

Utjecaj globalizacije na pomorski promet

Popović, Ivan

Master's thesis / Diplomski 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:187:026499>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-25**



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**

IVAN POPOVIĆ

UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET
THE IMPACT OF GLOBALIZATION ON MARITIME
TRANSPORT**

**DIPLOMSKI RAD
MASTER THESIS**

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: prof. dr. sc. Ana Perić Hadžić

Student: Ivan Popović

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu

JMBAG: 0112045345

Rijeka, listopad 2024.

Student: Ivan Popović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu

JMBAG: 0112045345

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom

___UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET_____

izradio samostalno pod mentorstvom ___prof. dr. sc. Ane Perić Hadžić _____ .

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

Student



Ivan Popović

Student: Ivan Popović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu


JMBAG: 0112045345

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog 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 diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Ivan Popović – autor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ivan Popović', is written over a horizontal line.

SAŽETAK

Globalizacija je proces povezivanja na globalnoj razini, te je nastala kao posljedica tehnoloških, kulturnih, političkih, socijalnih i društvenih promjena. Pomorski promet kao međunarodna poveznica između kontinenata, je najviše zahvaćen globalizacijom. Sa gospodarskim i trgovačkim rastom gospodarstava država, rastao je i pomorski promet. Taj je rast praćen tehnološkim inovacijama u prijevozu, kontejnerizacijom, kao i tehnološkim razvitkom brodova, koji postaju veći i specijalizirani za prijevoz kontejnera. Vozarina je glavni faktor kojim se vode brodari u poslovanju, te su inovacije potrebne kako bi se smanjio trošak po jedinici tereta. Uz tehničke inovacije u brodarstvu, strategija razvitka luka je važan faktor kako bi se omogućio prihvat specijaliziranih i sve većih kontejnerskih brodova. U pomorskom prometu, utjecaj globalizacije na najvidljiviji kroz promjene u usporedbi najvećih kontejnerskih luka od 1970. do danas, gdje je uočljiv pomak važnosti luka iz SAD-a i Europe na daleki Istok. Usporedba 5 najvećih kontejnerskih brodara je najbolji pokazatelj stanja na tržištu kontejnerskog prostora, pošto isti brodari zauzimaju skoro 65 % tržišta. Uostalom, uočljive su i promjene kod brodara, koji se osim svojim osnovnim poslovanjem, počinju baviti i transportom robe cestovnim i željezničkim prijevozom, skladištenjem robe te upravljanjem kontejnerskim terminalima, vertikalno integrirajući svoje poslovanje kako bi povećali svoj tržišni udio i smanjili troškove. U budućnosti po pitanju kontejnerskog brodarstva, može se očekivati stagnacija vozarina, promjene po pitanju regulacije emisijskih plinova sa brodova te konsolidacija i preslagivanje alijansi brodara.

Ključne riječi: globalizacija, pomorski promet, ekonomija razmjera, morske luke, proces kontejnerizacije, kontejnerski brodovi, brodari.

SUMMARY

Globalization is a process of connecting on a global level, and it was created as a result of technological, cultural, political, social and societal changes. Maritime transport, as an international link between continents, is the most affected by globalization. With the economic and commercial growth of the countries' economies, maritime traffic also grew. This growth is accompanied by technological innovations in transport, containerization, as well as the

technological development of ships, which are becoming larger and specialized for transporting containers. Freight rate is the main factor that drives shippers in business, and innovations are needed to reduce the cost per unit of cargo. Along with technical innovations in shipping, the port development strategy is an important factor in order to enable the reception of specialized and increasingly large container ships. In maritime transport, the impact of globalization is most visible through changes in the comparison of the largest container ports from 1970 to today, where a shift in the importance of ports from the USA and Europe to the Far East is noticeable. A comparison of the 5 largest container shippers is the best indicator of the state of the container space market, since the same shippers occupy almost 65% of the market. After all, there are also noticeable changes among shippers, who, in addition to their basic business, are also starting to deal with the transportation of goods by road and rail, storage of goods and management of container terminals, vertically integrating their business in order to increase their market share and reduce costs. In the future, in terms of container shipping, we can expect stagnation of freight rates, changes in the regulation of emission gases from ships, and consolidation and rearrangement of shipping alliances.

Keywords: globalization, maritime transport, economy of scale, seaports, containerization process, container ships, shipping companies.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	III
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	3
2. GLOBALIZACIJA I ULOGA U POMORSKOM PROMETU	4
2.1. POJAM GLOBALIZACIJE	4
2.2.1. <i>Globalizacija kroz povijest</i>	5
2.2. ASPEKTI I POSLJEDICE GLOBALIZACIJE	9
3. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET	12
3.1. UBRZANJE GLOBALIZACIJE U DRUGOJ POLOVICI DVADESETOG STOLJEĆA.....	13
3.2. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET	19
3.2.1. <i>Pomorski promet i svjetska flota</i>	22
3.2.2. <i>Veličina brodova</i>	24
3.3. UTJECAJ NA KONTEJNERSKI POMORSKI PRIJEVOZ	27
3.4. UTJECAJ NA STRATEGIJU RAZVITAKA LUKA.....	30
3.4.1. <i>Preuzimanja i alijanse brodarskih poduzeća</i>	31
3.4.2. <i>Lučki izazovi i luke 21og stoljeća</i>	33
3.4.3. <i>Kontejnerski promet u lukama</i>	37
4. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA BROADARSKO POSLOVANJE	42
4.1. ANALIZA I USPOREDBA BROADARSKIH KOMPANIJA	44
4.1.1. <i>Mediterranean Shipping Company (MSC)</i>	44

4.1.2. <i>Maersk</i>	46
4.1.3. <i>CMA CGM Group</i>	48
4.1.4. <i>COSCO Group</i>	50
4.1.5. <i>Hapag - Lloyd</i>	51
4.2. BUDUĆNOST BRODARA I KONTEJNERSKOG TRŽIŠTA	53
5. ZAKLJUČAK	55
LITERATURA	58
POPIS TABLICA	62
POPIS GRAFIKONA	62
POPIS SLIKA	63

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja ovog diplomskog rada je utjecaj globalizacije na razvoj pomorskog prometa, kako u tehnološkom tako i u ekonomskom smislu, te je potaknula sudionike pomorske trgovine, države i brodare, da se prilagode globalnim procesima i konstantno se prilagođavaju promjenama na tržištu, kako bi mogli odgovoriti na izazove te usporedno prilagoditi poslovanje. Kako navedeno pomorsko tržište postaje veće, tako rastu i potrebe da se regulira isto, kako bi se uspostavio red na tržištu te se onemogućila uspostava monopola ili oligopola. Dakako, ono je daleko od savršene konkurencije, ali omogućuje prilaz tržištu od strane različitih sudionika. Sudionici pomorskoga tržišta, države kroz luke, te brodari, su doživjeli razne promjene od početka 20. stoljeća do danas, koje se mogu očitovati kroz promjene u volumenu prometa, tehnološkom napretku, utjecaju na ekonomije u razvoju te na geopolitički utjecaj. Također, važno je napomenuti i ekološki utjecaj, gdje brodovi kao jedni od najvećih onečišćivača na svijetu, brodari su obvezni i prisiljeni na promišljanje u inovacijama kako bi se smanjili negativni utjecaj emisije štetnih plinova na okoliš.

