Svoje mnenje je potrdil z naslednjimi trditvami: X. poglavje je preprost sistem, odvisen od konferenc in izvoznikovih komercialnih rezultatov, doseženih s pogajanjem. X. poglavje je samoregulativni sistem, ki vključuje mnogo manj posredovanja in reguliranja kot VII. poglavje (poglavje o avtorizaciji in obveščanju). Kljub upadanju prevoznih tarif konferenčne storitve še vedno zadovoljujejo potrebe izvoznikov. O izboljšanju X. poglavja

pa bi morali razmisliti pri kaznih, razpravljalnih sporazumih, kolektivnih pogajanjih o razkladalnih pogodbah, pri povečanju vloge ACCC in zaščiti za uvoznike.

CENSA (The Committee of European and Japanese National Shipowners Association) je svoje mnenje izrazila takole: X. poglavje deluje dobro in vsebuje mednarodne linijske plovne režime.

Avstralska komisija za konkurenco in potrošnike (Australian Competition and Consumer Commission - ACCC) pa se z X. poglavjem ne strinja in je predlagala, da se to prekliče. Trenutno obravnavanje linijske plovbe ni opravičljivo niti se ne ujema z osnovnimi načeli avstralske konkurenčne politike, ki doslednost regulativnih pristopov raje zagotavlja z državnimi kot s specifičnimi industrijskimi regulatorji. Linijske plovne oprostitve bi bilo treba pregledati z avtoriziranim postopkom. To zagotavlja preglednost in pravičnost.

Lahko bi še naštevali mnenja in predloge, vendar so si vsi v večini podobni (Productivity Commission 1999, A1-A10).

Decembra 1999 je vlada objavila svoj odgovor na poročilo komisije. Medtem ko vlada ponavadi potrди zaupanje v poročilo, se s priporočili za zaščito avstralskih pošiljateljv ni strinjala v celoti in je objavila, da bodo popravki naslednji:

- zagotovila bo, da se bodo sporazumi, veljavni za konference, ki plujejo iz države, nanašali na konference, ki plujejo v notranjost, in
- ministru za transport in regionalne storitve in ACCC daje povečano oblast, da rešujejo probleme, ki izhajajo iz delovanja razpravljalnih sporazumov in zaprtih konferenc (Parliament of Australia 2000, 4).

Glavne spremembe po pregledu X. poglavja so bile:

- Oprostitve iz X. poglavja so bile omejene na dejavnosti, ki pokrivajo oceanski transport ter nalagalne in razkladalne operacije na tovornih terminalih, vključujoč kopenske terminale, ki se uporabljajo pri ocenjevanju izvoznega tovora za dostavo v pristanišče ali dostavo tovora uvoznikom. Prejšne oprostitve, ki so se nanašale na door to door, so bile ukinjene.
- Ministru za transport in regionalne storitve ter ACCC so bila dodeljena večja pooblastila pri vedenju konferenc, ki bi verjetno imelo rezultat v neupravičenih povečanjih prevoznih tarif in/ali neupravičenih upadanjih v storitvah. Večja pooblastila bo mogoče uveljavljati samo v izjemnih okoliščinah, ki se nanašajo na večino prevoznikov ali kapaciteto na trgovski poti. Te postopke bo pregledalo avstralsko konkurenčno sodišče (Australian Competition Tribunal).
- Zaščita ponujena izvoznikom pod X. poglavjem se je razširila tudi na uvoznike. To vključuje zahteve stranke konferenc, ki plujejo v državo sporazuma, da registrirajo njihove sporazume in se pogajajo z uvozniki o zaračunavanju kopenskih storitev v Avstraliji in za druge zadeve v primerih, ko je pogodba za ladijski tovor sklenjena v Avstraliji (Commonwealth Department of Transport and Regional Services 2000, 4).

4.3 Registracija sporazuma o konferencah

X. poglavje zagotavlja, da udeleženci konferenčnih sporazumov v spoštovanju do linijske tovorne plovbe zunaj države lahko zaprosijo regulatorja linijske plovbe (the Registrar of Liner Shipping) za registracijo sporazuma, po katerem so jim dovoljene določene pogojne oprostitve iz delov 45 in 47 Zakona o trgovinski praksi.

Obstajajo tri faze postopka za registriranje konferenčnih sporazumov v X. poglavju, del 6 - registracija konferenčnih sporazumov. Pomembna sta tudi predpisa 38 in 40 o reguliranju trgovinskih praks.

