

Utjecaj pomorskog prometa u međunarodnoj trgovini

Ferari, Laura

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:081833>

Rights / Prava: [Attribution 4.0 International](#)/[Imenovanje 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-22**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

LAURA FERARI

**UTJECAJ POMORSKOG PROMETA U MEĐUNARODNOJ
TRGOVINI**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**UTJECAJ POMORSKOG PROMETA U MEĐUNARODNOJ
TRGOVINI**

**THE INFLUENCE OF MARITIME TRAFFIC IN
INTERNATIONAL TRADE**

**ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS**

Kolegij: Ekonomika brodarstva

Mentor: prof. dr. sc. Alen Jugović

Komentor: Dea Aksentijević, mag. oec.

Student/studentica: Laura Ferari

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086415

Rijeka, srpanj 2024.

Studentica: Laura Ferari

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086415

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

ULOGA POMORSKOG PROMETA U MEDUNARODNOJ TRGOVINI

izradio/la samostalno pod mentorstvom

PROF. DR. SC. ALENOM JUGOVIĆEM

te komentorstvom

DEE AKSENTIJEVIĆ MAG. OEC.

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezao/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica



Laura Ferari

Studentica: Laura Ferari

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112086415

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica – autor



Laura Ferari

SAŽETAK

Razvoj gospodarstva i međunarodne trgovine značajno je utjecao na porast pomorskog prometa. Pomorske države koje su prepoznale svoj potencijal razvile su dobre prometne veze. Sukladno tome veliki značaj pridaje se upravo pomorskom prometu kao grani prometnog sustava. Predmet istraživanja u ovom radu su pomorski promet te međunarodna trgovina. U radu se analiziraju značajke i dijelovi pomorskog prometa te prednosti i nedostaci istoga. Dana su teorijska objašnjenja pojmova pomorski promet i međunarodna trgovina te su navedene njihove osnovne karakteristike. Svrha rada je prikazati važnost i značaj pomorskog prometa za nesmetano odvijanje međunarodne trgovine. Pridaje se poseban osvrt podacima međunarodne trgovine odnosno izvoza te utjecaju pandemije COVID – 19 na pomorski promet i međunarodnu robnu razmjenu. Koristeći se statističkim podacima, prikazane su stope robe prevezene pomorskim putem kroz povijest, ali posebno posljednjih nekoliko godina. Sortirane su i različite skupine podataka koji reprezentativno pokazuju utjecaj različitih pomorskih rizika na trgovinu.

Ključne riječi: međunarodna trgovina, pomorski promet, pomorski rizici, pandemija Covid-19.

SUMMARY

The development of the economy and international trade significantly influenced the increase in maritime traffic. Maritime countries that have recognized their potential have developed good transport links. Therefore, great importance is attached to maritime transport as a branch of the transport system. The focus of this final paper is certainly maritime transport and its advantages and disadvantages. Is given access into international trade and key concepts are explained. The purpose of final paper is to show the importance and significance of maritime transport for the development of international trade. Special attention is paid on international trade and export data and the impact of the COVID – 19 pandemic on maritime transport and international trade. Using statistic data, there is a presentation of the rate of goods transported by sea throughout history, especially in the last few years. Various data on maritime risks and their impact on trade were also collected.

Keywords: international trade, maritime transport, maritime risks, Covid – 19 pandemic.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD.....	1
2. POVIJESNI RAZVOJ PROMETA I TRGOVINE	2
3. PROMET I TRGOVINA	3
3.1. POMORSKI PROMET	5
3.1.1. Linijsko brodarstvo	7
3.1.2. Slobodno brodarstvo.....	9
3.1.3. Tankersko brodarstvo	11
3.2. MEĐUNARODNA TRGOVINA	14
3.2.1. Svjetska trgovinska organizacija (WTO)	15
3.2.2. Sporazumi u regulaciji međunarodne trgovine – GATT i GATS.....	16
3.2.3. Strategija izlazaka na tržište	17
4. UTJECAJ POMORSKOG PROMETA NA MEĐUNARODNU TRGOVINU	21
4.1. PREDNOSTI I NEDOSTACI POMORSKOG PROMETA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI.....	25
5. POSLOVNI RIZICI U POMORSKOM PROMETU.....	28
5.1. ROBNI RIZICI.....	28
5.2. FINANCIJSKI RIZICI	30
5.3. TRŽIŠNI RIZICI.....	30
5.4. PRIMJERI UTJECAJA GLOBALNIH RIZIKA NA POMORSKI PROMET I MEĐUNARODNU TRGOVINU.....	31
6. ZAKLJUČAK	38
LITERATURA	40
KAZALO KRATICA.....	42
POPIS TABLICA.....	43
POPIS GRAFIKONA	43
POPIS SLIKA	43

1. UVOD

Pomorski promet predstavlja važnu kariku u odvijanju međunarodne trgovine. Omogućuje prijevoz raznih vrsta i kapaciteta tereta prekomorskim putem pozivajući različite dijelove svijeta. Posebno se karakteristike pomorskog prometa ističu u prijevozu vangabaritnih tereta te u ekonomskoj isplativosti ove vrste prometa. Unapređenje pomorskog prometa vezano je za razvoj raznih logističkih sustava, modernih luka te kretanje važnih informacija u stvarnom vremenu. Proces specijalizacije kao što je kontejnerizacija doprinosi razvoju ove vrste prometa, ubrzava i olakšava manipulaciju teretom uz smanjenje troškova vezanih za transport. Smanjenje troškova vrlo je bitna stavka kako bi se poslovanje unaprjeđivalo i razvijalo jer se razvoj smatra jedinim logičnim smjerom u kojem se kreće određeno poslovanje. Pored ekonomskih i tehničkih značajki, pomorski promet posjeduje i geopolitičke karakteristike. Države koje se koriste pomorskim prometom prepoznale su svoje benefite i razvijaju se u tom pravcu. Razvoju pomorskog prometa i međunarodne trgovine uvelike su pridonijeli razni pomorski kanali i tjesnaci. Omogućili su kraće trajanje putovanja te samim time uštede u troškovima. Međutim, osim razvoja pomorski se promet susreće i različitim izazovima kao što su vremenske nepogode, piratski napadi, globalne krize i mnogi drugi. Posljednjih nekoliko godina pomorski promet te međunarodna trgovina obilježeni su pandemijom COVID – 19. Kroz navedeno razdoblje međunarodna trgovina i odvijanje prometa susreću se sa velikim izazovima te zahtijevaju sve veću prilagodbu novonastaloj situaciji. Sukladno tome provode se prilagođene mjere i procedure u okviru svjetskih organizacija.

Rad istražuje kako pomorski promet utječe na razvoj te odvijanje međunarodne trgovine kroz analizu infrastrukture i suprastrukture, tehnologije i izazove s kojima se susreće. Cilj završnog rada je istražiti različite aspekte i uloge pomorskog prometa u međunarodnoj trgovini, uključujući povijest, trenutno stanje, trendove i buduće perspektive.

2. POVIJESNI RAZVOJ PROMETA I TRGOVINE

Paralelno s razvojem civilizacija razvijala se i trgovina koja se smatra glavnim razlogom odvijanja prometa. Još od davnina trgovalo se znanjem, začinima, dragim kamenjem, zlatom, oruđem i oružjem te mnogim drugim vrijednim stvarima. Pojavom različitih povijesnih razdoblja javlja se i velika razlika u potražnji roba i razvoju različitih robnih tokova. Velikim pokretačem trgovine smatra se i globalizacija društva¹.

Kroz vrijeme se događaju različite promjene u svim vrstama prometa pa tako i u pomorskom prometu. Još od davnina i ranih početaka prometa komunikacija i povezivanje starih civilizacija odvija se pomorskim putem. Počeci prometa vežu se za tadašnje svjetske sile. Rimljani su svojevremeno upravljali cijelim Sredozemljem, a glavna luka tog vremena bila je tzv. Aleksandrija. Uz Rimljane, po svojoj trgovačkoj moći slijedili su Egipćani, Feničani te Krećani. U njihovo doba razvijaju se luke te grade brodovi koji omogućuju robnu razmjenu, a samim time i razvoj trgovine. Počeci pomorstva vežu se uz uporabu snage vjetera za pokretanje brodova, no kroz vrijeme i razna tehnološka otkrića javljaju se velike promjene u načinu pokretanja. S obzirom na manjak tehnološkog znanja i otkrića promet je uglavnom bio orijentiran na Sredozemlje, a rjeđe na Atlantik. Tek s pojavom kompasa promet se počinje odvijati i u širem području te dolazi do procvata civilizacija pogotovo onih smještenih na Sredozemlju². Velika prijetnja pomorcima u to vrijeme osim nepoznavanje prostora i manjka tehnologije, bile su prirodne opasnosti te piratski napadi. Zona tadašnjih piratskih napada bilo je područje Afrike dok su danas to Gvinejski zaljev, Karipsko more, Južno kinesko more i Bengalski zaljev te Rog Afrike. Današnji razvoj tehnologije te postojanje piratskih karata omogućili su sigurnije odvijanje pomorskog prometa.

¹ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorski-promet>

² <https://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Razvoj%20pomorstva.pdf>

3. PROMET I TRGOVINA

Promet se svrstava u uslužnu djelatnost, a prema mnogim autorima smatra se širim pojmom od prijevoza. Osim svladavanja određene udaljenosti između ishodišne i odredišne točke uključuje i aktivnosti kao što su manipulacija teretom te komunikacija. Čvrsto je uključen u razvoj proizvodnje, podjele rada te razvoj u području industrije. Promet je moguće definirati i kao sustav koji se sastoji i u stalnoj je korelaciji sa vezama u okolini, raznim podsustavima i elementima. Stoga se može reći da je promet stohastički i dinamički sustav s brojnim elementima koji čine njegovu unutrašnju strukturu. Svi ti faktori omogućuju odvijanje prometne usluge za koju je bitno da bude sigurna i brza no veliku ulogu u ostvarenju toga ima stupanj razvoja tehničko- tehnološkog, ekonomskog te organizacijskog procesa. Važno je postići regionalnu, nacionalnu i međunarodnu povezanost te kompatibilnost³. Promet je moguće promatrati sa dva stajališta, po horizontali i po vertikali. Promet po horizontali podrazumijeva pomorski, zračni, cestovni, željeznički te promet na unutarnjim plovnim putevima. Uz spomenute, tu su još poštanski, telekomunikacijski i cjevovodni. Pod pojmom vertikale spadaju pravni, tehnički, tehnološki, ekonomski i organizacijski aspekti⁴. Podjela prometa odvija se na sljedeći način⁵:

1. Medij - zračni, kopneni, vodeni,
2. Državno- pravni teritorij – međunarodni, nacionalni, regionalni,
3. Prometna površina - pomorski, zračni, cestovni, željeznički, jezerski, riječni, cjevovodni, komunikacijski,
4. Prostorna udaljenost – male, velike i srednje udaljenosti,
5. Vrste prometnih sredstava,
6. Predmet prometa – teretni, putnički, informacije,
7. Korisnici – za vlastite potrebe, javni,
8. Organizacijski aspekt – linijski ili slobodni,

Kako bi se omogućilo odvijanje prometa, važan utjecaj imaju i elementi prometne usluge koji se sastoje od prometne infrastrukture i suprastrukture. U nastavku rada objasniti će se spomenuti elementi. Infrastrukturu čine svi objekti odnosno sustavi i instalacije potrebne i korištene za

³ <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=pojam+promet>

⁴ E. Vršić – Tržišni miks promocije prometne usluge str 132 – Naše more 46

⁵ Begović – Ekonomika prometnog sistema , Fakultet prometnih znanosti, Zagreb

odvijanje prometa ljudi, roba i usluga stalno fiksiranih za jedno mjesto kao što su putevi, prometnice, tuneli, vijadukti, svjetionici, objekti lučke infrastrukture itd. Prometna suprastruktura definira dijelove prometne infrastrukture koji se smještene iznad osnovne konstrukcije te koja omogućuju samu proizvodnju i odvijanje prometne usluge tu spadaju uređaji za manipulaciju, brodovi, plovne dizalice, skladišta automobili itd. Promet se može promatrati u užem i u širem smislu. U užem smislu promet se definira kao sama usluga prijevoza gdje dolazi do promjene lokacije određene robe, informacije ili putnika. S druge strane pojam u širem smislu označava i podrazumijeva svu prometnu infrastrukturu i suprastrukturu⁶.