Predmet istraživanja je analizirati i istražiti promjene koje su nastale pod utjecajem globalizacije, a odnose se na razvoj pomorskog prijevoza, brodarka i brodarstva, luka i lučkog područja te daljnji razvoj zaleđa luka kao sredstva za dalje oplemenjivanje prometnog pravca. Tehnološki napredak kroz razvoj kontejnerizacije te njezina implementacije u pomorski promet se može izraziti kroz povećanje volumena tereta u pomorskom prijevozu, te je potrebno istražiti događaje koji su doveli do povećanja pomorskog prometa.

Problem i predmet istraživanja se odnose na dva povezana **objekta istraživanja** : proces globalizacije te pomorski promet.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja, postavljena je radna hipoteza:

Globalizacija i njezin proces je utjecao na tehnološke promjene u dizajnu brodova, povećanju volumena tereta, te ekonomije razmjera, uz promjene kroz razvoj globalne lučke mreže, poslovanje brodara te utjecaj na ekonomije u razvoju. Također, važan je i ekološki utjecaj brodova na okoliš, kao jedni od najvećih onečišćivača na svijetu.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i cilj istraživanja u ovom diplomskom radi je utvrditi kako globalizacija je utjecala na pomorski promet, na međunarodnoj razini, počevši od početka dvadesetog stoljeća. Također, potrebno je i prikazati na koji način su tehnološki napreci u povećanju kapaciteta brodova, kao i kontejnerizacija, doveli do prilagodbe morskih luka te povećanja volumena pomorskoga prometa. Prikaz utjecaja na prvih pet vodećih kontejnerskih brodara i utjecaj globalizacije na njihovo poslovanje kroz povijest te do današnjeg dana, kao i promjene u poslovanju.

U cilju ostvarivanja svrhe i ciljeva istraživanja, postavljaju se ključna pitanja na koja se ovim radom želi dati odgovor:

- Što je to globalizacija?
- Kakav je utjecaj globalizacije na međunarodni pomorski promet?
- Kako je globalizacija utjecala na tehnološki napredak brodova?
- Kako je globalizacija utjecala na ekonomiju razmjera u brodarstvu?
- Koji je utjecaj globalizacije na ekologiju?
- Što je globalizacija donijela ekonomijama u razvoju?
- Kako je globalizacija utjecala na promjene u poslovanju brodara?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Diplomski rad je pisan uz pomoć znanstvenih metoda analize, sinteze, indukcije i dedukcije, deskripcije, klasifikacije i komparacije. Pri izlaganju rezultata istraživanja kao oblik ilustracije su korištene tablice i grafički prikazi.

1.5. STRUKTURA RADA

Diplomski rad je prikazan u nekoliko međusobno povezanih dijelova. U prvom dijelu, ili Uvodu, su navedeni problem, predmet i objekti istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena struktura rada.

U drugom dijelu diplomskoga rada se prikazuje pojam **Globalizacija i uloga u pomorskom prometu**. U tome dijelu se govori o značenju pojma globalizacije, o povijesti nastanka toga pojma te njenim čimbenicima i važnosti za globalnu ekonomiju i tržište.

Treći dio naslova **Utjecaja globalizacije na pomorski promet** predočava rezultate istraživanja utjecaja globalizacije na različite teme, kroz promjene u pomorstvu, kao i promjene ponašanja sudionika pomorskoga tržišta. U ovom dijelu se analizira utjecaj globalizacije na povećanje volumena prometa, tehnološki i ekološki napredak brodova, na ekonomije u razvoju i utjecaj na globalne lučke mreže.

U četvrtom dijelu **Utjecaj globalizacije na poslovanje brodarskih poduzeća** je prikazano poslovanje 5 najvećih brodara sa područja kontejnerskoga prometa, gdje su navedene njihove razvojne etape, kao i promjene u poslovnoj politici tokom godina, uzimajući u obzir utjecaj globalizacije. Također, istraženi su načini i rezultati poslovanja danas, kao i ključne odrednice budućeg razvoja brodarskih poduzeća.

Posljednji dio, **Zaključak**, sadrži sintezu rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. GLOBALIZACIJA I ULOGA U POMORSKOM PROMETU

2.1. POJAM GLOBALIZACIJE

Globalizacija označava proces interakcije i integracije među ljudima, kompanijama te vladama. Ona je vođena međunarodnom trgovinom, investicijama te informacijskom tehnologijom, sa razvitkom računalne tehnologije. Proces globalizacije ima dalekosežne ekonomske, socijalne, kulturne i političke posljedice. Prema Paulu Jamesu i Manfred B. Stegeru, termin globalizacije se prvi put pojavljuje početkom dvadesetog stoljeća, dok se u današnji smisao te riječi razvio u drugoj polovici dvadesetog stoljeća. U javnosti se sve više počinje upotrebljavati nakon 1990ih i raspada komunističkoga sustava, kao opis neviđene međunarodne povezanosti između država u post hladnoratovskom okruženju¹.

Sa razvojem transportne i komunikacijske tehnologije u devetnaestom i dvadesetom stoljeću, pojavljuju se i izvori te iste globalizacije. Ona je primarno ekonomski proces interakcije i integracije sa društvenom i kulturnog aspekta, koja se razvija iz svjetske povezanosti matičnih država sa svojim kolonijama, te proporcionalno sa rastom svjetske trgovine u to vrijeme, raste i razmjena ideja, uvjerenja i kultura. Također, važno za napomenuti je i činjenica da se međunarodna diplomacija ima svoje korijene u globalizacijskim idejama toga razdoblja.

Pojam globalizacije se pojavljuje 30tih godina prošlog stoljeća kao termin u engleskom jeziku, kroz kontekst edukacije. Prvo korištenje termina u ekonomskom smislu dolazi od francuskog ekonomista Francois Perrouxa koji 1960ih koristi francuski termin „mondialisation“, što bi u prijevodu značilo globalizam. Theodore Levitt, ekonomist i profesor na Harvard Business School, je također popularizirao termin te ga uveo u termin poslovne zajednice polovicom osamdesetih.² „Konvencionalna definicija globalizacije podrazumijeva proces otvaranja i liberalizacije nacionalnih financijskih tržišta i njihova stapanja u globalno

¹ Steger, J.: A Genealogy of “Globalization”: The Career of a Concept, str. 16, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2014.951186> (20.08.2024.)