Tri faze so:

- začasna registracija, ki dovoljuje za namen objavo detajlov konferenčnega sporazuma v javni register in zahteva, da se udeleženci pogajajo in zagotavljajo informacije določeni plovni ustanovi (Designated Shipper Body),
- pogajanja z določeno plovno ustanovo. X. poglavje nalaga konferencam, da se pogajajo in zagotavljajo informacije določeni plovni ustanovi v odnosu do minimalnih storitvenih ravni. S tem zagotovi, da se pogajanja med pošiljatelji in konferencami vodijo na komercialni osnovi z minimalnim vladnim reguliranjem ali z njenim posredovanjem v komercialnih zadevah,
- končna registracija, po tem ko je bil sporazum med pošiljatelji in konferencami dosežen na minimalnih storitvenih ravneh, kar dovoljuje udeležencem konferenčnega sporazuma oprostitve iz dela 45 in 47 Zakona o trgovinski praksi.

Prošnji za registracijo so dodani razni formularji, ki vsebujejo podatke o vlagateljih prošnje, ime sporazuma, kdo so udeleženci sporazuma in tako naprej. Registracijo izvedejo, če je bil regulator zadovoljen z vsemi izpolnjenimi formularji. Registrator bo obvestil prosilce o končni registraciji, dovolil bo vsako zahtevo za zaupnost in bo določil datum, kdaj bodo oprostitve X. poglavja začele veljati (30 dni po končni registraciji). O datumu končne registracije sta obveščeni tudi APSA (avstralsko vrhovno združenje ladjarjev) in ACCC.

Če pa regulator ni zadovoljen, so prosilci takoj obveščeni in vsi dokumenti so vrnjeni.

X. poglavje zagotavlja, da so odločitve regulatorja pregledane. Pregleda jih administrativno prizivno sodišče (Australian Appeal Tribunal) (DOTARS 2002, 1-6).

5 SKLEP

Največji prednosti linijske plovbe sta prav gotovo rednost in pogostost prevozov. Ponudniki linijskih prevozov delujejo kot »javni prevozniki«. Njihova prevozna zmogljivost je na voljo ves čas vsem uporabnikom transporta in po vnaprej določenih cenah.

V okviru linijske plovbe se ustanavljajo ladjarske konference. Vanje se združujejo ladjarji, da skupaj postavljajo prevozne tarife. To je tudi bistvena posebnost ladjarskih konferenc. Ladjarske konference imajo tudi nekaj slabosti. Te se pokažejo predvsem, če konferenca na neki liniji doseže monopolni položaj. Prav tako se pomanjkljivosti kažejo pri zaprtih konferencah. Te imajo stroge kriterije glede uporabnikov. Mnenja o ladjarskih konferencah so različna. Nekateri ekonomisti jim nasprotujejo, drugi pa ne. Vedno znova se postavlja vprašanje ali bi ob prepovedi konferenc še lahko pričakovali enakovredne prisrbljene storitve od vseh bivših članov konferenc, za vsako trgovino posebej. Menim, da ne, saj posamezni prevozniki ne morejo zagotoviti tako dobre koordinacije vseh potrebnih prevozov in storitev tudi znotraj dežele, tako kot to storijo večja združenja z večjo močjo in zmogljivostmi. Mogoče bi to uspelo le večjim družbam z več kapitala in zmogljivostmi ali pa bi se ponovno izoblikovale nove oblike sodelovanja med prevozniki in tako bi konference nadomestila kakšna nova, večja formalna družba.

V linijski plovbi imajo zelo velik pomen kontejnerji. S kontejnerizacijo v 60-tih letih 20. stoletja se je čas obravnavanja ladij v pristaniščih zelo skrajšal. V Avstraliji v kontejnerjih prevažajo več kot polovico izvoza in uvoza po vrednosti. Pomen kontejnerizacije še narašča vendar se Avstralija pri prevozu kontejnerjev ubada z dvema problemoma. Prvi je ta, da zaradi različnih lastnosti uvoznih in izvoznih proizvodov prevažata prazne kontejnerje, kar ni ekonomično. Izvozni proizvodi, kot so meso in mlečni izdelki, namreč zahtevajo hladilne kontejnerje, to pa pomeni, da je treba prevažati prazne hladilne kontejnerje, saj v njih ne morejo prevažati uvoznih proizvodov. Drugi problem, ki sem ga zasledila, je naraščajoča velikost kontejnerskih ladij. Trenutno je prostornina ladij, ki jih uporabljajo v avstralski trgovini 4.100 TEU. Avstralska trgovina je že tako relativno nerazvita in uporaba večjih ladij bi to samo še povečala. To pa zopet ne bi prinašalo koristi za njeno gospodarstvo, prej nasprotno.