Trgovina s vremenom prolazi kroz različite promjene, a spomenuto je posljedica ljudske težnje njezinom razvoju i ubrzanju. Može se definirati kao razmjena dobara ili usluga te promjena vlasništva nad istima. Uključuje aktivnosti kao što su nabava, prijenos, prodaja uz ostvarenje prihoda te na samom kraju i dobiti. Svaki proizvod i usluga imaju određenu cijenu na temelju koje se određuje ponuda i potražnja određenog tržišta. Trgovina i prometne usluge izravno utječu jedna na drugu te na taj način podupiru razvoj poslovanja i distribucije te povezivanje ljudi. Kada se govori o trgovini sa prostornog stajališta, moguće je razlikovati unutarnju i vanjsku trgovinu o čemu više u nastavku rada⁷. Bitno je uzeti u obzir ključne značajke međunarodne trgovine kako bi se osigurao uspješan izlazak na strano tržište. Glavna karakteristika međunarodne trgovine je prelazak granice jedne države, često i više njih te se samim time susreće s različitim carinskim ograničenjima. Postoje različiti međunarodni sporazumi koji uvelike olakšavaju i omogućuju raznim kompanijama siguran izlazak na vanjska tržišta. Definirani su i posebni sustavi kontrole kretanja roba i usluga u međunarodnoj trgovini s ciljem osiguranja poštivanja međunarodnih običaja, pravila i standarda. Sve to prikazuje se u međunarodnoj trgovinskoj statistici. Međunarodnu trgovinu karakterizira postojanje posebne dokumentacije koja prati robu na njezinom putu⁸. Dokumentacija je vrlo bitna jer roba uglavnom prelazi granice dviju i više država te je važno u svakom trenu znati tko je odgovoran za nju i gdje se ona nalazi. Sama međunarodna trgovina puno je kompleksnija od unutarnje te se samim time provode i kompleksniji ugovori te osiguranja⁹.

⁶ Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, 2010. godina, str. 14

⁷ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/vanjska-trgovina>

⁸ Nastavni materijali prof. Alen Jugović

⁹ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/vanjska-trgovina>

Izlazak kompanija na međunarodno tržište moguće je na sljedeće načine¹⁰: u svoje ime po nalogu komitenta, u ime i za račun principala ili u svoje ime i za svoj račun.

3.1. POMORSKI PROMET

Pomorski promet ubraja se u djelatnosti tercijarnog sektora te se smatra prometnom granom od najvećeg značaja za međunarodnu trgovinu jer se 90% trgovine odvija baš ovom vrstom prometa¹¹. Može se definirati kao djelatnost koja provodi aktivnosti premještanja ljudi i roba koristeći se brodovima. Pomorski promet uvelike pridonosi ekonomskom razvoju te jačanju svake pomorske države. U početku se za prijevoz roba koristio brod za generalni teret no s razvitkom trgovine te sve većom potrebom za prijevozom ljudi i roba grade se različite vrste brodova. Brodovi su sada specijalizirani za pojedine vrste tereta te se prema namjeni dijele na¹²:

1. Teretne brodove
2. Putničke brodove

Sukladno tome teretni brodovi dalje se dijele na brodove za¹³:

1. Rasuti teret
2. Generalni teret
3. Kontejnerski brodovi
4. Tankeri
5. Brodovi za prijevoz putnika..

Za neometano odvijanje prometa važni su elementi proizvodnje prometne usluge koji se dijele na prometnu infrastrukturu i suprastrukturu. Pomorske prometnice definiraju se kao već postojeći ili novi pomorski servisi koji su integrirani u logistički lanac te pružaju uslugu „door to door“ i njima se odvija pomorski promet. Pomorski promet osim što omogućuje međunarodnu trgovinu prihodom od vozarina također doprinosi ukupnom gospodarstvu sa čak 5%. Kako bi se mogao odvijati pomorski promet propisana su određena davanja ovisno o

¹⁰ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/vanjska-trgovina>

¹¹ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorski-promet>

¹² Lušić, Z., “Razvoj svjetskog brodarstva“, 2003

¹³ [https://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/Tereti%20u%20pom_pr_/Tereti%20skripte\(s%20dodatkom%20za%20prijevoz%20UPP\).pdf](https://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/Tereti%20u%20pom_pr_/Tereti%20skripte(s%20dodatkom%20za%20prijevoz%20UPP).pdf)

vrsti prometne usluge¹⁴. Tako se u pružanju usluge pomorskog prometa razlikuju pojmovi vozarina te pristojba. Vozarina se može definirati kao cijenu koju je obvezan platiti naručitelj¹⁵. Definira se na temelju ugovora o teretu prijevoza morem te varira ovisno o vrsti, količini tereta, trajanju putovanja, vrijednosti i mnogim drugim parametrima. Utvrđivanje vozarine razlikuje se ovisno i o vrsti pomorskog prometa o čemu će više biti spomenuto u nastavku rada. S druge strane pomorska pristojba se definira kao plaćanje cijene koju su korisnici dužni platiti prema zakonu. Podmirenje cijene odnosi se na sve usluge koje se pružaju na lučkom području. Osim već navedenih pomorskih puteva te pomorske infrastrukture i suprastrukture važne su i pomorske luke odnosno pristaništa. Luke su područja na kojima brodovi pristaju kako bi se izvršio ukrcaj te iskrcaj robe i putnika te ih sukladno tome dijelimo na teretne i putničke luke¹⁶. Morska luka je more i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima i postrojenjima te drugim objektima koji pomažu u izvođenju procesa pristajanja brodova, jahti i brodica te ribarskih brodova¹⁷. U lukama brodovi također mogu pronaći zaklon od jakog vjetrova i oluja te neprijateljskih brodova, a na tom području se odvija i opskrba brodova vodom, gorivom, hranom i ostalim potrebnim elementima kako bi se osiguralo odvijanje sigurnog i uspješnog prometa. Nadalje pomorske luke se dijele prema¹⁸:

1. Geografskom položaju (morske, riječne, kanalske, lagunske, otočne i jezerske),
2. Načinu izgradnje (prirodne i umjetne),
3. Namjeni (zaklon brodova, ratne, trgovačke i ribarske),
4. Vrsti tereta (generalni teret, rasuti teret, tekući teret, putničke pomorske luke i specijalizirane pomorske luke),
5. Djelatnostima pruženim u luci (prometne, prometno-industrijske i industrijske),
6. Robnim tokovima (uvozne i izvozne),
7. Njihovu značenju (svjetske, međunarodne, nacionalne, regionalne i lokalne)
8. Veličini (male pomorske luke, srednje pomorske luke i velike pomorske luke)

¹⁴ Nastavni materijal prof Alen Jugović

¹⁵ Vidučić V.; Sustavi pomorskog tržišta, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2011. p. 86. – 87.

¹⁶ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/37474>

¹⁷ Nastavni materijal prof Alen Jugović

¹⁸ Kirinčić J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991., p. 1.

3.1.1. Linijsko brodarstvo

Linijsko brodarstvo obuhvaća promet između luka određene geografske regije za odvijanje pomorskog prometa na relativno kraćim relacijama. Zbog karakteristike povezivanja pomorskih luka unutar pojedine regije smatra se od velike važnosti za gospodarski razvoj tog područja. Posebno se smatra važno u zemljama koje su svoje prirodno bogatstvo u vidu mora iskoristile i razvile pomorski turizam. Linijski promet odvija se prema unaprijed ugovorenom rasporedu plovidbe neovisno o tome kolika je količina tereta za prijevoz ukrcana na brod. Brodari uglavnom raspolažu s većim brojem brodova koji plove na istoj liniji. Često se ugovara plovidba manjih količina tereta od više različitih pošiljatelja jer linijski brod u luci ukrcaja tereta rijetko pruža puni kapacitet broda¹⁹. Zbog toga dolazi do različitih opterećenja te često i neiskorištenosti punog kapaciteta broda. Vrste tereta koje se uglavnom prevoze ovom vrstom pomorskog prometa su suhi, pakirani tereti, a brodovi se uglavnom dijele na klasične i suvremene. Klasične brodove karakterizira postojanje dvije ili više paluba, dizalice većih brzina, posebni „reefer“ kontejneri. Kroz povijest teret se prevozio kao generalni u manjim svežnjevima, dok se sa pojavom kontejnerizacije i standardiziranja, sve češće upotrebljava prijevoz baš u kontejnerima i to čini glavnu karakteristiku suvremenih brodova. Taj način okrupnjivanja pošiljaka uvelike je olakšao i ubrzao manipulaciju teretom ali i osigurao dodatnu zaštitu. Standardizacija kontejnera može se podijeliti na one od 20 TEU jedinica, a postoji i veća verzija od 40 TEU jedinica²⁰.

¹⁹ Batalić M.; op.cit., p. 10.

²⁰ Rogić, K., prezentacija, Prekrcajne jedinice – kontejneri i kontejnerizacija, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti



Slika 1. Specijalizirani brod za prijevoz generalnog terete – kontejnerizacija

Izvor: Najveći teretni brodovi na svijetu, Poslovni. Hr, (07.03.2016.), <https://www.poslovni.hr/svijet/najveci-teretni-brod-na-svijetu-visok-je-kao-zgrada-od-20-katova-i-moze-nositi-180-milijuna-cipela-309786>

Pri ugovaranju prijevoza tereta u linijskom brodarstvu glavnu ulogu ima teretnica. Teretnica se izdaje na temelju potvrde o ukrcanju tereta na brod te ju izdaje zapovjednik broda. Poslovanje ove vrste brodarstva se odvija na način da brodar jednom mjesečno izdaje bitne informacije poslovanja te rute kretanja brodova za nadolazeći period. Zbog unaprijed ugovorenog rasporeda plovidbe može se reći kako je ova vrsta pomorskog prometa nefleksibilna²¹.

Formiranje vozarine je znatno složenije zbog većih fiksnih troškova, no na njega nema izravnog i jako izraženog utjecaja trgovine kao kod drugih vrsta pomorskog prometa. Do toga dolazi baš zbog glavne karakteristike linijskog prometa, a to je što brod plovi neovisno je li njegov kapacitet iskorišten u potpunosti ili ipak nije. Takva vrsta troškova ne javlja se kod slobodne plovidbe jer se u slučaju premale količine terete prijevoz neće izvršiti. Prije nego li je došlo do provođenja standardizacije kontejnera linijski brodari mogli su utjecati na cijene vozarina. Spomenuto se provodilo na način da se za pojedine skupine terete propisivala određena visina

²¹ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 30.

vozarine. Kako bi se održala stabilnost cijena te ublažio utjecaj konkurencije, linijski brodari se udružuju na temelju Konferencijskog sporazuma. Tim sporazumom linijski brodari utvrđuju visinu vozarine te se zaštićuju od izvankonferencijskih brodara²².

3.1.2. Slobodno brodarstvo

Slobodna plovidba ili „tramping“ vrsta je pomorskog prometa koju karakterizira stalna promjena luka u potrazi za teretom. Za nju je specifičan prijevoz homogenog tereta u rasutom stanju. Homogeni teret definira se kao prijevoz istovrsnog tereta. Takav teret lakše je prevoziti u odnosu na heterogeni teret jer se prevozi samo jedna vrsta tereta te su troškovi i sama manipulacija jeftiniji, lakši i sigurniji. Zbog čestih promjena luka iskrcaja odnosno ukrcaja ovisno o sklopljenom ugovoru brodovi se još nazivaju “lutalice”.

Trampersko brodarstvo je najstarija vrsta brodarstva. Pojava procesa globalizacije, rasta proizvodnje i potražnje, razni tehnološki noviteti u brodarstvu te ekonomija volumena odrazili su se na stalne zahtjeve za razvitkom²³. Sami porast međunarodne trgovine uvelike je rezultirao rastom međunarodnog tržišta osobito u ovoj vrsti brodarstva. Glavne karakteristike koje razlikuju slobodnu plovidbu od drugih su već navedene stalne potrebe za promjenama luka i ruta prometovanja te kretanje prema izvorištu i koncentraciji tereta. Kao važnu karakteristiku, može se navesti i plovidba u balastu. Takav način plovidbe ne smatra se korisnim jer ne donosi zaradu. Kada se odvija ukrcaj te prijevoz tereta iskorištava se puni brodski kapacitet baš zbog specifičnosti tereta, nakon iskrcaja tereta u luci odredišta ukrcava se balast te brod nastavlja svoje putovanje do sljedeće luke u kojoj će se ukrcati teret. Potreba ukrcaja balasta javlja se kako bi se brodu osigurala stabilnost prilikom plovidbe bez tereta te se takva plovidba u žargonu naziva „vožnja u balastu“. Osnovni tereti koji se prevoze su rasuti tereti kao što su²⁴: željezna rudača, žitarice, ugljen, boksit, fosfati. U ovoj vrsti brodarstva prevoze se različite vrijednosti tereta. Neki tereti nose manju vrijednost te se njihov prijevoz isplati samo u većim količinama kako bi pokrili troškove vozarine dok kod

²² Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 40.

²³ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 48.

²⁴ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 48.

nekih to nije slučaj. Samim time grade se brodovi koji će zadovoljiti karakteristike svake vrste tereta²⁵:

1. Handysize (35.000 dwt),
2. Handymax (45.000 dwt),
3. Supramax (cca. 55.000 dwt),
4. Panamax (cca. 70.000 49 dwt)
5. Capesize (cca. 120.000 dwt i više)



Slika 2. Specijalizirani brod za rasute terete

Izvor: Razvojni projekti luka Ploče, <https://www.luka-ploce.hr/o-luci/razvoj-i-investicije/terminal-za-rasute-terete-razvoj/> (10.04.2024.)