² Steger, J.: A Genealogy of “Globalization”: The Career of a Concept, str. 5, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2014.951186> (20.08.2024.)

tržište kapitala. No danas se češće pod tim pojmom podrazumijeva "međunarodna integracija" dobara, tehnologija, rada i kapitala pa se može govoriti o globalizaciji u širem smislu" (Dujšin). Thomas L. Friedman u svome radu „The Dell Theory of Conflict Prevention“ popularizira termin „ravni svijet“, u kojem argumentira da je međunarodna trgovina nepovratno promijenila svijet, na dobro i na loše³. On tumači da je globalizacijski korak brz i da je utjecaj na poslovanje i organizaciju poduzeća velik te da nastavlja rasti. Otvaranje i deregulacija tržišta rada, roba i kapitala teži prema neoliberalnoj globalizaciji, u kojoj se, prema teoriji omogućuje slobodno kolanje radnika, kapitala i trgovine.

2.2.1. Globalizacija kroz povijest

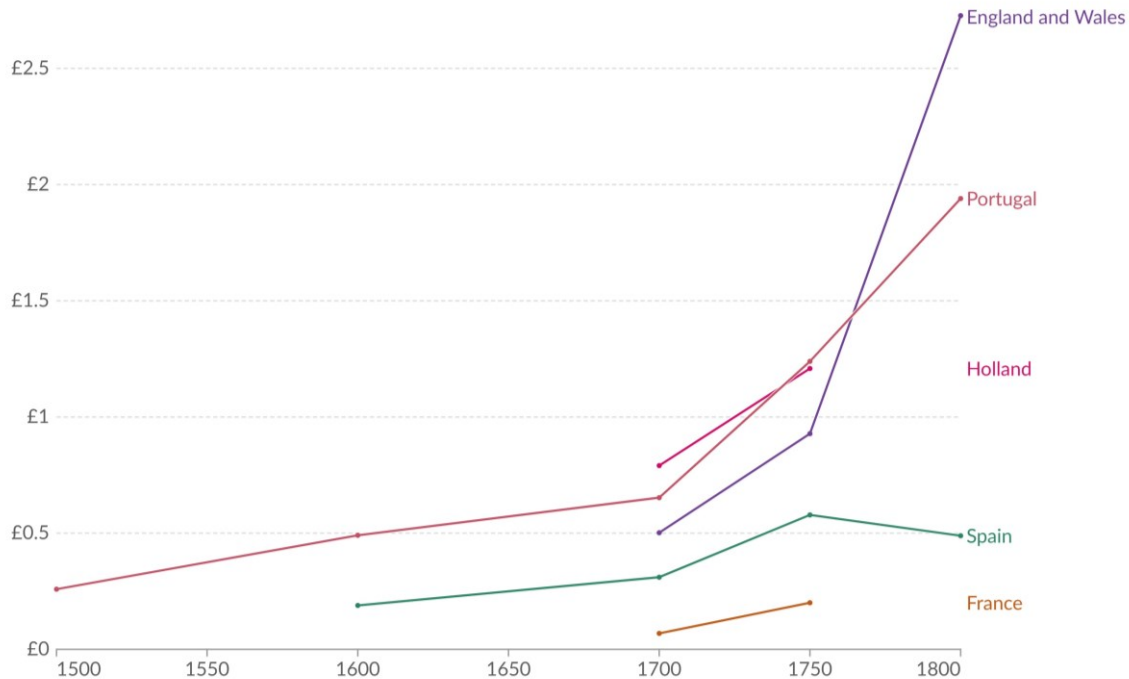
Kroz povijest se globalizacija odvijala ograničeno, dok je svoj razvoj na velikoj razini počeo u 17. i 18. stoljeću sa razvitkom trgovačkim mreža kolonija i matičnih država. Kod drevnih civilizacija Mezopotamije, Egipta, Indije i Kine, trgovina se odvijala u sklopu bartera, gdje su navedene civilizacije razmjenjivale robu na lokalnim trgovima. Put svile je moguće navesti kao konkretan primjer trgovinske razmjene u globalnome obliku, gdje su trgovci putovali između Kine i Mediterana, omogućavajući razmjenu robe, ideja, kulture i tehnologije. Antički Grci su osnivali svoje kolonije diljem Mediterana, te tako širili kontakte, trgovinu, grčku kulturu, dok su Rimljani specifični, pošto su sa osnivanjem Rimskoga carstva povezali velik dio Europe, Bliskog Istoka i sjeverne Afrike, stvarajući jedinstveno tržište i kulturnu sferu koja je utjecala na sve ostale narode koji su živjeli unutar, ali i u pograničnome području carstva⁴.

Sa ulaskom u srednji vijek, u Europi se trgovina lokalizirala, te je velika većina ekonomske aktivnosti usredotočena na države, sa zamiranjem međudržavne trgovine. Izuzetak se može naći u trgovačkim republikama poput Venecije i Genove, koje su povezivale gradove Europe svojim trgovačkim vezama sa obalnim gradovima Bliskoga Istoka putem trgovaca i sajмова. Islamski kalifat je stvorio jedinstveno tržište na području sjeverne Afrike i Bliskog

³ Mathur A.: „The Dell Theory of Conflict Prevention“, str. 1, <https://arshmathur.medium.com/the-dell-theory-of-conflict-prevention-aaaa63fedfe9> (24.09.2024.)

⁴ Bićanić I.: „Druga globalizacija od sredine XIX st. do 1914. i razlike spram ostalih globalizacija“, str.2, <https://arhivanalitika.hr/blog/druga-globalizacija-od-sredine-xix-st-do-1914-i-razlike-spram-ostalih-globalizacija/> (29.07.2024.)

Istoka, neviđenog od doba Rimskoga carstva, gdje su islamski trgovci povezivali Bliski Istok, sjevernu Afriku, Europu i Aziju, istodobno šireći otkrića te kulturne ideje. Doba geografskih otkrića karakterizira istraživanje novih trgovačkih puteva prema Indiji i Kini te kolonizacija velikih područja u sjevernoj i južnoj Americi, zapadnoj Africi te jugoistočnoj Aziji, koje je otpočelo sa Kolumbovim otkrićem Amerike.