Zanimiva se mi zdi nova Avstralozazijska trgovinska pot, ki je z železnico povezala sever in jug države. S kombinacijo pomorskega, kopenskega in zračnega transporta bo prinesla dosti koristi za avstralske izvoznike in uvoznike. Predvsem bo skrajšala čas dostave tovora med Azijo in južnimi državami Avstralije. Zagotovila bo tudi priložnosti za znižanje stroškov, kar je velikega pomena za avstralske izvoznike in uvoznike. Žal še nisem zasledila podatkov o uspešnosti te nove poti v prvih mesecih delovanja, vendar bi s prednostmi, ki jih zagotavlja izvoznikom in uvoznikom, morala biti uspešna. Takšne so vsaj napovedi in pričakovanja.

Dostop do svobodne in poštene mednarodne plovbe je bistvenega pomena za Avstralijo, ki je kot otoška država oddaljena od večine svojih glavnih trgovskih partnerjev in je odvisna od tujih plovbnih storitev za prevoze glavnine svojega izvoza in uvoza, ki se prevažata po morju. Za to si prizadeva X. poglavje. Njegov glavni cilj je doseči, da imajo avstralski

izvozniki trajen dostop do zunanjih plovbnih tovornih storitev, zadovoljivo pogostost in zanesljivosti ter mednarodno konkurenčne tarife. Menim, da bi morali X. poglavje redno pregledovati in ga na podlagi ugotovitev prilagajati potrebam izvoznikov in uvoznikov. Tudi drugi podobni režimi držav s katerimi Avstralija sodeluje, se spreminjajo in za X. poglavje je pomembno, da je usklajeno z njimi.

6 POVZETEK

Linjska plovba ima pomembno vlogo na globalnem trgu pomorske transportne industrije. Linjske tovorne ladje so tiste, ki redno plujejo na prej določenih in javno oznanjenih vozniških redih med pristanišči, ki so naprej določena. Avstralska potreba po plovbnih storitvah izhaja iz domačega povpraševanja po uvozu in tujega povpraševanja po avstralskem izvozu. Mednarodna plovba je tako bistven posrednik storitvenih inputov za avstralski izvoz in uvoz. Pomorski transport je temeljnega pomena za avstralsko ekonomijo, saj se čez 99 odstotkov uvoza in izvoza po masi prevaža po morju. Glavni avstralski uvozni proizvodi po masi so nafta, kemikalije, železova ruda in po vrednosti stroji, cestna vozila in transportna oprema. Glavni izvozni proizvodi po masi so premog, železova ruda in žitarice, po vrednosti pa premog, žitarice, železova ruda in meso. X. poglavje Zakona o trgovinski praksi iz leta 1974 regulira mednarodne tovorne plovne storitve. X. poglavje dovoljuje lastnikom ladij, da sodelujejo in se povezujejo v konference, omogoča jim določene omejene in pogojne oprostitve iz nekaterih predpisov Zakona o trgovinski praksi. Glavni cilj X. poglavja je, da zagotovi izvoznikom dostop do linijskih tovornih plovbnih storitev, zadovoljivo pogostost, kapaciteto in zanesljivost s prevoznimi tarifami, ki so mednarodno konkurenčne.

KLJUČNE BESEDE:

Linjska plovba, linijske konference, prevozne tarife, X. poglavje Zakona o trgovinski praksi, uvoz, izvoz.

ABSTRACT

Liner shipping plays an important role in the global market of the sea transport industry. Liner cargo ships are those which regularly sail to predetermined and publicly advertised schedules between advertised port of call. Australians demand for shipping services is a derived demand, stemming from domestic demand for imports and foreign demand for Australian exports. International shipping therefore is an essential intermediate service input for Australians exports and imports. Maritime transport is critical to the Australian economy as over 99 per cent of imports and exports, in weight terms, are carried by sea. Australians major import commodities by weight are petroleum oil, chemicals, iron ore and by value are machinery, road vehicles and transport equipment. Major export commodities by weight are coal, iron ore and cereals. By value are coal, cereals, iron ore, meat. Part X of the Trade Practices Act 1974 regulates Australians international cargo shipping services. Part X allows liner shipping operators to collaborate as conferences by providing limited, conditional exemptions from some provisions of the Trade Practices Act. The main objective of Part X are to ensure that exporters have access to liner cargo shipping services of adequate frequency, capacity and reliability, at freight rates which are internationally competitive.

KEY WORDS:

Liner shipping, liner conferences, freight rate, Part X of the Trade Practices Act, import, export.