Slobodno brodarstvo definira se kao vrlo fleksibilno. Kada je riječ o definiranju vozarina kod slobodnog brodarstva, ona proizlazi kao rezultat djelovanja ponude i potražnje brodskog prostora. Veliku ulogu u tome ima tzv. savršeno konkurentno tržište odnosno definiranje na temelju ponude i potražnje s velikim brojem onih koji potražuju i nude određenu uslugu. Ovom

²⁵ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 49.

pojavom nastoji se postići tržište na kojem nitko ne može izravno utjecati na visinu cijene vozarine.

3.1.3. Tankersko brodarstvo

Tankersko brodarstvo vezano je za prijevoz tekućih tereta te se koristi posebno izgrađenim i opremljenim brodovima sukladno zahtjevima ove vrste tereta. Značajan razvoj započeo je nakon Drugog svjetskog rata kada dolazi do sve veće uporabe nafte kao energenta. Modernizacija brodova u vidu pojave različitih tipova tankova i tehnološki napredak doprinijeli su značajnijem razvoju ove vrste brodarstva. Tankovi su konstruirani u cilju boljeg iskorištavanja prostora samim time i ostvarenja prijevoza veće količine tereta te veće zarade.

Razvoj se ne odvija jednolično već glavni faktor predstavljaju različite cijene nafte i naftnih produkata. Dva su moguća smjera kroz koja se može promatrati razvoj ove vrste brodarstva²⁶:

1. Porast tonaže
2. Porast veličine brodova

Tankersko brodarstvo posjeduje određene karakteristike koje dijeli sa linijskim i slobodnim brodarstvom. Kada se uzmu u obzir ugovori o prijevozu roba, tankersko brodarstvo posjeduje velike sličnosti sa slobodnim brodarstvom. Sličnosti s linijskim brodarstvom tankersko posjeduje u segmentu plovidbe odnosno kretanja na uglavnom istim rutama. Glavna karakteristika brodova za prijevoz tekućeg tereta je njihovo kretanje prema područjima koncentracije tereta odnosno izvorištima. Uglavnom se kreću na ustaljenim rutama koje povezuju proizvođače i potrošače ove vrste tereta²⁷. Ipak u obzir treba uzeti kako se naftne rafinerije premještaju na nove lokacije te se neke i zatvaraju zbog čega može doći do pojave novih pomorskih ruta. Za tankere je također karakteristična povratna plovidba u balastu odnosno plovidba bez tereta. Kada se govori o tankerskom tržištu, bitno je istaknuti karakteristiku na temelju koje se utvrđuju vozarine. Uvjeti formiranja vozarina sirove nafte češće se promatraju sa stajališta korisnika nego sa stajališta pružatelja pomorskog prometa

²⁶ Batalić M.; op.cit., str. 12.

²⁷ Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992., str. 120. - 121

odnosno broдача. Definiranje visine vozarina kod ove vrste brodova izračunava se ponajprije na temelju troškova naftne industrije odnosno visine cijene barela, a tek se onda u obzir uzimaju troškovi broдача. Najvećim dijelom troškovi se sastoje od lučkih pristojbi te goriva²⁸.

Poduzeća koja se bave preradom nafte najveći su korisnici pomorskog prometa. Karakter naftnog tržišta uglavnom je oligopol čime se na tržištu predstavljaju kao jaki konkurenti te izravno utječu na ponudu brodskog prostora. Tankeri uglavnom prevoze jednu vrstu tereta koja se može podijeliti na sljedeći način²⁹:

1. Nafta,
2. Naftni derivati,
3. Ukapljeni plin,
4. Kemikalije,

Bazirano na glavnim vrstama tereta razvili su se specijalni tipovi brodova³⁰:

1. Brodovi za prijevoz nafte (crude oil carriers),
2. Brodovi za prijevoz naftnih produkata (product carriers),
3. Brodovi za prijevoz tekućeg plina (liquid natural gas carriers),
4. Brodovi za prijevoz ukapljenog petrolejskog plina (liquid petroleum gas carriers)

²⁸ Mitrović F., Kesić B., Jugović A.; Menadžment u brodarstvu i lukama, Split, 2010., str. 58.

²⁹ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 58.

³⁰ Mitrović F., Kesić B., Jugović A.; Menadžment u brodarstvu i lukama, Split, 2010., str. 59.



Slika 3. Specijalizirani brod za prijevoz ukapljenog plina

Izvor: Ruski plin, Poslovni.hr <https://www.poslovni.hr/kolumne/ruski-plin-europa-moze-nadomjestiti-stednjom-energije-i-vecim-uvozom-lng-a-4336642> (11.04. 2024.)

Skladišni prostor tankera se uglavnom iskorištava u punom kapacitetu no prevoze se ograničene vrste tereta. Brodovi su uglavnom velike nosivosti od 150.000 do 300.000 tona, a s razvojem tankerskog brodarstva i gradnjom velikih brodova povećale su se i cijene nabave te samog održavanja brodova. Zbog veličine brodova sve luke svijeta nemaju mogućnost prihvata takvih kapaciteta te se na tržištu tankerske plovidbe javljaju i manji brodari koji posjeduju manje brodove. Proučavanjem ovakve strukture upućuje se na to kako je tankersko brodarstvo svojevrsan podsustav u jednom velikom sustavu.

3.2. MEĐUNARODNA TRGOVINA

Važnost međunarodne trgovine davno su prepoznali ekonomisti Adam Smith i David Ricardo. Pojam međunarodna trgovina definira razmjenu roba između različitih država i regija također je poznata i pod pojmom „vanjska“ trgovina. Dok se razmjenjena roba i usluga unutar granica iste države naziva „unutarnjom“ trgovinom. Međunarodna trgovina pruža državama mogućnost da prošire svoje tržište te se približe proizvodima i uslugama koje izvorno nemaju u svojem okruženju. Razmjenjena robe među državama omogućuje stvaranje konkurentnijeg tržišta te pojavu različitih cijena za iste proizvode. Međunarodna financijska plaćanja olakšavaju transakcije međunarodne trgovine³¹.

Naime, mnoge se države specijaliziraju u proizvodnji određenih proizvoda zbog postojanja dovoljne količine resursa dostupnih po jeftinijoj cijeni nego u nekoj drugoj državi. Time sama proizvodnja i prodaja teku brže jer su države već naučene na kontinuirano poslovanje i proizvodnju iste vrste proizvoda iznova.

Za razvoj globalne ekonomije zaslužnom se smatra međunarodna trgovina. Ponuda i potražnja te cijene utječu na globalni status. U međunarodnoj trgovini važni su pojmovi uvoza i izvoza roba i usluga. Izvoz se definira kao prodaja roba na svjetskom tržištu dok se uvoz definira kao kupnja na svjetskom tržištu. Oba pojma nalaze se na obračunu bilance određene države³².

Uz pojam međunarodne trgovine usko je povezan i pojam komparativne prednosti. Komparativna prednost ekonomski je pojam za uzajamnu trgovinu među zemljama. Temelji se na ideji koja glasi da u slučaju iako jedna zemlja ima apsolutnu prednost proizvodnje nad drugom zemljom i dalje se smatra korisnim da se zemlje specijaliziraju u proizvodnji i trgovini. Teorija komparativne prednosti nastoji objasniti važnost sudjelovanja zemalja u međunarodnoj trgovini te nenametljivost carine od strane vlade, kratkoročno i lokalno navedene dvije pojave mogu donijeti korist no dugoročno se smatra lošim rješenjem za međunarodnu trgovinu.

Međunarodna trgovina ima dva suprotna gledišta na razinu kontrole trgovine između zemalja, a to su slobodna trgovina i protekcionizam. Slobodna trgovina ili laissez – faire³³ temelji se na konceptu razmjene roba gdje nema nikakvih ograničenja u provođenju procesa trgovine.

³¹ Jurčić, 2015.

³² <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/>

³³ <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/> - 19.04.2024.

Glavna ideja teorije je da se ključni čimbenici koji utječu na ponudu i potražnju osiguraju da se proizvodnja odvija na učinkovit način. Smatra se kako će tržišne sile automatski utjecati na povećanje trgovine i razvoj. Protekcionizam se zalaže za kontrolu međunarodne trgovine te uvelike ukazuje na važnost iste. Smatra kako se na taj način osigurava pravilno funkcioniranje tržišta. Glavni cilj ovog gledišta je ograničavanje uvoza te zaštita domaćih proizvođača od vanjske konkurencije. Mjere koje se svrstavaju u protekcionizam su carine i kvote. Smatra se kako carine utječu na prihode pojedine države te se definira kao porez usmjeren na uvoz. Carine se dijele u dvije skupine prohibitivne i neprohibitivne. Razlika među navedena dva pojma je u njihovom utjecaju na trgovinu i cijenu uvezenih proizvoda. Prohibitivne carine imaju za glavni zadatak cilj onemogućiti uvoz određenih proizvoda na način da postavljaju iznimno visoke tarife, dok neprohibitivne carine se smatraju „light“ verzijom prohibitivnih carina jer one povećavaju tarifu uvoznih proizvoda ali ih i ne zabranjuju. Kvote se smatraju prihodom uvoznicima te se definiraju kao ograničenje količine uvezene robe, a uključuju i provođenje različitih administrativnih procedura³⁴.

3.2.1. Svjetska trgovinska organizacija (WTO)

U okviru međunarodne trgovine za odvijanje robne razmjene bitno je naglasiti postojanje Svjetske trgovinske organizacije (WTO). WTO je jedina međunarodna organizacija koja definira pravila u vanjskotrgovinskoj razmjeni na globalnoj razini. Osnovana je 1. siječnja 1995. godine u Ženevi kada i započinje sa svojim djelovanjem. WTO regulira i olakšava odvijanje međunarodne trgovine svojim članicama njih 164 te na taj način pokriva čak 98% svjetske trgovine³⁵. Važnost organizacije očituje se u svjetskoj ekonomiji kroz regulaciju te promociju međunarodne trgovine u vidu rješavanja raznih sporova i kroz pružanje podrške članicama u njihovom gospodarskom razvoju. Kroz svoje djelovanje WTO se smatra zaslužnim za ekonomski rast i razvoj te samim time i poboljšanje životnih standarda. Svojim članicama organizacija osigurava potporu u vidu slobodne trgovine, poticanja poštene konkurencije i razvoja te nediskriminacije. Glavni cilj WTO- a je promoviranje slobodne trgovine te težnja smanjenju carina za nesmetani tok roba. WTO se također bavi rješavanjem raznih sporova između svojih članica u cilju povećanja ekonomskog rasta i razvoja. Organizacija osigurava transparentno prikazivanje i praćenje raznih trgovinskih analiza te samim time odvijanje

³⁴ <https://carina.gov.hr/pojasnjenja-carinske-uprave-o-primjeni-kvota/4184> - 08.07.2024.

³⁵ https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm

međunarodne trgovine u skladu s propisanim pravilima³⁶. Među najvažnijim postignućima WTO- a smatra se provođenje postupka konsolidacije. Konsolidacija omogućuje funkcionalno rješavanje sporova i izvršenje samih odluka u trgovinskom okviru³⁷. Temelji se na unaprijed ugovorenim pravilima i procedurama. Na taj način državama članicama omogućuje neometano podnošenje prijava o mogućem kršenju pravila propisanih od strane WTO-a bez obzira na njihovu gospodarsku moć. Sve to provodi se u cilju smanjenja sukoba između država te otklanjanju mogućnosti za pokretanje trgovinskih ratova.

3.2.2. Sporazumi u regulaciji međunarodne trgovine – GATT i GATS

Pod djelovanjem WTO-a GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) i GATS (General Agreement on Trade in Services) predstavljaju dva važna sporazuma na temelju kojih se reguliraju aspekti međunarodne trgovine.