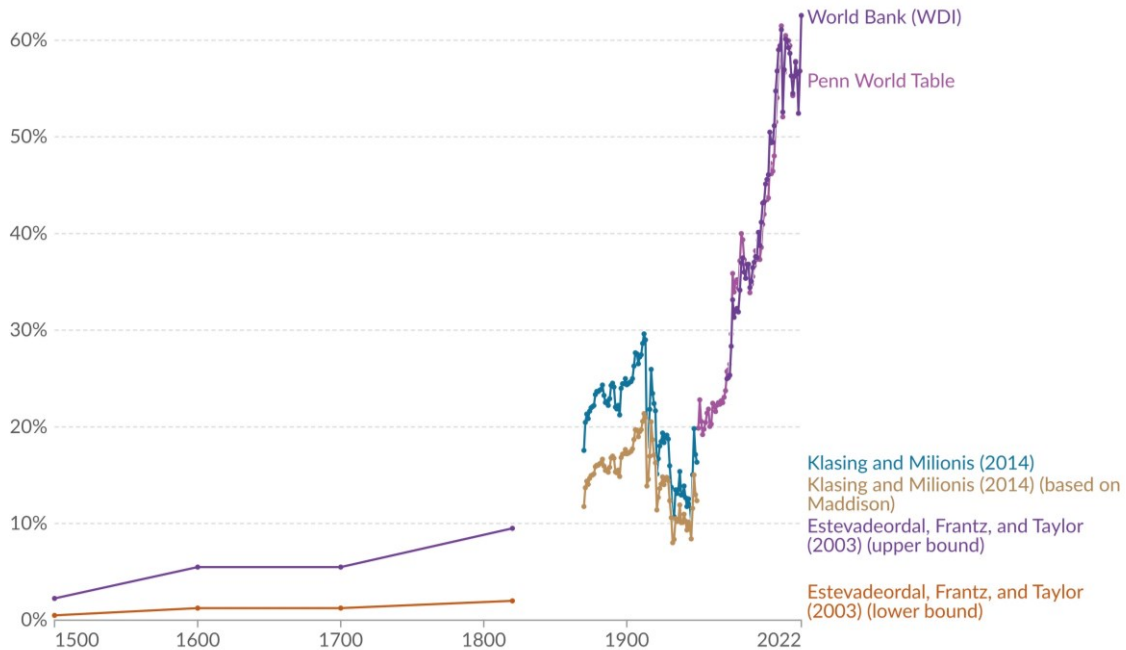


Grafikon 1. Međukontinentalna trgovina per capita prema određenim državama, u razdoblju od 1500. do 1800. godine

Izvor : Ortiz-Ospina E.; Beltekian D.; Roser M.; „Trade and Globalization“, Our World in Data, 2024., <https://ourworldindata.org/trade-and-globalization> (29.07.2024.)

Prethodni graf prikazuje prvu etapu razvoja globalizacije, koja je bila vođena kolonijalizmom. Prekooceanski dotok dobara između matičnih država te kolonija imao je pozitivan utjecaj na ekonomiju matičnih država, poglavito Francuske, Španjolske i Nizozemske, dok je drastičan porast vrijednosti trgovine zabilježen u Engleskoj te Portugalu. U prvome razdoblju globalizacije, merkantilističke prakse su zaslužne za takav razvoj trgovine

između matičnih država i kolonija, te su iste te države tarifama branile međudržavnu trgovinu, koje je trajalo do prve industrijske revolucije.⁵



Grafikon 2. Proces globalizacije od 1500. do 2022. godine

Izvor : Ortiz-Ospina E.; Beltekian D.; Roser M.; „Trade and Globalization“, Our World in Data, 2024., <https://ourworldindata.org/trade-and-globalization> (30.07.2024.)

Druga etapa razvoja globalizacije u periodu između 1860. do prvoga Svjetskoga rata je karakterizirana kroz otvaranje međudržavne trgovine kao posljedica industrijske revolucije i masovne proizvodnje robe, koju je bilo potrebno plasirati na tržišta. Ta tržišta su, osim kolonija, postale i tržišta drugih zemalja Europe, što je za posljedicu dovelo do otvaranja tržišta i trgovine, te postupan rast udjela trgovine u BDP-u zemalja, kao i rast BDP-a. Smanjenje međudržavnih tarifa, uvođenje zlatnog standarda, kao i smanjenje troškova prijevoza, je dovelo do porasta trgovine⁶. To je vidljivo kroz porast uvoza i izvoda dobara između država, podijeljen kroz

⁵ Bićanić I.: „Druga globalizacija od sredine XIX st. do 1914. i razlike spram ostalih globalizacija“, str.3, <https://arhivanalitika.hr/blog/druga-globalizacija-od-sredine-xix-st-do-1914-i-razlike-spram-ostalih-globalizacija/> (30.07.2024.)

⁶ Hugot J., Fouquin M.: „Trade globalisation in the last two centuries“, str.1, <https://cepr.org/voxeu/columns/trade-globalisation-last-two-centuries> (24.09.2024.)

globalni BDP, koji je prikazan na prethodnome grafu u periodu između 1860. do 1914. i prvoga Svjetskoga rata.

U kontekstu pomorskog prijevoza, najvažniji je period treće etape između 1950. i 1970. godine. Taj se period poklapa sa Europskim rastom koji se dogodio poslije Drugog Svjetskog rata te Bretton Woods sistemom, koji je definirao osnivanje Međunarodnog monetarnog fonda, kao i Svjetske banke, te je definirao ulogu američkog dolara kao vodeće svjetske valute u međunarodnoj trgovini, kroz fiksni tečaj u odnosu na ostale europske valute, te je isti dolar bio osiguran zlatnim standardom⁷. Također, kontejnerizacija kao tehnološka novina u međunarodnom pomorskom i kopnenom prijevozu je ostao najvažniji trenutak za pomorsku trgovinu. Period treće etape globalizacije završava ukidanjem zlatnog standarda za američki dolar.

Četvrta etapa globalizacije počinje sa uspostavljanjem WTO-a (eng. *World Trade Organization*), ili Svjetske trgovinske organizacije 1995. godine. Svjetska trgovinska organizacija je međunarodna organizacija sa sjedištem u Ženevi, koja regulira međunarodnu trgovinu. Ona je nastala na temelju dogovora između vlada država članica Ujedinjenih naroda, te predstavlja institucionalni i pravni okvir multilateralnog trgovinskog sustava u području carina, trgovina robama, uslugama i intelektualnom vlasništvu. Osnovana je 1995. godine, ali svoje korijene vuče iz GATT-a (eng. *General Agreement on Tariffs and Trade*), odnosno Općem sporazumu o carinama i trgovini⁸. Četvrtu etapu, koja traje do današnjeg dana, karakterizira digitalna revolucija. Ona je omogućila novo razdoblje strukturiranja svjetskog gospodarstva, kroz razbijanje proizvodnog procesa na lanac dodane vrijednost gdje se svaki dio opskrbnog lanca može odvijati u drugom postrojenju, čak i u drugoj državi. Digitalizacija je omogućila umreženost i organizaciju proizvodnje, koja nije prije bila moguća te je dovela do novih mogućnosti u globalnome ekonomskom razvoju.