7 LITERATURA IN VIRI

LITERATURA

1. ACCC - Australian Competition and Consumer Commission 2000. *Trade Facilitation Agreement for northbound trades to SE Asia report* [online]. Available: <http://www.accc.gov.au/content/item.phtml?itemId=362109&nodeId=file3f84e4b338025&fn=Trade%20Facilitation%20Agreement%20for%20northbound%20trades%20to%20SE%20Asia%20report%20-%20December%202000.pdf> (06.03.2004).
2. BTRE – Bureau of Transport & Regional Economics. 2003. *Australian Sea Freight 2000-01* [online]. Available: <http://www.btre.gov.au/docs/ip48/index.html> (20.03.2004).
3. BTRE – Bureau of Transport & Regional Economics. Maj 2003. *Australian's seaborne containerised freight* [online]. Available: http://www.btre.gov.au/docs/wp_50/contents.html (20.03.2004).
4. Coulter, Y. Daniel 2002. *Globalization of Maritime Commerce: The rise of Hub Ports* [online]. Available: http://www.ndu.edu/inss/books/Books_2002/Globalization_and_Maritime_Power_Dec_02/08_ch07.htm (20.02.2004).
5. Glavan, Boris. 1981. *Linjsko brodarstvo*. Reka: Zajednička naklada Jugolinije in Otokar Keršovani.
6. English, Brian 2000. *Technology in Australia 1788-1988* [online]. Available: <http://www.austehc.unimelb.edu.au/tia/513.html> (06.03.2004).
7. Jelinović Zvonimir. 1983. *Ekonomika prometa i pomorstva*. Zagreb: Informator.
8. Messikommer, Lukas 2001. *Liner Shipping, a Free Market or a Cartel Market?* [online]. Available: <http://home.himolde.no/~hjelle/Tr815Assingments/2001/Messikommer.doc> (19.02.2004).
9. Nikomborirak, Deunden 2002. *Shipping Cartels: What to Do and What Not to Do* [online]. Available: <http://dirp3.pids.gov.ph/paftod/documents/Conference.Papers/Paper%20%Shipping%20Cartel.PDF> (02.02.2004).
10. Ogorelc, Anton. 1999. *Mednarodne logistične storitve*. Maribor: Studio Linea.
11. Productivity Commission 2003. *International Liner Cargo Shipping: Review of Part X of the Trade Practices Act 1974* [online]. Available: <http://www.pc.gov.au/inquiry/shipping/finalreport/> (19.02.2004).
12. Sjostrom, William 2002. *Liner Shipping: Modeling Competition and Collusion* [online]. Available: <http://www.ucc.ie/~sjostrom/research/textbook.pdf> (11.01.2004).
13. The Commonwealth's Transport Directions, 2000. *Task and outlook* [online]. Available: <http://www.dotars.gov.au/dept/taskoutlook/taskoutlook.pdf> (23.03.2004)

14. Zelenika, Ratko, in Livio Jakomin. 1995. *Suvereni transportni sustavi*. Rijeka: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci.

VIRI

1. ACCI - Australian Chamber of Commerce and Industry 2003. *Maritime Transport* [online]. Available: http://www.acci.asn.au/text_files/policies/TransportMaritime_2003.pdf (19. 02.2004).
2. ACCI - Australian Chamber of Commerce and Industry 1999. *Part X* [online]. Available: http://www.acci.asn.au/text_files/issues_papers/Trade/TDE15.pdf (19.02.2004).
3. APEC – Asia-Pacific Economic Cooperation. 2000. *Assorted response to TEQ administrative organisation* [online]. Available: <http://www.apec-tptwg.org.tw/TP T/tpt-main/Publications/TEQ/contents.htm> (13.03.2004)
4. Commonwealth Department of Transport and Regional Services 2000. *18th APEC Transportation Working Group Meeting* [online]. Available: http://www.apec_tptwg.org.tw/TPT/tpt-main/economy-reports/PLEN4.DOC (16.02.2004).
5. DOTARS - Department of Transport and Regional Services 1999. *Review of Part X of the Trade Practices Act 1974*. [online]. Available: <http://www.pc.gov.au/inquiry/shipping/subs/sub003.pdf> (19.02.2004).
6. DOTARS - Department of Transport and Regional Services 2002. *Registration Process for Conference Agreements* [online]. Available: http://www.dotars.gov.au/transreg/str_conference_agreements.htm (15.01.2004).
7. Hirst, Bill, David, Robertson. 2001. *Law of the Sea Boundaries in a Marine Cadastre* [online]. Available: <http://www.sli.unimelb.edu.au/maritime/publications/Law%20of%20Sea.pdf> (20.01.2004).
8. H.L. Freight 2000. *Shipping Containers* [online]. Available: <http://www.hlfreight.com/shipping-containers.html> (04.04.2004).
9. Llew, Russell. 2003. *Review of Council Regulation 4056/86 regarding the application of Articles 81/82 of the Treaty to Maritime Transport* [online]. Available: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/review/submissions/ship pingaustralia.pdf> (28.02.2004).
10. Navy. 2000. *The Maritime environment* [online]. Available: <http://www.navy.gov.au/spc/amd/chapter2.pdf> (22.02.2004).
11. Northern Territory Government 2003. *Australasia Trade Route-Railway and Port* [online]. Available: http://www.nt.gov.au/dcm/otd/publications/otd_general/austral_trade.pdf (19.02.2004).