GATT je generalni sporazum o carinama i trgovini koji stupa na snagu 1. siječnja 1947. godine³⁸. Sporazum proizlazi iz pregovora između Međunarodnog monetarnog fonda i Međunarodne banke za obnovu i razvoj nakon završetka Drugog svjetskog rata. Sporazum je osnovan u cilju smanjenja carinskih tarifa, ukidanju povlastica i promicanju slobodne trgovine između 153 države članice³⁹. Do osnivanja WTO-a 1995. godine GATT predstavlja krucijalni okvir u procesu regulacije međunarodne trgovine. Glavne karakteristike GATT- a očituju se u vidu⁴⁰:

1. Multilateralnih pregovora,
2. Nediskriminacija,
3. Transparentnosti,
4. Rješavanja trgovinskih sporova

GATS je sporazum koji stupa na snagu 1. siječnja 1995. godine kao vrsta predgovora za osnivanje WTO-a. Opći je sporazum o slobodnoj trgovini uslugama. Odnosi se na turizam,

³⁶ https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm

³⁷ https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_5.2.2.pdf

³⁸ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/161/europska-unija-i-svjetska-trgovinska-organizacija>

³⁹ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/161/europska-unija-i-svjetska-trgovinska-organizacija>

⁴⁰ <https://legal.un.org/avl/ha/gatt/gatt.html>

bankarstvo, obrazovanje, osiguranje te telekomunikacijske i mnoge druge usluge, a obuhvaća sljedeće važne karakteristike⁴¹:

1. Širok spektar usluga,
2. Ravnopravan pristup tržištu,
3. Nediskriminacija,
4. Promicanje liberalizacije trgovine,
5. Transparentnost

3.2.3. Strategija izlazaka na tržište

Međunarodna trgovina orijentirana je na izvoz proizvoda u zemljama izvan granica države proizvodnje. Iako koristi slične strategije kao i domaći marketing, izvozni je orijentiran na postavljanje složenijih strategija kako bi na jednak način obuhvatio te se prilagodio različitim ukusima, kulturama, idealima i religijama. Kako poslovanje prelazi granice različitih država zakoni te propisi znatno se razlikuju od zemlje do zemlje te se na taj način pred trgovinu postavljaju veliki rizici⁴². Različiti načini ulaska na međunarodna tržišta. Svako tržište specifična je cjelina i razlikuje se po mnogim faktorima. Stoga ista strategija pojave na stranom tržištu neće funkcionirati jednako na svim područjima, na jednome će ostvariti veliki uspjeh dok na drugom to neće biti slučaj. Kod izbora strategije nastupa na vanjskom tržištu bitno je uzeti u obzir cijenu transportnih te marketinških troškova, različite stope tarifa, prilagodbe proizvoda i usluga. Iako kod tog načina postoji mogućnost povećanja troškova, stvara se veća prilika uspjeha trgovine na vanjskom tržištu⁴³.

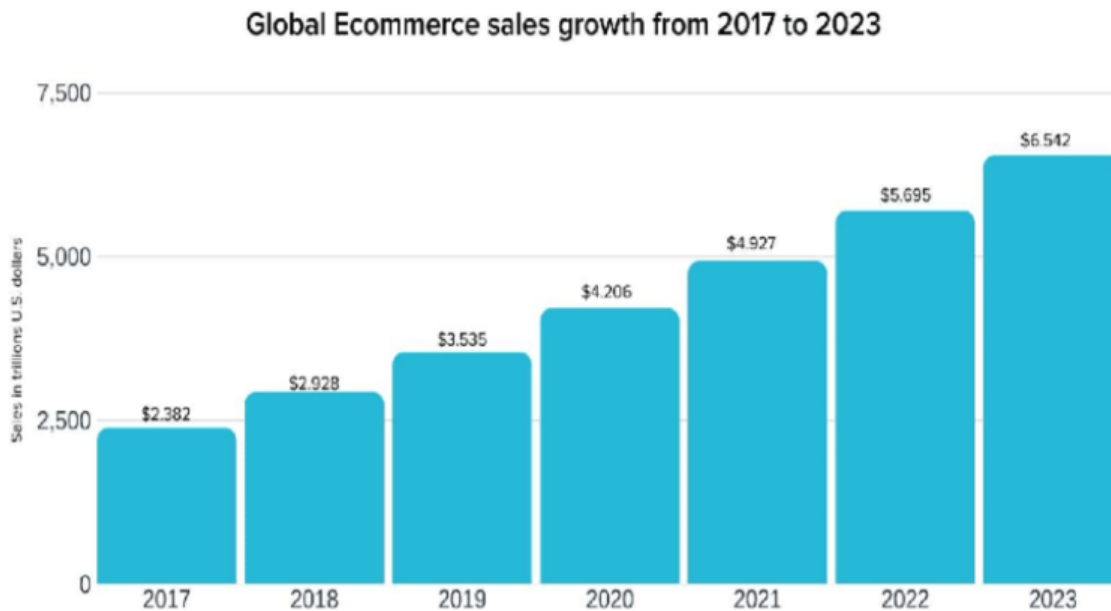
Određivanje cijena podrazumijeva korekcije cijena proizvoda i usluga. Vlasnici poduzeća na takav način potiču svoje korisnike na kupnju proizvoda. Ova strategija koristi se kao bi se omogućilo reklamiranje u međunarodnim državama te daje uvid korisnicima o raznim mogućnostima, konkurenciji ali i o alternativama. Različite su strategije određivanja cijena, a uključuju razne popuste, promotivne kodove, cijene za članove kluba i slično.

⁴¹ <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/hr/content/opci-sporazum-o-trgovini-uslugama-gats>

⁴² Kandžija, V. (2018) Utjecaj međunarodnog okruženja na izvoznu konkurentnost Hrvatske. Hrčak (online), 3(3), 55-65. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/195842> - (30.5.2024.) - ČLANAK

⁴³ Kandžija, V. (2018) Utjecaj međunarodnog okruženja na izvoznu konkurentnost Hrvatske. Hrčak (online), 3(3), 55-65. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/195842> - (30.5.2024.) - ČLANAK

Razvoj interneta i u ovom segmentu ostavlja snažan trag. Međunarodno poslovanje pridaje veliki značaj internet oglašavanju jer se smatra vrlo značajnim za izvozno poslovanje. Sve to rezultat je svakodnevnog povećanja trenda Internet trgovine.



Grafikon 1. Učestalost online kupnje od 2017. do 2023.

Izvor: Research Gate, Globalni rast prodaje, https://www.researchgate.net/figure/Global-Ecommerce-sales-growth-from-2017-to-2023-Source-Global-Ecommerce-Sales-from-2017_fig5_349624660 (30.5. 2024.)

Na Grafikonu 1. prikazano je statističko bilježenje Internet trgovine u periodu od 2017. godine do 2022. godine vidljivo je kako je Internet trgovina rastući trend u svijetu. Omogućila je povećanje podaje i dobiti u međunarodnoj trgovini. Internet trgovina 2017. godine donosi dobit tek od 2.382 trilijuna dolara dok se kroz godine taj rezultat postepeno povećava i doseže vrijednost od 6.542 trilijuna dolara. Internet oglašavanja provode se putem raznih oglasa, web starinca i društvenih mreža.

Nadalje kako bi se trgovina razvijala te donosila pozitivne financijske rezultate bitno je poslovanje prilagodit raznim kulturološkim specifičnostima. Pojavljuje se upotreba različitih anketa koje omogućuju uvid u zainteresiranost drugih zemalja za uvozne proizvode i usluge. Razne međunarodne tvrtke koriste ove načine za prilagodbu u cilju širenja međunarodne

trgovine i stjecanju dobiti⁴⁴. Također osim modernih načina oglašavanja i realiziranja marketinških strategija postoje i tradicionalni modeli. Tradicionalni modeli marketinških strategija imaju jednako velike uspjehe kao i moderni no ipak zahtijevaju određene korekcije. Postoje različiti modeli tradicionalnih oglašavanja kao što su⁴⁵: usmena predaja, reklamni panoi, natpisi, posjetnice i tome slično. Naime ukoliko se izabere tradicionalni oblik marketinške strategije u međunarodnoj trgovini potrebno je detaljno istražiti kulture ciljanih tržišta te savladati razne jezične barijere. Idući korak koji se zahtijeva je prilagodba karakteristikama kulture tržišta. Bitno je uzeti u obzir da ciljano tržište bude dovoljno veliko i zainteresirano za uvozne proizvode i usluge. Nakon sagledavanja navedenih čimbenika te definiranja cilja i razmjera ulaska na međunarodno tržište potrebno je odabrati strategiju izlaska na strano tržište.

Izvoz se povaljuje kao jedna od najčešće korištenih strategija izlaska na međunarodno tržište. Definira se kao izravna prodaja usluga te roba u drugoj zemlji⁴⁶. Razlog zbog kojeg je ova strategija najviše korištena svakako se smatra vrlo mali stupanj rizika koji nosi sa sobom⁴⁷. Također kao prednost ove strategije izvoz može biti isplativ jer nema potrebe za ulaganje u proizvodne pogone u zemlji uvoznici. Negativna strana izvoza očituje se u mogućem porastu troškova prijevoza te marketinga. Odvijane uspješnog izvoza te samim time i trgovine zahtjeva povezanost i koordiniranost tvrtke koja izvozi proizvod i/ili uslugu, prijevoznika, uvoznika te Vlade zemlje u koju se izvozi.

Licenciranje se definira kao „pravo koje ovlašćuje svojega nositelja na iskorištavanje objekata prava intelektualnoga vlasništva; u širem značenju odobrenje za obavljanje neke djelatnosti ili uporabu objekata, koji se ne mogu slobodno obavljati, odnosno rabiti“⁴⁸. Imovina koja se kod licenciranja upotrebljava uglavnom je nematerijalna i odnosi se na različite izume, zaštitne znakove itd. Kako bi se osiguralo korištenje određene usluge na vanjskom tržištu potrebno je platiti naknadu za korištenje. Licenciranje zahtijeva vrlo malo ulaganja i može osigurati visok povrat ulaganja. Vlasnik licence također će preuzeti brigu o svim troškovima proizvodnje i marketinga na inozemnom tržištu. Franšiza se smatra poslovnom strategijom u kojoj vlasnik određenog brenda pruža mogućnost drugom poduzeću da se koristi njegovim brendom,

⁴⁴ Kandžija, V. (2018) Utjecaj međunarodnog okruženja na izvoznu konkurentnost Hrvatske. Hrčak (online), 3(3), 55-65. Dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/195842> - (30.5.2024.) - ČLANAK

⁴⁵ <https://www.rocketdogmedia.com/why-is-indoor-advertising-so-effective/> (1.6. 2024.)

⁴⁶ <https://www.workspace.co.uk/content-hub/business-insight/how-to-enter-a-foreign-market>

⁴⁷ <https://www.workspace.co.uk/content-hub/business-insight/how-to-enter-a-foreign-market>

⁴⁸ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/licenca>

načinom poslovanja, logom u zamjenu za ugovorenu naknadu⁴⁹. Smatra se vrlo slična licenciranju u vidu upotrebe intelektualnog vlasništva no kod franšize veliki se značaj pridaje poštivanju propisanih pravila i procedura. Osim propisanih pravila i procedura važno je pridržavati se načina proizvodnje i pružanja usluga u skladu s onima koje propisuje davatelj.

Najčešća strategija izlaska na međunarodna tržišta u partnerskom obliku je Joint venture. Sastoji se od dva poduzeća koja posluju u zajedničkom vlasništvu⁵⁰. Jedan član je lokalni dok je drugi inozemni, a na taj način moguće je uspješno koristiti postojeća znanja i vještine. Glavni cilj udruživanja svakako se smatra profit. Strane mogu doprinijeti kapitalom, radom, imovinom, vještinom, iskustvom, znanjem ili drugim resursima korisnim za odvijanje poslovanja⁵¹. Problem ove strategije javlja se u okviru podjele dobiti te ulaganja.

Izravna strana ulaganja (FDI) odnosi se na vlasnički udio u stranoj tvrtki. FDI se općenito koristi za opisivanje poslovne odluke o stjecanju značajnog udjela u inozemnom poduzeću ili njegovoj izravnoj kupnji radi proširenja poslovanja na novu regiju⁵². Smatra se značajnim elementom međunarodnog ekonomskog utjecaja za stvaranje stabilnih i trajnih veza između država. Glavnim izazovom koji se stavlja pred ovu strategiju smatra se potreba za velikom količinom kapitala za pokrivanje troškova.

Podružnica u potpunom vlasništvu (WOS) smatra se bliskom izravnom stranom ulaganju. Očituje u vidu odlaska novca u stranu tvrtku no umjesto da se taj novac samo ulaže u tvrtku ona se kupuje u cijelosti⁵³. Daljnji tijek poslovanja ugovaraju stranke međusobno.

Pod pojmom „piggybacking“ strategije podrazumijevaju se dvije nekonkurentne tvrtke koje surađuju na unakrsnoj prodaji usluga i proizvoda na međunarodnom tržištu⁵⁴. Strategija je koja zahtjeva visoki stupanj povjerenja među suradnicima, prepuštanje kontrole suprotnoj strani i mogućnost „curenja“ rizika. Kada se uzmu u obzir ostali parametri sa sobom nosi niski rizik.

Uključuje postupak korištenja postojećih distribucijskih lanaca i resursa kako bi se osigurao brzi ulazak proizvoda ili usluge na međunarodno tržište.