⁷ Johnson A.: „The Three Waves of Globalisation“, str.1, <https://archive.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-1-2008/The-Three-Waves-of-Globalisation/index.html> (25.09.2024.)

⁸ WTO: „What is the World Trade Organization“. str.1. https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact1_e.htm (22.09.2024.)

2.2. ASPEKTI I POSLJEDICE GLOBALIZACIJE

Za globalizaciju se smatra da je to mnogostrani fenomen koji utječe na različite segmente društva, ekonomije, politike i okoliša. Sukladno tome možemo navesti i aspekte koji se kreću od ekonomskih, tehnoloških, kulturoloških, političnih, društvenih i ekoloških. Ekonomski aspekti se odnose na trgovinu, koja je drastično porasla kroz utjecaj globalizacije. Povećanje investicija preko granice, kroz povećanje FDI (eng. *Foreign Direct Investment*) te potrefljenog investiranja fondova. Također, multinacionalne kompanije su odgovorne za povećanje međunarodne trgovine i investiranja. Za kraj, međunarodni opskrbeni lanci, gdje se proizvodnje integrira u više država, smanjujući cijenu za krajnjeg kupca i potiče razvitak država u razvoju, te su važni u trenutnoj međunarodnoj trgovinskoj situaciji. Globalizacija se manifestirala kroz rast globalne trgovine kao proporcije outputa, te je prikazana u eksploziji FDI-a, gdje je FDI u zemljama u razvitku iznosio 2,2 milijarde USD, dok 1997 je iznosio 154 milijarde USD.⁹

Tehnološki razvitak se podrazumijeva kroz utjecaj globalizacije, gdje se razvitak informacijskih tehnologija (širenjem interneta, mobilnih komunikacija i digitalnih tehnologija) te transporta. Transport ljudi i roba je povećan, napredak u transportnoj tehnologiji je u tom kontekstu važan, smanjujući vrijeme i trošak prijevoza. Kulturološki razvitak je utjecao na medije i zabavu potičući globalnu distribuciju filmova, muzike i ostalih vrsta zabave. Također, kulturološka razmjena kroz interakciju i međusobnu razmjenu kulturnih običaja, jezika i tradicija je važna u globalizaciji, kao i širenje potrošačke kulture.

Politički aspekt globalizacije je viđen kroz osnivanje međunarodnih tijela, poput Ujedinjenih Naroda (eng. *United Nations*), Međunarodne Trgovinske organizacije (eng. *World Trade Organization*) te Međunarodnog Monetarnog Fonda (eng. *International Monetary Fund*). Međunarodne organizacije su pomogle u povećanju međunarodne suradnje, kao i trgovine, u konačnici su utjecale na blagostanje i ekonomski razvitak država uključenih u međunarodne integracije. Ekologija i suradnja u sprječavanju klimatskih promjena je važan aspekt globalizacije, kao i globalna inicijativa za promociju održivoga razvoja, igraju veliku ulogu u međunarodnoj suradnji.

⁹ Williamson J.: „Globalization: The Concept, Causes and Consequences“, str.1, <https://www.piie.com/commentary/speeches-papers/globalization-concept-causes-and-consequences> (22.08.2024.)

Posljedice globalizacije su mnogostrane, tako da današnji svijet je teško zamisliti bez nje. Od pozitivnih posljedica najvažnije je istaknuti ekonomski rast i razvoj kroz povećanje trgovine i investicija, te pristup tržištima državama. To je dovelo do ekonomskog rasta, stvaranja novih radnih mjesta i smanjenja siromaštva, također sa pristupom drugim tržištima, kompanije se potiču na inovacije i širenje poslovanja. Razvoj i širenje novih tehnologija, kao i suradnja na području istraživanja i napretka su dovele do stanja tehnološkog napretka u kojem smo danas. Kao što je prethodno bilo rečeno, politička suradnja kroz organizaciju Ujedinjenih Naroda u cilju diplomacije i rješavanja konflikata u svijetu te poštivanje svjetskog mira, kao i društvena suradnja na području obrazovanja i širenja znanja, te zdravstveni napredak, su također jedni od važnih komponenti globalizacije.

Prethodno navedene pozitivne stvari u vidu globalizacije, ne dolaze također bez negativnih posljedica. U vidu ekonomske nejednakosti, kao jednoj od najvažnijih posljedica, povećava se razlika između bogatih i siromašnih, unutar država ali i između država. Premještanje slabije plaćenih i industrijskih poslova u zemlje sa manjim troškovima, te automatizacija, dovode do pada ekonomskih aktivnosti. Vezano za ekonomske aktivnosti, globalizacija donose i opasnosti. Opseg istočnoazijske krize 1998. godine prvenstveno je bila rezultat toga što su se zemlje izložile međunarodnom tržištu kapitala prije nego što su izgradile neupitnu reputaciju u vidu fiskalne discipline i vjerodostojnosti, te bili voljni servisirati svoje dugove, što je značilo da s porastom zabrinutosti ulagača, i odlaska stranog kapitala u vidu FDI-a, je došlo do financijske, te kasnije i ekonomske krize¹⁰. Kulturna homogenizacija je jedan od problema, jer dominacija Zapadne kulture, kao i konzumerizma, dovodi do erozija lokalnih kultura i tradicija. Kao posljedica ekonomskoga rasta i napretka, degradacija okoliša kao posljedica vađenja rudnih bogatstava, te klimatske promjene usred veće emisije ispušnih plinova kao posljedica industrijalizacije, predstavlja veliki rizik daljnjem globalnom razvitku. Kao što je bilo viđeno prilikom pandemije COVID-a, prometna povezanost i trgovačke mreže mogu također dovesti do brzog širenja u slučaju globalnih pandemija, povećavajući rizik za zdravlje ljudi.

¹⁰ James P., Steger M.B.: „A Genealogy of „Globalization“: The Career of a Concept, str. 2, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2014.951186#abstract> (20.08.2024.)