12. Parliament of Australia – Parliamentary Library 2001. *Bill Digest No 29 2000-01 Trade Practices Amendment (International Liner Cargo Shipping) Bill 2000* [online]. Available: <http://www.aph.gov.au/library/pubs/bd/2000-01/01BD029.htm> (17.02.2004).
13. The Office of Territory Development 2003a. *Australasia Trade Route* [online]. Available: http://www.otd.nt.gov.au/dcm/otd/publications/trade/Austral_asia_trade_route.pdf (19.02.2004).
14. The Office of Territory Development 2003b. *Australia's Asian Gateway* [online]. Available: http://www.otd.nt.gov.au/dcm/otd/publications/trade/australias_asian_gateway.pdf (19.02.2004).
15. The Office of Territory Development 2003c. *Darwin Business Park* [online]. Available: http://www.otd.nt.gov.au/dcm/otd/publications/trade/darwin_business_park.pdf (19.02.2004).
16. The Office of Territory Development 2003d. *Port of Darwin* [online]. Available: http://www.otd.nt.gov.au/dcm/otd/publications/port_of_darwin.pdf (19.02.2004).
17. Zerby, John 1980. *Formation and Development of Liner Conferences* [online]. Available: <http://www.library.unsw.edu.au/~jazerby/fmc2.htm> (15.04.2004).
18. <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/R/10/Container%20ship%20in%20port.jpg>
19. <http://www.degger.com/flash/html>
20. http://www.city.kobe.jp/cityoffice/15/020/quake/95-96/images/misc/container_Ship.gif
21. http://www.ga.gov.au/nmd/mapping/marbound/images/marzones_map.pdf

8 SEZNAM SLIK

SLIKA 1: Kontejnerska ladja	9
SLIKA 2: Žerjav za natovarjanje kontejnerjev	10
SLIKA 3: Natovarjanje kontejnerjev	10
SLIKA 4: Lega Avstralije	14
SLIKA 5: Ro-ro ladji	15
SLIKA 6: Ladja Kooringa	15
SLIKA 7: Avstralske pomorske cone	17
SLIKA 8: Mednarodni tovor po namembni regiji, 2000-01 (milijarda AUD)	22
SLIKA 9: Mednarodni tovor po regiji izvora, 2000-01 (milijarda AUD)	23
SLIKA 10 : Celotna mednarodna trgovina – glavna pristanišča, 1998-99	27
SLIKA 11 : Mednarodne pomorske poti	29
SLIKA 12: Darwin	31
SLIKA 13: Železniška povezava severa in juga države	33
SLIKA 14: Vzhodni rokav pomola	33

9 SEZNAM TABEL

TABELA 1: Mednarodni pomorski promet po masi, 1994-1995 do 2000-01	19
TABELA 2: Mednarodni pomorski promet po vrednosti, 1994-95 do 2000-01	20
TABELA 3: Mednarodna linijska trgovina po regijah, 2000-01	20
TABELA 4: Pomorski izvoz iz avstralskih držav izvora, 2000-01	21
TABELA 5: Pomorski uvoz po avstralskih državah končne destinacije, 2000-01	23
TABELA 6: Kontejnerska trgovina (TEU), 2000-01	24
TABELA 7: Pretovor kontejnerjev (TEU), 1976-77	25
TABELA 8: Pretovor kontejnerjev (TEU), 2000-01	25
TABELA 9: Relativni delež linijske in nelinejske trgovine	26
TABELA 10: Povzetek obiskov avstralskih pristanišč 1996-97 do 2000-01	28
TABELA 11: Mednarodni tovor po regijah – po regiji izvora/končni destinaciji, 2000-01	30