⁴⁹ Mahaček, D., Lihtar, Martinko, M.: Ulaganje u poslovanje putem franšize, Ekonomski vjesnik, No. 2/2013, 2013, p. 599

⁵⁰ https://www.law.cornell.edu/wex/joint_venture

⁵¹ https://www.law.cornell.edu/wex/joint_venture

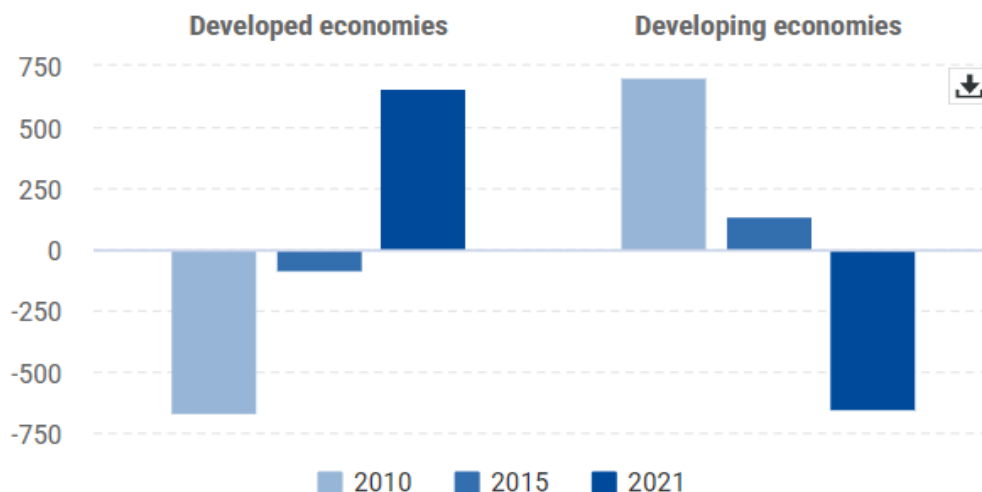
⁵² <https://www.investopedia.com/terms/f/fdi.asp>

⁵³ <https://www.workspace.co.uk/content-hub/business-insight/how-to-enter-a-foreign-market>

⁵⁴ <https://www.workspace.co.uk/content-hub/business-insight/how-to-enter-a-foreign-market>

4. UTJECAJ POMORSKOG PROMETA NA MEĐUNARODNU TRGOVINU

Pomorski promet omogućava razvoj te napredak pojedinog kontinenta, regije ili države razmjennom roba te premještanjem putnika i informacija. Razvijen pomorski promet države te njegov stalni napredak i želja za rastom sinonim su za države koje imaju za cilj gospodarski napredak. Pomorski promet omogućava prijevoz raznovrsne robe u velikim količinama povezujući morem i oceanima razdvojene prostore što nije moguće postići s ostalim vrstama prijevoza. Za razvoj pomorskog prometa te puteva važni su razmještaj velikih luka, raspolaganje vrijednom robom odnosno sirovinama, opremljenost luka, geoprometni čimbenici i mnogi drugi. Postojanost te razvoj robnih tokova uvelike izravno utječu na razvoj međunarodne trgovine⁵⁵. Razvitak pomorskog prometa, a samim time i međunarodne trgovine započinje masovnom proizvodnjom nafte, a aktualno se odvija stalan porast prometa. Pretpostavlja se da je roba ukrcana za međunarodnu otpremu izvozna, dok se roba iskrcana s brodova pretpostavlja da je uvozna. Bilanca pomorske trgovine mjeri razliku između količine utovarene i iskrcane robe.



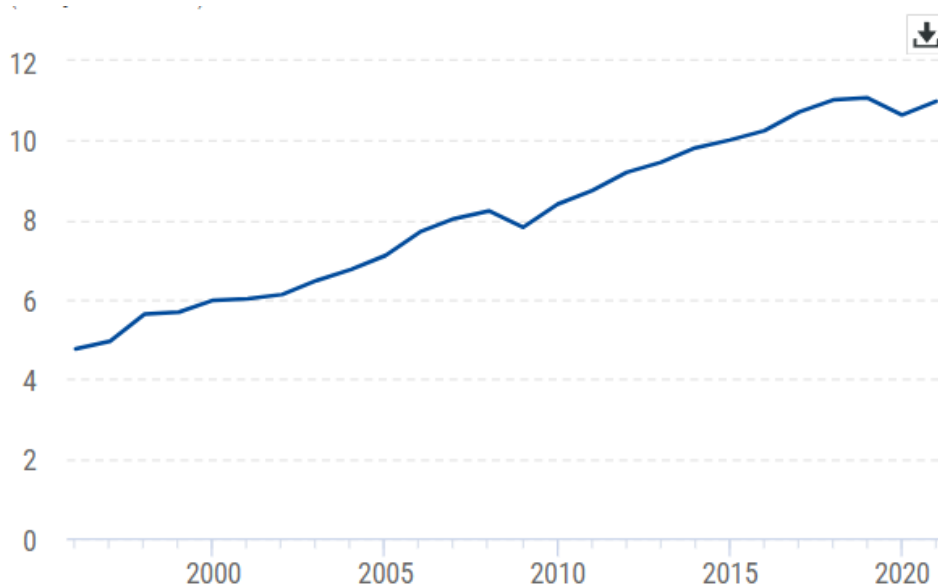
Grafikon 2. Bilanca u pomorskoj trgovini razvijenih zemalja i zemalja u razvoju

Izvor : Handbook of statistics UNCTAD at https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/#Ref_HBAEZ5AR
(24.06.2024.)

⁵⁵ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorski-promet>

Grafikon 2. prikazuje kretanje u bilanci pomorske trgovine razvijenih zemalja i zemalja u razvoju za 2010. , 2015. te 2021. godinu. Vidljivo je kako razvijena gospodarstva objavljuju podatke pomorske trgovine u iznosu od 685 milijuna tona deficita u periodu 2021. godine⁵⁶. Na temelju ostvarene pomorske trgovine razvijene pomorske države ostvaruju suficit. Tada dolazi do zamjena uloga u odnosu na 2010. godinu kada su gospodarstva u razvoju ostvarila približno jednak suficit.

Ostvarenje deficita država u razvoju može se pridodati većoj mjeri istovara suhog tereta uglavnom rasute robe te kontejnerizirane od utovara iste. Ova pojava karakteristična je za gospodarstva na području azijskih zemalja. Paralelno s razvojem sustava u pomorskoj trgovini u 2021. godini zabilježen je porast od 2,2, milijarde tona tereta u odnosu na 2011. godinu, od čega čak 92% čini suhi teret⁵⁷.



Grafikon 3. Roba prevezena pomorskim putem

Izvor: Handbook of statistics https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/#Ref_HBAEZ5AR (24.06.2024.)

Nakon što je cijeli svijet pogođen pandemijom Covid – 19, pomorska trgovina doživljava oporavak u iznosu od 11,0 milijarda tona prevezene robe s obzirom na 2021. godinu⁵⁸. Time ponovno dostiže približno jednak obujam prije pandemije.

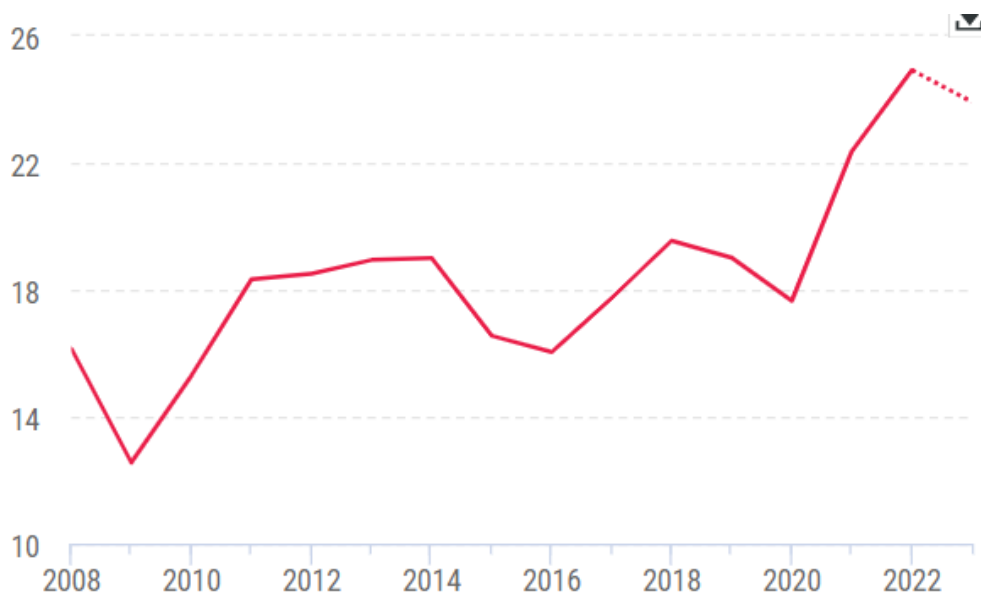
⁵⁶ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

⁵⁷ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

⁵⁸ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

Još od davnina iz Azije se odvijala trgovina raznim predmetima, a razvoj luka na tom području osigurao je vodstvo u količini tereta prevezenog morem. Roba utovarena na području luka ovog kontinenta iznosi 42% u odnosu na luke diljem svijeta⁵⁹. Grafikon 3. prikazuje kretanje trgovine robom pomorskim putem kroz niz godina. Vidljivo je kako dolazi do pada utovarene robe 2010. godine kada količina pada na 7,8 milijarda tona⁶⁰. Nakon navedenog perioda postepeno se povećava količina. Dolazi do utovara robe u iznosu od 11,1 milijarda tona. Gospodarstva očekuju stagnaciju te održavanje dobrih rezultata no već 2020. godine dolazi do pada ukupne količine na 10,6 milijardi tona robe⁶¹.

Godine 1970. više od polovice međunarodne pomorske trgovine bio je tankerski teret. 2021. godine utovarene su tri četvrtine suhog tereta, uglavnom rasuti ili kontejnerizirani. Od ukupnog međunarodnog pomorskog tereta u 2021., 8,0 milijardi tona bio je suhi teret⁶².



Grafikon 4. Međunarodni robni izvoz

Izvor: UN Trade Statistics, <https://unctadstat.unctad.org/EN/Nowcasts.html> (24.06.2024.)

Grafikon 4. prikazuje porast međunarodne robne razmjene u 2022. godini s porastom od 11,4%⁶³. Nakon dvije uzastopne godine pada izvoza 2022. godina druga je po redu u kojoj se

⁵⁹ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

⁶⁰ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

⁶¹ <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

⁶² UNCTAD (2023). *Pregled pomorskog prometa 2023. Prema zelenoj i pravednoj tranziciji*. Publikacija Ujedinjenih naroda. Prodajni broj E.23.II.D.23. Ženeva.

⁶³ <https://hbs.unctad.org/total-merchandise-trade/>

ostvaruje solidan rast. Međunarodni izvoz iznosi 24,9 milijardi dolara što iznosi 2,5 milijardi dolara više u odnosu na 2021. godinu. Na Grafikonu 4. vidljivo je smanjenje izvoza za 4,6% u 2023. godini. UNCTAD procjenjuje daljnji pad u narednim godinama što je vidljivo iz isprekidanih linija grafikona⁶⁴.

U 2022. godini većina razvijenih država zabilježila je porast međunarodne trgovine izuzev Bjelorusije te Ukrajine. Iste godine sjever izvozi više robe od juga te razvijene države pridonose s 13,7 milijardi dolara, a one u razvoju 11,2 milijarde dolara ukupne međunarodne trgovine.

U 2022. godini većina razvijenih država zabilježila je porast međunarodne trgovine izuzev Bjelorusije te Ukrajine. Iste godine sjever izvozi više robe od juga te razvijene države pridonose s 13,7 milijardi dolara, a one u razvoju 11,2 milijarde dolara ukupne međunarodne trgovine.



Grafikon 5. Godišnje stope rasta međunarodne trgovine

Izvor: UNCTAD Total Merchandise Trade, https://hbs.unctad.org/total-merchandise-trade/#Ref_3JYEYKCI (25.06.2024.)

Na Grafikonu 5. prikazane su stope rasta međunarodne trgovine za razvijene zemlje i zemlje u razvoju. Značajan porast uvoza i izvoza odvija se u 2022. godini. U razvijenim zemljama ta brojka iznosi 10% dok u zemljama u razvoju 12% (Azija i Oceanija)⁶⁵. Najveći rast zabilježen je u Afričkim i Američkim državama čak 16,9%. Gospodarstva u razvoju u Americi bilježe porast za 21,4%, a u Africi 18,9%. Oceanija i Azija pridonose uvozu za 10,2%.

⁶⁴ <https://unctadstat.unctad.org/EN/Nowcasts.html>

⁶⁵ https://hbs.unctad.org/total-merchandise-trade/#Ref_3JYEYKCI

4.1. PREDNOSTI I NEDOSTACI POMORSKOG PROMETA U MEĐUNARODNOJ TRGOVINI

Iako je već opće poznato kako se pomorskim prometom odvija 90% međunarodne trgovine zbog njegovih različitih prednosti ipak je potrebno uzeti u obzir i nedostatke korištenja ove vrste prijevoza⁶⁶. U Tablici 1. u nastavku prikazane su glavne prednosti i nedostaci pomorskog prometa.