Pozitivne i negativne strane globalizacije bi se trebale iskoristiti, tako što bi se koristile uravnotežene politike. One uključuju politike regulacije trgovine i investicija, zaštite okoliša, kulturne raznolikosti te veće suradnje u vidu globalnoga upravljanja, kroz povećanje učinkovitosti međunarodnih organizacija te poštivanja potpisanih međunarodnih ugovora. Globalizacija je kompleksan i dinamičan proces, koji ima utjecaja na sve sfere života. Upravljanje njezinim posljedicama zahtijeva suradnju na lokalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou.

3. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET

Brodarska industrija u središtu međunarodne trgovine, sa nekim procjenama da se i do 90% proizvedenih dobara preveze pomorskim putem. Ona je kičma međunarodne trgovine. 24 sata dnevno cijelu godinu, brodovi putuju prema različitim dijelovima svijeta. Kao što je i prethodno rečeno u vezi broderske industrije, ona je ključna za održivi ekonomski razvitak i širenje prosperiteta, obuhvaćajući ekonomsku, kao i društvenu funkciju. Također pomorski prijevoz sačinjava tri stupa održivog razvoja : ekonomski aspekt, društveni aspekt i ekološki aspekt.

Otkada je pomorstva, globalizacija se smatrala planetarnim proces kulturne i ekonomske integracije, čemu je pomorska trgovina djelovala kao katalizator. Nakon što su europske sile kolonizirale svijet, te približile Europu prema dijelovima Azije, Amerike i Afrike, međunarodna i međukontinentalna trgovina je dobila svoje začetke. Tri svjetska oceana – Tihi, Atlantski i Indijski, su povezana kroz mrežu različitih i intenzivnih pomorskih veza koje su počele izjednačavati svijet na polju kulture, te ga integrirati u ekonomskom smislu.¹¹ U drugoj polovici je globalizacija i međunarodna trgovina po pitanju pomorskoga prijevoza je dobila na brzini, radi različitih faktora koji su utjecali na istu. Prema redoslijedu događanja, faktori koji su utjecali na globalni prijevoz su sljedeći :

- izum kontejnerizacije i njena implementacija krajem 1950ih
- povećanje veličine brodova od 1960ih do danas
- promjene u Kineskoj ekonomskoj politici i otvaranje svijetu
- pad istočnog bloka komunističkih država u Europi te kraj Hladnog rata
- pravna i institucionalna standardizacija međunarodne trgovine pod okriljem WTO-a
- liberalizacija financijskih tržišta te uklanjanje zapreka kretanju kapitala
- nove komunikacijske i informacijske tehnologije za kraja dvadesetog stoljeća
- nagli rast putnika zračnog prijevoza od početka 21og stoljeća

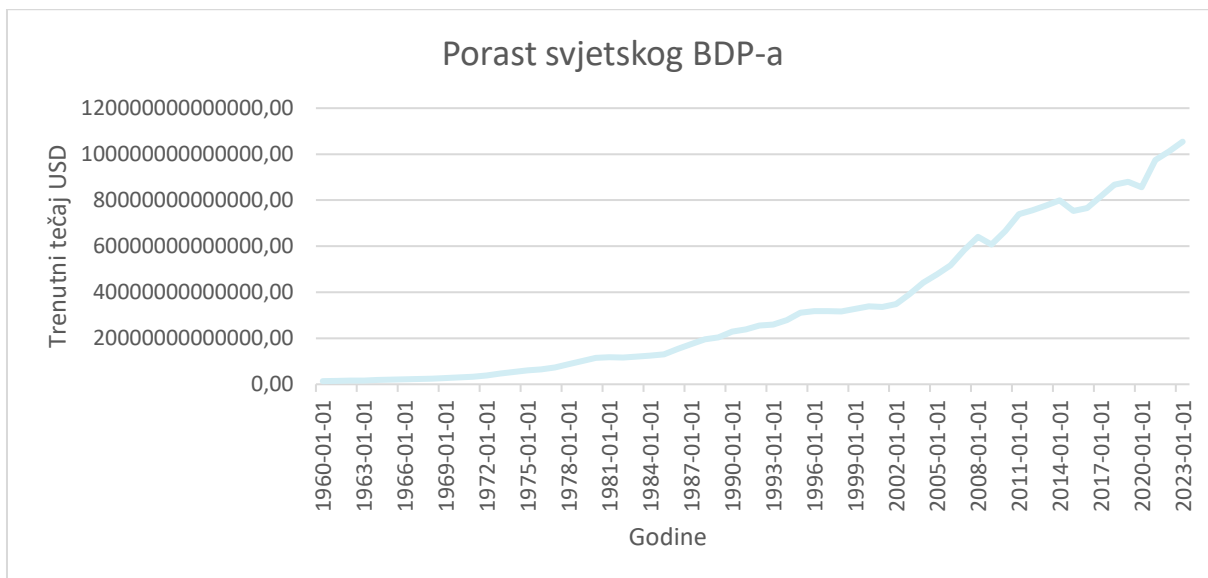
¹¹ Torrent J.: New globalization – Future scenarios for international maritime trade in a time of disruption, str. 3, <https://piernext.portdebarcelona.cat/wp-content/uploads/2023/01/Globalitzacio-ENG.pdf> (24.08.2024.)

Taj nagli porast trgovine i međunarodne integracije je doveo do promjena u ekonomskoj strukturi svijeta. To je dovelo do premještanja centra trgovine sa Atlantskog na Tih ocean, gdje se u Istočnoj Aziji nalaze države (Kina, Japan, Južna Koreja) sa najvećim rastom BDP-a. Premještanjem su kumovale činjenice da je ono uzrokovano implementacijom kontejnerskoga prijevoza, povećanjem dimenzija brodova, kao i promjenom ekonomske politike u Kini. To je dovelo do ubrzanja globalizacije u pomorskom prijevozu, kroz kompliciranu mrežu pomorskog prijevoza.¹²

3.1. UBRZANJE GLOBALIZACIJE U DRUGOJ POLOVICI DVADESETOG STOLJEĆA

Sa radikalnim promjenama u Kineskoj ekonomskoj politici, dolazi i do stvaranja svjetske tvornice u Kini, kroz mogućnost ulaganja u proizvodnju te jeftine i mnogobrojne radne snage. To je transformiralo Kinu u globalnu silu i konkurentna Sjedinjenim Američkim državama. Također, ta promjena u Kini je uzrokovala i ubrzanje globalizacije, kao i nagli porast pomorskog prometa. U četiri desetljeća, Kina, Tajvan, Japan i Južna Koreja su prošli slične promjene, te se transformirali od agrikulturnih u industrijska društva, smanjujući siromaštvo i povećavajući trgovinu sa zapadnim zemljama. Nagli porast stanovništva u istočnoj i jugoistočnoj Aziji je uzrokovan novonastalim promjenama.