Tablica 1. Prednosti i nedostaci pomorskog prometa

<u>Prednosti pomorskog prometa</u>	<u>Nedostaci pomorskog prometa</u>
1. Niska cijena 2. Veći kapaciteti 3. Fleksibilna usluga 4. Sigurnost	1. Brzina 2. Rizik prijevoza 3. Infrastruktura 4. Dokumentacija

Izvor: izradila studentica na temelju (<https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>)

Prednosti se mogu istaknuti u različitim segmentima od financijskih pa sve do ekoloških⁶⁷. More kao medij kojim se kreću brodovi kako bi se odvijao pomorski promet je prirodni put te samim time nema potrebe za nikakvim dodatnim ulaganjima i održavanjima što dovodi do nižih cijena. Cilj svakog poslovanja je smanjiti ukupne troškove ali pružiti što bolju uslugu. U procesu prometa roba troškovi prijevoza su oni koji zahtijevaju najveća davanja od strane naručitelja prijevoza. Stoga se neprestano traga za različitim mogućnostima smanjenja tih troškova u svrhu ostvarenja veće profitabilnosti. Pomorski promet omogućuje prijevoz velikih količina robe istovremeno čime se ostvaruje ušteda na mnogim poljima. Brodovi su vrsta prijevoznog sredstva koji može prevoziti različite vrste i gabarite terete za razliku od ostalih transportnih sredstava. Na tržištu pomorskog brodarstva postoje brodovi za rukovanje i

⁶⁶ <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorski-promet>

⁶⁷ <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>

prijevoz teških i vangabaritnih tereta i slično (velika vozila, cijevi, građevinski materijali..). Baš ova karakteristika jedna je od važnijih te razlikuje ovu vrstu prometa od ostalih.

Pomorski promet vrlo je fleksibilan oblik prometa jer postoje fleksibilni ugovori, mogućnost potpune prilagodbe zahtjevima naručitelja prijevoza i slično.

Ubrzan način života i izreka “vrijeme je novac” jedan su od važnijih uzročnika prometnih nesreća, gužvi te ostalih zastoja u prometu. Pomorski promet ističe se kao vrsta prometa u kojoj su rizici prometne nesreće te kvarovi svedeni na minimum. Pomorskim prometom najsigurnije je slati robu koja se definira kao opasan teret baš zbog male mogućnosti dolaska do nesreća te postojanja specijalizirane opreme i kvalificiranog kadra na brodovima. Razvoj tehnologije i raznih tehnoloških mjera posljednjih 10ak godina dodatno povećavaju sigurnost plovidbe.

Iako postoje značajne prednosti koje ovu vrstu prometa uglavnom čine odličnim izborom u međunarodnoj robnoj razmjeni postoje i nedostaci koji se moraju uzeti u obzir. Bitno je sagledati sve parametre te donijeti pravilnu odluku u izboru prometnog sredstva, a neki od nedostataka navedeni su u nastavku⁶⁸.

Ukoliko postoji potreba za brzom dostavom određene robe odnosno tereta pomorski prijevoz neće biti najpogodniji za takve zahtjeve jer često putovanja traju duže od predviđenog vremena. Stoga se ovaj oblik prometa preporučuje u prijevozu roba za koje nema vremenski ograničenog roka isporuke.

Kada se radi o isporuci robe pomorskim prometom postoje mogućnosti utjecaja različitih vremenskih uvjeta te tada dolazi do stagnacije u kretanju, postoji mogućnost gubitka kontejnera, a u onom najgorem slučaju potonuće broda te havarije. Iako je tehnologija posljednjih godina znatno napredovala zbog preookeanskih plovidbi te u nepovoljnim vremenskim prilikama praćenje točnih lokacija brodova te samim time i pošiljaka može biti otežano pa čak i u nekim trenucima nedostupno.

Također postoje razvijene i one manje razvijene zemlje te samim time i lučka infrastruktura nije u svim područjima svijeta jednako razvijena. Postoje velike oscilacije u razini opremljenosti luka. Pojedine luke su opremljene za prihvatanje brodova velikih dimenzija te posjeduju svu potrebnu opremu za manipulaciju i smještaj tereta dok pojedine luke ne

⁶⁸ <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>

posjeduju mogućnost prihvata velikih brodova. Stoga se javlja potreba za razvojem hub & spoke sustava.

Pomorski promet se u mnogim faktorima razlikuje od drugih vrsta prometa pa tako postoji mnogo dokumentacije koju je potrebno ispuniti točno i ažurno. Na taj se način osigurava izbjegavanje problema sa carinjenjem, nesmetano odvijanje prometa te ulazak na područje luka i međunarodne plovne puteve što je od velike važnosti kako bi se odvijala međunarodna trgovina.

5. POSLOVNI RIZICI U POMORSKOM PROMETU

Rizik se definira kao pojava neželjenih događaja u budućnosti. Dovodi se u pitanje sigurnost imovine, novca, ljudi i odgovornost. U poslovanju se razlikuju dva glavna načela rizika, a to su⁶⁹:

1. Sustavni rizici
2. Nesustavni rizici

Sustavni rizici se odnose na velik broj kapaciteta te se automatski njihovi utjecaji reflektiraju na sve elemente pomorskog tržišta. S druge strane kod nesustavnih rizika šteta se koncentrira na određenom kapacitetu ili manjem broju njih i uglavnom nemaju utjecaj na velika tržišta.

Vrlo je važno prepoznati na vrijeme pojavu rizika kako bi se moglo sa njima upravljati u cilju smanjenja posljedica. Na taj se način osigurava efikasnost, sigurnost te profitabilnost. Postoje dva smjera pojave rizika u budućem poslovanju, a odnose se na⁷⁰:

1. Netočna procjena ostvarenih poslovnih procesa
2. Neadekvatne prognoze

Smatra se kako niti jedna procjena rizika nije apsolutno bez nedostataka je ovisi o subjektivnim procjenama.

5.1. ROBNI RIZICI

Pojam međunarodna trgovina podrazumijeva uvoz i izvoz robe u različite države. Prilikom prijevoza roba se izlaže različitim rizicima. Različiti su čimbenici koji mogu prouzročiti pojavu rizika u međunarodnom prometu roba⁷¹:

1. Velike geografske udaljenosti
2. Uporaba različitih prijevoznih sredstava
3. Različiti načini skladištenja
4. Veliki broj sudionika u procesu premještanja robe

⁶⁹ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 273.

⁷⁰ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 151.

⁷¹ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 279.

5. Vremenske nepogode
6. Postojanje razlika između zemalja uvoza i izvoza robe (kulturološke, pravne..)

Može se reći kako je robna razmjena kompleksan pojam jer uključuje mnogobrojne subjekte kako bi ostvarila svoje ciljeve, a svaki od subjekata koji je uključen u ovaj lanac smatra bitnom karikom. Svaka od karika ima točno određene zadatke i obaveze organizirane na koordiniran način koje je bitno da ažurno i odgovorno obavlja kako bi se osigurao siguran i kontinuiran tok robne razmjene. Ukoliko dođe do zastoja ili pogreške u nekoj od karika lanca postoji opasnost od zastoja ne samo u pojedinom segmentu transportnog lanca već u cijelom procesu. Jedna od zadaća špeditera je da u definiranoj zemlji ishodišta ispuni sve potrebne carinske i druge dokumente o teretu. U slučaju da postoji neki nedostatak ili krivo navođenje podataka zemlja koja je definirana kao odredište odbiti će isporuku robe. Proces korekcije dokumentacije uglavnom je dugotrajan proces te može dovesti do dodatnih komplikacija pogotovo ako je datum isporuke robe strogo definiran ili je roba podložna kvarenju. Također u pomorskom prometu tijekom manipulacije robom javlja se opasnost od fizičkog oštećenja kao što su lomovi robe, gubitak i tome slično. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe postavlja tipizirane ugovore za osiguranje odgovornosti prijevoznika, a to su⁷²:

1. Odgovornost za potpuni ili djelomični gubitak i oštećenje na robi koja je nastala za vrijeme trajanja osiguranja
2. Odgovornost prijevoznika za štete koje su primatelji robe pretrpjeli zbog zakašnjenja u isporuci pošiljaka

Zbog toga je važno da se uzmu u obzir sva fizička i kemijska svojstva robe te se postupa u skladu s propisanim pravilima rukovanja, skladištenja i čuvanja.

⁷² Knapić I., Likić R., Zelenika R., Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju. Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo, https://hrcaj.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=20167 (01.06.2024.)

5.2.FINANCIJSKI RIZICI

Pojam financijski rizici podrazumijeva sve rizike koji se odnose na financijsko praćenje različitih aktivnosti u međunarodnoj pomorskoj trgovini. Stoga se poduzeća koriste različitim strategijama za upravljanje rizicima.

U financijske rizike mogu se svrstati kreditni rizici, likvidnost, promjene u kamatnim stopama, rizik financijskih operacija, rizik promjene tečaja pojedinih valuta. Upravljanje financijskim rizicima zahtijeva pažljivo planiranje, analiziranje različitih tržišnih uvjeta te uporabu odgovarajuće operativne strategije.

5.3.TRŽIŠNI RIZICI

Tržišni rizici definiraju se kao rizici smanjenja vrijednosti imovine zbog raznih promjena u tržišnim kriterijima. Promjenjivost i nestabilnost glavne su karakteristike tržišta na temelju kojih se definiraju rizici. Do promjenjivosti i nestabilnosti na tržištu dolazi zbog velikih razlika između ponude i potražnje brodskih kapaciteta. Neprestane promjene u odnosima za rezultat daju neuravnotežena tržišta zbog konjunktturnih ciklusa. Konjunktturni ciklusi su pojava karakteristična za konstantne promjene vozarina te promjene vrijednosti brodova. Za uspješno poslovanje ključno je odabrati kvalitetnog partnera te formirati poslovni lanac temeljen na dobrim komunikacijskim razinama. Razlozi za potrebom ulaska u partnerstvo su⁷³:

1. Jačanje tržišne pozicije,
2. Podjela sudjelovanja u troškovima i ulaganjima,
3. Jačanje konkurencije,
4. Izlazak na nova tržišta,

⁷³ Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014., p. 301.

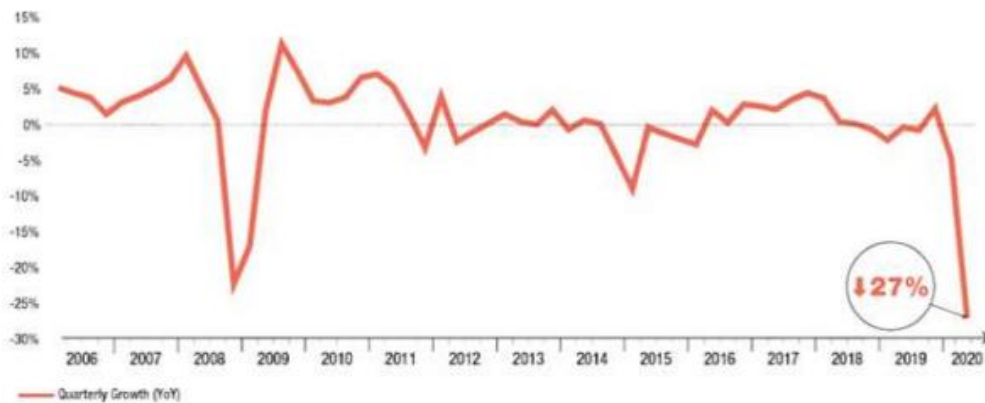
5.4.PRIMJERI UTJECAJA GLOBALNIH RIZIKA NA POMORSKI PROMET I MEĐUNARODNU TRGOVINU

Posljednjih godina razvijene pomorske zemlje bilježe porast primjene pomorskog prometa te ostalih aktivnosti u vezi s pomorstvom. Prirodne pogodnosti pojedine regije te prepoznavanje istih imaju važnu ulogu u iskorištavanju plavih resursa te u gospodarskom plavom rastu.

Pojavom pandemije Covid - 19 u cijelom svijetu postepeno su se provode mjere i ograničenja kretanja te samim time i ograničenja odvijanja pomorskog prometa i trgovine. Europska agencija za pomorsku sigurnost prikuplja i objavljuje sve bitne informacije o razvijanju pandemije. Dolazi do stagnacije na svim poljima pomorskog sektora. Nastavno na novonastalu situaciju, dolazilo je do velikih poremećaja dobavnog lanca te jakih promjena u ponudi i potražnji roba. Mijenja se struktura poslovanja. Javlja se potreba za promjenom robnih tokova te se potražnja robe preusmjerava iz Kine na zemlje Jugoistočne Azije. S obzirom na nagle promjene u ponudi i potražnji ciklički se izmjenjuju faze vrha i depresije te kolapsa i oporavka. Kojim će se tokom odvijati pojava koje faze bilo je nemoguće predvidjeti. Veoma je bilo bitno održati neprestani pristup lukama svijeta kako bi se osigurao neprestan tok međunarodne pomorske trgovine te isporuka prehrambenih proizvoda, energije, sirovina te na samom kraju i medicinske opreme. U periodu pandemije znatno se povećala proizvodnja te potražnja za medicinskom opremom i higijenskim maskama zbog provedenih mjera sigurnosti. Glavni izazov koji je pandemija postavila pred pomorski promet i međunarodnu trgovinu bilo je upravo održavanje pristupa lukama što je otežavala činjenica da se pandemija postepeno širila regijama. U prvom tromjesečju 2020. godine prema podacima UNCTAD-a (Konferencija Ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju) procjenjuje se kako se globalna trgovina robom smanjila za 5% , a razne analize i predviđanja očekivali su pad za čak 27% u drugom tromjesečju. Nadalje, očekivao se godišnji pad prometa roba za 20%, a svjetska banka svojim je bilježenjima donijela informaciju kako se u ožujku ostvaruje pad za 10%, a već u travnju oboren je rekord te dolazi do pada od 20%. 2008. i 2009. godine svijet je pogodila financijska kriza koja je za sobom ostavila traga no COVID – 19 nadmašio je čak i

te posljedice. Međunarodna trgovina smanjuje se za -3,6% u 2020. godini u odnosu na 2019. godinu. Također,⁷⁴ dolazi do smanjenja stope BDP-a (bruto domaći proizvod) na globalnoj

razini za 3.5% cijelu godinu što je za 1% više u odnosu na stopu BDP- a nakon financijske krize u kojoj ona iznosi 2.5%⁷⁵.



Grafikon 6, Trendovi u globalnoj trgovini

Izvor: UNCTAD (2020). UNCTAD Global Trade Update. June (25.05.2024.)

Sukladno navedenim podacima na Grafikonu 6. može se primijetiti kako je globalno trgovinsko stanje neujednačeno. Najveći pad u odnosu na 2019. godinu odvija se u travnju na području Bliskog istoka, a on iznosi 40%. Nadalje pad trgovine zabilježen je i u Latinskoj Americi, Sjevernoj Americi te državama članicama Europske unije njih čak 27. Sve to odvija se nakon konačne odluke Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) o proglašenju pandemije. Kina je država koja je za razliku od ostalih u istom periodu ostvarila mali rast uvoza no već u svibnju dolazi do pada⁷⁶.

Usporavanje međunarodne trgovine i pomorskog prometa vidljivo je kako u zemljama u razvoju tako i u već razvijenim zemljama. Značajno pada razina trgovine, posebno uvoz robe kod zemalja u razvoju što dodatno rezultira usporenjem napretka tih zemalja. Međunarodna trgovina

⁷⁴ UNCTAD (2021). Review of maritime transport 2021. United Nations Publications, <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

⁷⁵ UNCTAD (2021). Review of maritime transport 2021. United Nations Publications, <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>

⁷⁶ UNCTAD (2020). Review of Maritime Transport 2020 (forthcoming). Geneva and New York, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020> (25.05.2024.)

jug -jug označava zemlje poput Indije, Rusije, Kine te Brazila ali i druge zemlje koje u 2007. godini postižu gospodarski rast.

Tablica 2. Globalna trgovina za 2020. godinu

	Q1 2020			Travanj 2020		
	uvoz		izvoz	uvoz		Izvoz
Razvijene zemlje	-6%		-3%	-10%		-14%
Zemlje u razvoju	-2%		-7%	-19%		-18%
Trgovina jug-jug		-2%			-14%	

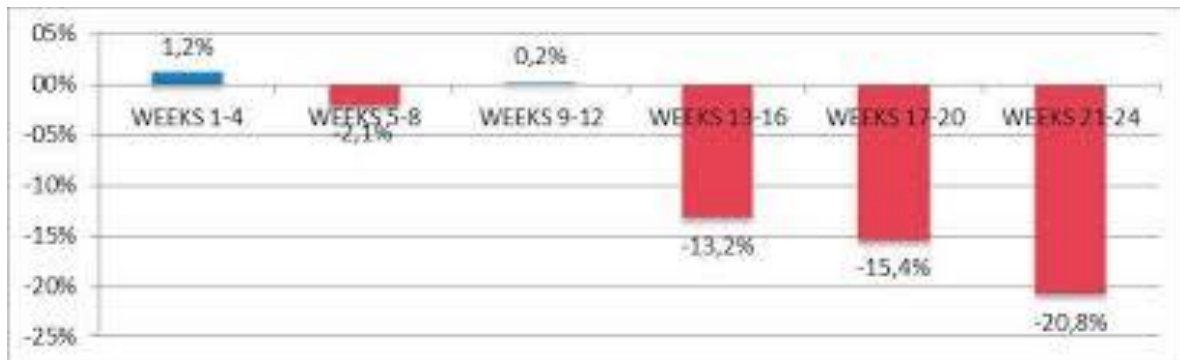
Izvor: UNCTAD (2020). UNCTAD Global Trade Update. June.

Tablica 2. prikazuje kako se uvoz u razvijenim zemljama smanjuje za 6% u odnosu na raniju 2019. godinu, a trgovina u zemljama jug – jug te razvijenim zemljama smanjuje za iznos od 2%. Također vidljivo je kako se stanje izvoza smanjuje za 3% dok se u zemljama u razvoju smanjuje za čak 7% u 2020. godini u usporedbi sa istim razdobljem 2019. godine. S odmicanjem vremena, nastavlja se smanjenje izvoza.

AIS je kratica za automatizirani sustav identificiranja brodova. Sustav funkcionira na način da u stvarnom vremenu prati položaj brodova te se na taj način mogu dobiti konkretni podaci o stanju brodova i pomorskoj trgovini, osim toga služi i za lociranje brodova u slučaju nesreća ili havarija. Razvoj novih sustava digitalizacije i njihova primjena u pomorstvu uvelike su doprinijeli u ažurnosti podataka. Na taj se način dobivaju točniji te konkretniji podatci i informacije u odnosu na zastarjele načine praćenja položaja flota. Rezultati dobiveni putem sustava AIS omogućuju ubrzane analize ključnih varijabli te pomažu prognozirati buduće pomake i razvoj.

Podatci zaprimljeni putem ovog sustava izdani od strane Marine Traffic-a u prvih 20- ak tjedana 2020. godine prikazuju poremećaje međunarodne pomorske trgovine, ali i otpornost pomorskih opskrbnih lanaca. Ipak, kako bi se dobile konkretne i pouzdane informacije, nije

dovoljno uzeti u obzir samo ovaj sustav, već je potrebno uvažiti i razne službene statistike te uobičajene izvore podataka jer postoje određene poteškoće u vidu pokrivenosti regija.



Grafikon 7. Ukupan broj poziva u međunarodnom pomorskom prometu

Izvor: UNCTAD COVID 19 and Maritime transport, https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2021d1_en.pdf (10.5.2024)

Iz Grafikona 7. vidljivo je kako se u prva 24 tjedna 2020. godine broj poziva smanjuje za 8,7% za razliku od 1,1 milijun poziva koji su primljeni u toku prva 24 tjedna prijašnje godine. Dvanaesti tjedan sa sobom donosi veliko smanjenje, a u istom tom periodu COVID – 19 proglašava se pandemijom. Na početku širenja virusa COVID-a 19 međunarodna trgovina i pomorski promet još se odvija bez velikih promjena i to obuhvaća period prvog tromjesečja 2020. godine , nakon čega dolazi do pada broja zabilježenih poziva za 17% u odnosu na isti period 2019. godine. Razdoblje od 13.do 16. tjedna donosi pad za čak 13,2%. Naredni tjedni donose progresivan pad flota za 15,4%, dok se u period od 21. do 24. tjedna taj broj povećava na visokih 20.8%⁷⁷.

Svijet se još nije oporavio od posljedica koje je za sobom ostavio Covid – 19, no već se odvija novi udarac za međunarodno gospodarstvo, a to je rat u Ukrajini i sankcije nametnute prema Rusiji. S obzirom da su obje države uvelike uključene u međunarodnu trgovinu, gospodarstvo na međunarodnoj razini osjetit će provedene sankcije. Cilj uvedenih sankcija bio je kazniti Rusiju zbog provedene invazije na Ukrajinu te obustava pokrenutog rata, a sankcije se ogledavaju u vidu financijskih, pomorskih, trgovinskih i mnogih drugih. Pomorski promet najveći je “udarac” osjetio kroz porast cijena goriva za bunkere. Naime, ovisnost o

⁷⁷ https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2021d1_en.pdf (08.07.2024.)

gorivu nabavljenom iz Rusije je visoka jer se Rusija i dalje smatra glavnim dobavljačem kako plina tako i nafte te ugljena za Europu. Zemlje Europske unije uvoze iz Rusije čak 40% plina te 27% nafte⁷⁸. Europska unija zabranjuje uvoz nafte i naftnih derivata iz Rusije pomorskim prometom što uvelike pogađa Rusiju jer je čak polovina izvoza nafte i njezinih produkata

usmjerena prema Europi⁷⁹. Europa 2021. godine uvozi naftu u vrijednosti od 71 milijarde eura zatim sirove nafte u vrijednosti od 48 milijarde eura no ne zaostaje ni uvoz rafiniranih naftnih produkata u vrijednosti iznosa od 23 milijarde eura⁸⁰. Kako proračun Rusije uvelike ovisi o prihodima akumuliranim od izvoza fosilnih goriva na tržište se reflektiraju posljedice u velikoj mjeri.

Nakon uvođenja svih restrikcija svijet se okreće pronalasku alternativnih dobavljača i izvoznika nafte. Mnoge sile novonastalu će situaciju pokušati maksimalno iskoristiti te povećati cijenu fosilnih goriva. Kako bi se spriječio taj scenarij zemlje OPEC – a (Organizacija zemalja izvoznica nafte) i OPEC+ tome se suprotstavljaju. Nadalje se procjenjuje ostvarenje proizvodnje ukupnog iznosa 12,6 milijuna barela dnevno i time postavljanje novog rekorda u odnosu na 2019. godinu kada je nivo iznosio 12,3 milijuna barela dnevno.

⁷⁸ https://unctad.org/system/files/official-document/dtltbl2021d1_en.pdf (08.07.2024.)

⁷⁹ https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-energy_hr

⁸⁰ https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-energy_hr (29.04.2024.)

Tablica 3. Prikaz zemalja uvoznica ruskih fosilnih goriva

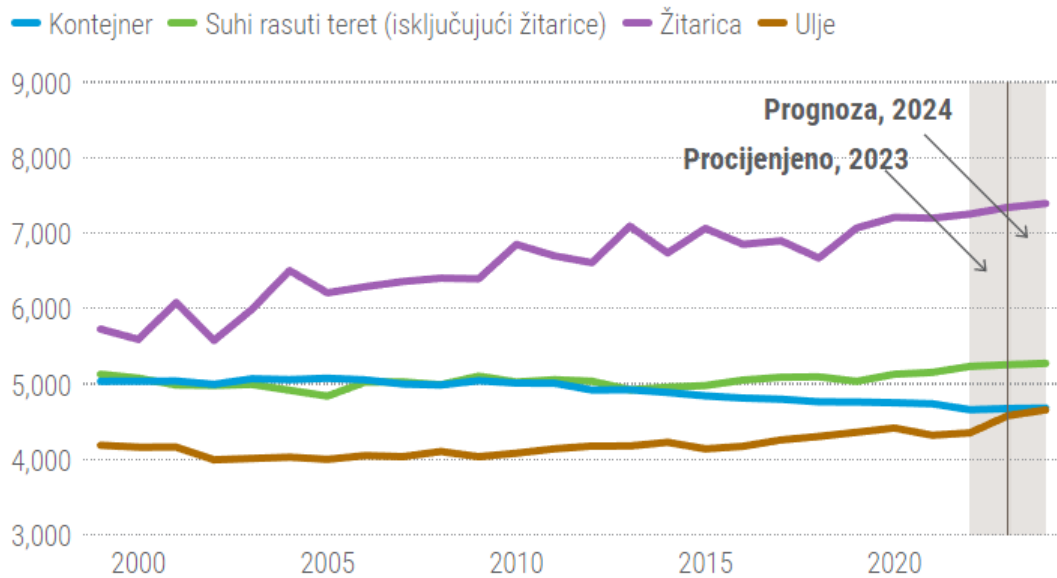
Zemlja	Ruski uvoz fosilnih goriva (ukupno)	Sirova nafta	Prirodni plin	Ugljen
Kina	30,0 milijardi dolara	23,9 milijardi dolara	2,7 milijardi dolara	3,3 milijarde dolara
EU	18,4 milijarde dolara	11,2 milijarde dolara	7,2 milijarde dolara	\$0
Indija	15,2 milijarde dolara	12,8 milijardi dolara	\$0	2,5 milijardi dolara
Turska	12,1 milijarda dolara	7,3 milijarde dolara	3 milijarde dolara	1,7 milijardi dolara
UAE	2,3 milijarde dolara	2,3 milijarde dolara	\$0	\$0
Južna Koreja	2,1 milijarda dolara	0,6 milijardi dolara	0,3 milijarde USD	1,2 milijarde dolara
Slovačka	2,0 milijarde dolara	1,1 milijarda dolara	0,9 milijardi USD	\$0
Mađarska	1,9 milijardi dolara	0,8 milijardi dolara	1,1 milijarda dolara	\$0
Belgija	1,9 milijardi dolara	0,5 milijardi dolara	1,4 milijarde dolara	\$0
Japan	1,8 milijardi dolara	\$0	1,5 milijardi dolara	0,3 milijarde dolara
Španjolska	1,7 milijardi dolara	0,6 milijardi dolara	1,1 milijarda dolara	\$0
Singapur	1,7 milijardi dolara	1,7 milijardi dolara	\$0	\$0
Brazil	1,6 milijardi dolara	1,4 milijarde dolara	\$0	0,2 milijarde dolara
Nizozemska	1,6 milijardi dolara	1,5 milijardi dolara	0,1 milijarda USD	\$0
Saudijska Arabija	1,5 milijardi dolara	1,4 milijarde dolara	\$0	\$0
Egipat	1,4 milijarde dolara	1,3 milijarde dolara	\$0	0,2 milijarde dolara
Bugarska	1,3 milijarde dolara	1,1 milijarda dolara	0,3 milijarde dolara	\$0
Italija	1,2 milijarde dolara	0,8 milijardi dolara	0,4 milijarde dolara	\$0
Malezija	1,1 milijarda dolara	1,0 milijardi dolara	\$0	0,1 milijarda dolara
Češka	1,0 milijardi dolara	1,1 milijarda dolara	\$0	\$0

Izvor: <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/tko-jos-uvijek-kupuje-ruska-fosilna-goriva-u-2023-godini-20230711>
(16.5.2024.)