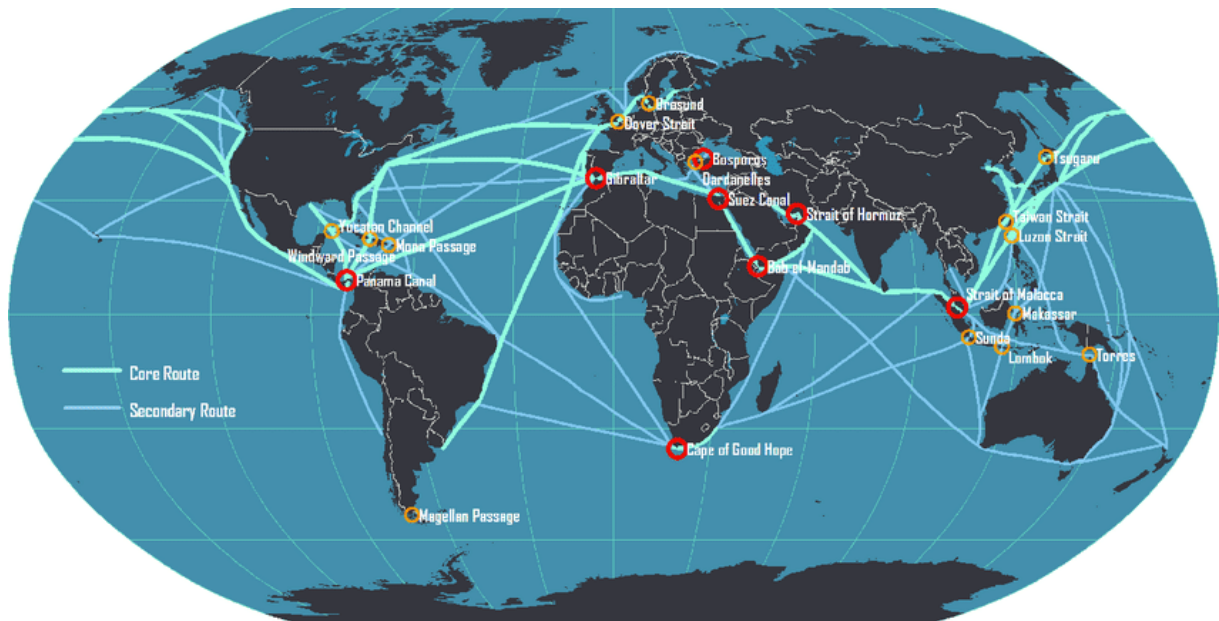
¹² Corbett, J.J., Winebrake J.J.: The impact of globalisation on international maritime transport activity: Past trends and future perspectives, Guadalajara, Mexico, str. 7, https://www.researchgate.net/publication/255891211_The_impact_of_globalisation_on_international_maritime_transport_activity_Past_trends_and_future_perspectives (24.08.2024.)



Grafikon 3. Porast svjetskog BDP-a između 1960. do 2023. godine

Izvor : izradio student prema Federal Reserve Bank of st. Louis: „Gross Domestic Product for World“, 2024., [Gross Domestic Product for World \(NYGDPMKTPCDWLD\) | FRED | St. Louis Fed \(stlouisfed.org\)](#) (31.07.2024.)

Gledajući prethodni graf, on prikazuje porast BDP-a kao posljedicu globalizacije. Kao što je prethodno navedeno, sa posljedicom liberalizacije trgovine poslije drugog svjetskog rata te otvaranja država istočne Azije, svjetski BDP se u razdoblju od 1980 do 2000 udvostručio. Pomorski promet je u tome odigrao veliku ulogu, spajajući tržišta, a ponajviše istočnu Kinu sa zapadnom obalom SAD-a, koja se nametnula kao najveći uvoznik Kineske robe, transformirajući je u svjetsku tvornicu.



Slika 1. Velike pomorske trgovačke rute i strateški prolazi

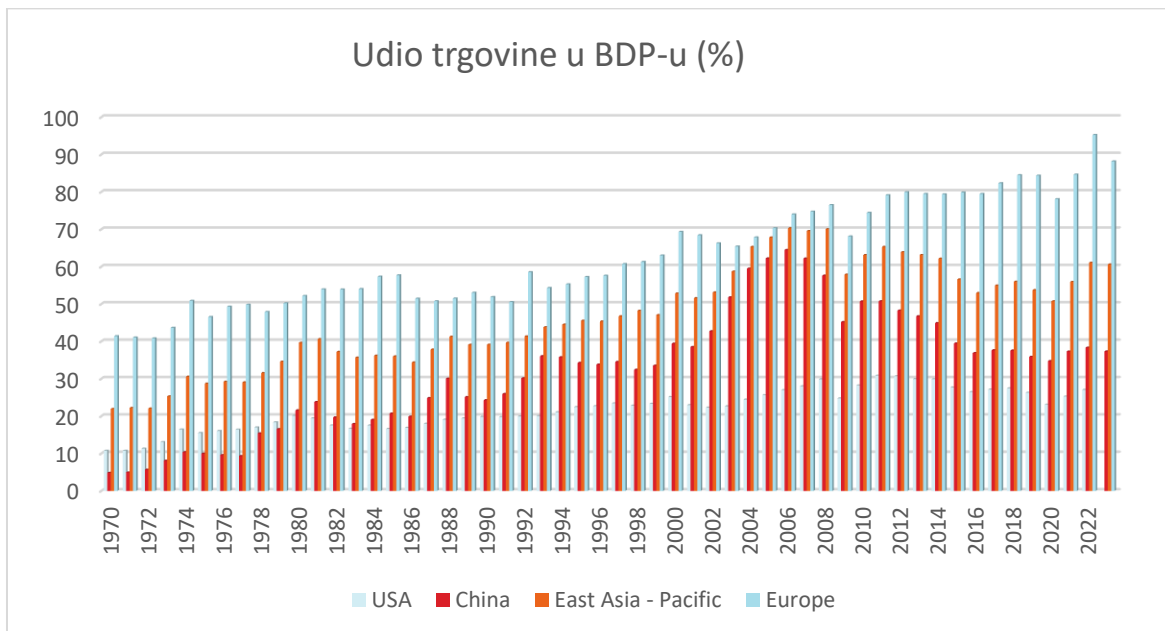
Izvor : Rodrigue, J.; „Maritime Transport“. 2017. ([PDF](https://www.researchgate.net/publication/315398501_Maritime_Transport)) [Maritime Transport \(researchgate.net\)](https://www.researchgate.net/publication/315398501_Maritime_Transport) (03.08.2024.)