Priložena Tablica 3. prikazuje poredak zemalja s najvišim uvozom ruskih fosilnih goriva. Vidljivo je kako se Kina nalazi na samom vrhu, odmah nakon nje najveći uvoznik ruskih fosilnih goriva je Europa, a potom Indija. Mnogi izvori ističu kako je Indija povećala količinu nafte i naftnih produkata koje uvozi zbog drastičnog pada cijena ruske nafte. Također Turska se navodi kao zemlja koja u 2023. godini uvozi 10 milijuna dolara vrijednosti fosilnih goriva iz Rusije dok je svaka druga zemlja uvezla tek vrijednost nešto nižu od 3 milijarde dolara⁸¹.

Zbog ratnog stanja osim promjena u cijeni naftnih produkata te mijenjanja robnih puteva uvelike se produžilo i vrijeme putovanja brodova.

⁸¹ <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/tko-jos-uvijek-kupuje-ruska-fosilna-goriva-u-2023-godini-20230711>



Grafikon 8. Produljenje plovidbe po vrstama brodarstva

Izvor: UNCTAD Review of maritime transport, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>
(02.07.2024.)

Grafikon 8. prikazuje kako je najveći porast u trajanju plovidbe zabilježen upravo na brodovima za prijevoz žitarica. Slijede ga brodovi za prijevoz ostalih vrsta rasutog tereta, te kontejnerski brodovi i tankeri. Isprekidane linije prikazuju prognozu produljenja trajanja putovanja po vrstama brodova za period 2024. godine.

6. ZAKLJUČAK

Još od davnina javlja se potreba za razmjenom dobara, a u tom procesu svakako prednost imaju razvijene civilizacije. Slično je i s današnjom robnom razmjenom odnosno međunarodnom trgovinom. Razvijene zemlje imaju glavnu ulogu u trgovini uslugama i proizvodima na globalnoj razini. Proces globalizacije, pojava raznih tehnoloških otkrića te razvoj znanja dovode do sve većeg unaprijeđena pomorskog prometa i povezivanja raznih tržišta. Kada se govori o međunarodnoj trgovini, pod spomenutim pojmom podrazumijeva se povezivanje različitih dijelova svijeta. Bez pomorskog prometa ne može proći povezivanje različitih tržišta jer more omogućuje pristup svim kontinentima uz prijevoz velikih količina tereta. Primarno je potrebno naglasiti značaj regulativa za odvijanje poslovanja, ali i prometa ne samo u grani pomorstva nego i preostalih. Postoje organizacije koje su zaslužene za provođenje međunarodnih propisa te sigurnosti plovidbe i međunarodne svjetske trgovinske razmjene, a najpoznatija je Svjetska trgovinska organizacija (WTO).

Kombinacija različitih prometnih grana omogućuje uslugu od vrata do vrata, ali i smanjenje troškova, a pomorski promet smatra se jednim od ključnih elemenata. S obzirom da se pomorski promet ubraja u uslužne djelatnosti bitno je prilagoditi usluge karakteristikama tereta i zahtjevima tržišta. Razvoj kontejnerizacije ima značajnu ulogu u tome. Omogućio je prijevoz različitih vrsta tereta namijenjenih različitim lokacijama istovremeno. Također je omogućen lakši i brži prekrcaj tereta s broda na kopno ili drugo transportno sredstvo. Iako kontejnerizacija ima razne prednosti u odvijanju pomorskog prometa i međunarodnoj trgovini pred luke svijeta postavlja brojne izazove. Naime nemaju sve luke jednake mogućnosti te kapacitete prihvata velikih brodova, potrebnu opremu za manipulaciju i dobro zainteresirane gravitacijske zone što rezultira dodatnim ulaganjima. Pojava specijalizacije brodova proces je koji je promijenio pomorstvo. Prijevoz tereta prilagođen je karakteristikama istog te je na taj način povećana sigurnost te poboljšana usluga.

Pojam međunarodne trgovine ukazuje na trgovinu između različitih država svijeta. Na tom tržištu države sudjeluju u razmjeni onih usluga i proizvoda koje proizvode uz relativno manje troškove. Također i u međunarodnoj trgovini se često spominje pojam specijalizacije. Ona se očituje baš u segmentu da pojedine države proizvode one proizvode za koje imaju dovoljno resursa i znanja te se potom odvija izvoz. Smatra se kako je navedeni proces specijalizacije povoljan za smanjenje troškova te vrijeme proizvodnje samim time i razmjene dobara. Nakon proizvodnje, potrebno je definirati način na koji će se određeni proizvodi plasirati na vanjsko

tržište, u tome pomažu različite strategije. Strategije osiguravaju odgovarajući plasman usluga i proizvoda kako bi se neometano odvila međunarodna robna razmjena. Međutim, unatoč izboru odgovarajuće strategije izlaska na tržište te adekvatnom ugovoru prijevoz tereta morem, postoje čimbenici koji uvelike mogu utjecati na kvalitetu odvijanja pomorskog prometa. Osim što mogu utjecati na kvalitetu odvijanja, mogu promijeniti neke od elemenata te zahtijevati određene mjere i prilagodbe. Konkretni primjeri bili su pojava pandemije COVID- 19 te rat u Ukrajini koji pred pomorski promet i međunarodnu trgovinu kontinuirano stavljaju velike izazove. Spomenuti događaji doveli su do usporavanja robne razmjene te samim time i smanjenja količine izvoza roba. Činilo se kao da u jednom trenutku svijet i promet stagniraju, no to ipak nije bio slučaj. Pomorski promet i međunarodna trgovina i dalje se odvijaju, ali uz prilagođene mjere i procedure.

Zaključno, pomorski promet i međunarodna trgovina ovisni su jedno o drugome zbog povezivanja svijeta na globalnoj razini uz ostvarenje prijevoza velikih količina teret, a pomorski promet jedna je od važnih komponenti međunarodne trgovine.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Begović : Ekonomika prometnog sistema , Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
2. Domijan Arneri, I. : Poslovanje u pomorskom brodarstvu, Split, 2014.
3. Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992.
4. Kirinčić J.: Luke i terminali, Školska knjiga, Zagreb, 1991.
5. Lušić, Z., "Razvoj svjetskog brodarstva", 2003
6. Mitrović F., Kesić B., Jugović A.; Menadžment u brodarstvu i lukama, Split, 2010.
7. Vidučić V.; Sustavi pomorskog tržišta, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2011.

ČLANCI:

1. E. Vršić : Tržišni miks promocije prometne usluge, Naše more (46), str 132.
2. <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/>
3. Kandžija, V.: Utjecaj međunarodnog okruženja na izvoznu konkurentnost Hrvatske 2008., online: <https://hrcak.srce.hr/file/288771>
4. Knapić I., Likić R., Zelenika R., Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju. Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo, online: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=20167
5. Mahaček, D., Lihtar, Martinko, M.: Ulaganje u poslovanje putem franšize, Ekonomski vjesnik, No. 2/2013, 2013, p. 599
6. Špiljak, L.: „Tko još kupuje ruska fosilna goriva?“, online:<https://www.tportal.hr/biznis/clanak/tko-jos-uvijek-kupuje-ruska-fosilna-goriva-u-2023-godini-20230711>
7. UNCTAD (2023). *Pregled pomorskog prometa 2023. Prema zelenoj i pravednoj tranziciji* . Publikacija Ujedinjenih naroda, broj E.23.II.D.23. Ženeva.

INTERNET IZVORI:

1. „Why is indoor advertising so effective?“, <https://www.rocketdogmedia.com/why-is-indoor-advertising-so-effective/> (26.04.2024.)
2. Europska komisija, „Opći sporazum o trgovini uslugama“, <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/hr/content/opci-sporazum-o-trgovini-uslugama-gats> (16.06.2024.)
3. Hrvatska enciklopedija: Pomorski promet, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/pomorski-promet> (08.04.2024.)
4. Hrvatska enciklopedija: Vanjska trgovina, <https://www.enciklopedija.hr/clanak/vanjska-trgovina> (26.04.2024.)

5. Hrvatska komisija, „Sankcije u području energije“, https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-energy_hr (29.04.2024.)
6. <https://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/pomgeograf/Razvoj%20pomorstva.pdf> (08.04.2024.)
7. Legal Information Institute; „Joint venture“, https://www.law.cornell.edu/wex/joint_venture (20.06.2024.)
8. Pomorac.hr: „Pomorski prijevoz i njegov značaj u međunarodnom prometu“, 25.10.2020., <https://pomorac.hr/2020/10/25/pomorski-prijevoz-i-njegov-znacaj-u-medunarodnom-prometu/> (12.05.2024.)
9. R. Heakal: „International (Global) Trade: Definition, Benefits, Criticisms, 07.05.2024., <https://www.investopedia.com/insights/what-is-international-trade/> , (01.06.2024.)
10. Špiljak L.: „Brojke govore za sebe“, 11.07.2023., <https://www.tportal.hr/biznis/clanak/tko-jos-uvijek-kupuje-ruska-fosilna-goriva-u-2023-godini-20230711> , (20.06.2024.)
11. UNCTAD (2020). Review of Maritime Transport 2020 (forthcoming). Geneva and New York, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020> (25.05.2024.)
12. UNCTAD (2021). Review of maritime transport 2021. United Nations Publications, <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021> (25.05.2024.)
13. UNCTAD (2023), „Total merchandise trade“, <https://hbs.unctad.org/total-merchandise-trade/> (24.06.2024.)
14. UNCTAD (2023.), „World seaborne trade“, <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/> (24.06.2024.)
15. UNCTAD (2024), „Nowcasts , Statistics empowering development throuh dana“, <https://unctadstat.unctad.org/EN/Nowcasts.html>, (25.06.2024.)
16. Vršić E. ; „Tržišni miks promocije prometne usluge“, MEDIATOR s.p., Portorož, 13.10.1999., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=pojam+promet> (10.04.2024.)
17. Workspace Group; „How to enter a foreign market“, <ps://www.workspace.co.uk/content-hub/business-insight/how-to-enter-a-foreign-market> (16.06.2024.)
18. WTO, „ History of multilateret tading system“, https://www.wto.org/english/thewto_e/history_e/history_e.htm (20.06.2024.)
19. <https://carina.gov.hr/pojasnjenja-carinske-uprave-o-primjeni-kvota/4184> (08.07.2024.)
20. https://unctad.org/system/files/official-document/dtl1b2021d1_en.pdf (08.07.2024.)

KAZALO KRATICA

Kratika		
AIS	Automatic Identification System	Automatski identifikacijski sustav
BDP	Gross domestic product	Bruto domaći proizvod
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	Opći sporazum o carinama i trgovini
GATS	General Agreement on Trade in Services	Opći sporazum o trgovini uslugama
IMO	International Maritime Organization)	Međunarodne pomorske organizacije
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries	Organizacija zemalja izvoznica nafte
TEU	twenty-foot equivalent unit	Jedinica ekvivalenta dvadeset stopa
UNCTAD	UN Trade and Development	Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvo
WTO	World Trade Organization	Svjetska trgovinska organizacija

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prednosti i nedostaci pomorskog prometa	25
Tablica 2. Globalna trgovina za 2020. godinu	33
Tablica 3. Prikaz zemalja uvoznica ruskih fosilnih goriva	36

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Učestalost online kupnje od 2017. do 2023.	18
Grafikon 2. Bilanca u pomorskoj trgovini razvijenih zemalja i zemalja u razvoju	21
Grafikon 3. Roba prevezena pomorskim putem	22
Grafikon 4. Međunarodni robni izvoz	23
Grafikon 5. Godišnje stope rasta međunarodne trgovine	24
Grafikon 6, Trendovi u globalnoj trgovini	32
Grafikon 7. Ukupan broj poziva u međunarodnom pomorskom prometu	34
Grafikon 8. Produljenje plovidbe po vrstama brodarstva	37

POPIS SLIKA

Slika 1. Specijalizirani brod za prijevoz generalnog terete – kontejnerizacija	8
Slika 2. Specijalizirani brod za rasute terete	10
Slika 3. Specijalizirani brod za prijevoz ukapljenog plina	13