Sa porastom svjetske trgovine, poraslo je i korištenje pomorskih puteva te njihovo „standardiziranje“. Konfiguracija svjetske pomorske mreže je jednostavna, i kreće se relacijom istok-zapad povezujući sjevernu Ameriku, Europu i istočnu Aziju kroz Sueski kanal, Malajski prolaz te Panamski kanal. Manje korištenje južnog prolaza kroz Atlantski u Indijski te Tih ocean se događa zbog opasnih maritimnih uvjeta te manje ekonomske razvijenosti na tome području.¹³

Udio trgovine u BDP-u je postao mjerilo napretka određene države, ali i svih država u cjelini. U ekonomskoj teoriji, države sa dominantnim tercijarnim sektorom se smatraju razvijenim ekonomijama, stoga, i ostale države u svijetu teže k tome. Razvoj iz poljoprivrednih k industrijski razvijenim državama je mukotrpan i dugotrajan proces. U novije vrijeme, došlo je do razvoja država jugoistočne i istočne Azije, te sa povećanjem trgovine u udjelu BDP-a, zamjetan je dalji porast svjetskog BDP-a, kao što je prikazano na prethodnome grafu. Udjel trgovine u BDP-u je vidljiv na sljedećem grafu, te se on može usporediti i sa povećanjem BDP-a u cjelini. U periodu između 1970 do 2022, udio trgovine u BDP-u SAD-a je povećan sa 42

¹³ Rodrigue J.P.: Maritime transport, str. 3, https://www.researchgate.net/publication/315398501_Maritime_Transport (25.08.2024.)

%, na 89%, što je porast od preko 100% u 50 godina. U tom periodu BDP- SAD-a je povećan sa 1 trilion USD u 1970, na 25 trilion USD 2022, prema Svjetskoj banci. Zaključak je da povećanje udjela trgovine u BDP-u dovodi do drastičnog rasta BDP-a države, povećanje standarda građana kao i povećanje gospodarske aktivnosti. Kina i države istočne i jugoistočne Azije su iskoristile taj gospodarski rast SAD-a i Europe kako bi potaknule i unaprijedile svoj izvoz na razvijena tržišta, sukladno tome povećavajući i svoj udio trgovine u BDP-u. On je rezultirao smanjenjem siromaštva i podizanjem standarda građana, kao i razvitkom gospodarstava, na štetu proizvodnje u razvijenim ekonomijama, pošto se proizvodnja počela seliti u države sa nižim troškovima radne snage i sirovina, mijenjajući opskrbne lance i direktno utječući na pomorski prijevoz.



Grafikon 4. Udio trgovine u BDP-u od 1970. do 2022.

Izvor: izradio student prema Statisti: „Annual international trade as a share of gross domestic product for the European Union from 1970 to 2022“, [EU international trade as a share of GDP 1970-2022 | Statista](#) (05.08.2024.)

Povećanje udjela trgovine, kao i vrijednost izvoza dobara, je direktna posljedica globalizacije. Ona je također utjecala i na pomorski promet, utječući na povećanje broja brodova, kao i na bruto tonažu pomorske flote u cjelini. Porast svjetske trgovine je išao u korak sa širim ekonomskim rastom. Prema IMF-u, porast ove i iduće godine se očekuje na svjetskoj razini od 3,2%, sa blagim rastom u razvijenim ekonomijama od 1,6-1,8%, dok se ekonomijama u razvoju očekuje blagi pad sa 4,3 na 4,1%. Glavni rizik daljem porastu trgovine, i posljedično povećanju

pomorskog prijevoza je inflacija, te način na koji centralne banke krote inflaciju kroz povećanje ključnih kamatnih stopa, smanjujući potrošnju, time i trgovinu.

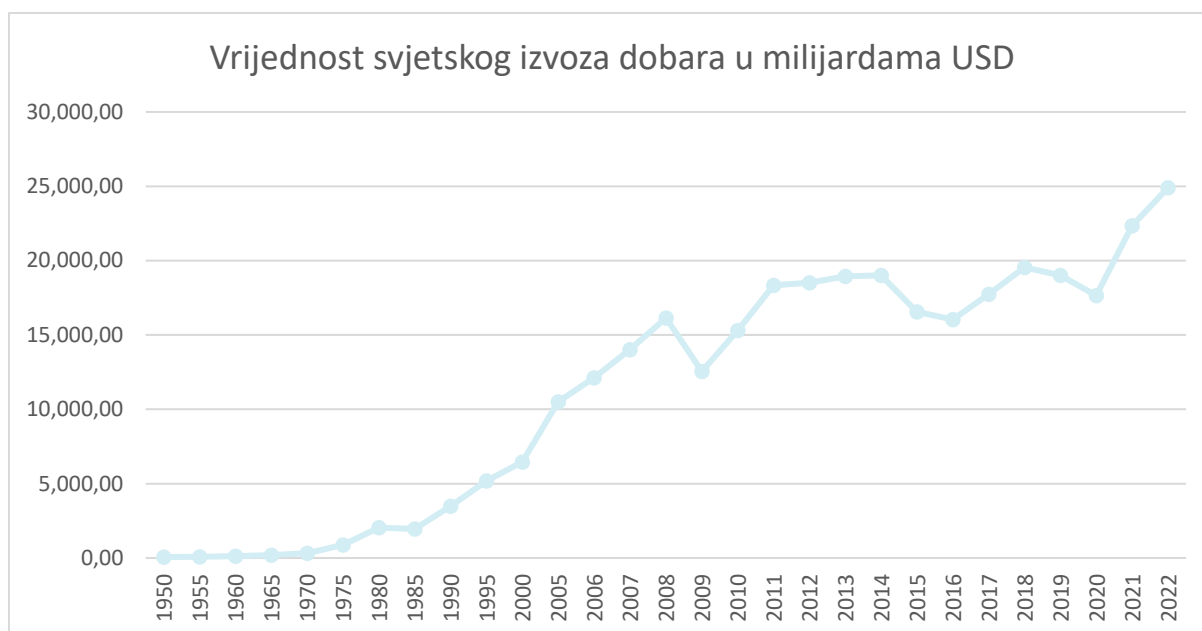
Sa premještanjem proizvodnje na daleki istok, u čemu je pomorski promet imao veliku ulogu, dolazi do najveće redukcije siromaštva u svjetskoj povijesti. U par desetljeća, milioni kineskih državljana su izdignuti iz siromaštva, te je za posljedicu došlo i do povećanja broja stanovnika za dva bilijuna. Nakon financijske krize u SAD-u i Europi 2008, nastavlja se dalje premještanje svjetske trgovine na Tih ocean, te istočnu Aziju u cjelini.

Ukidanje trgovinskih barijera, smanjenje barijera za kapitalna ulaganja u Azijskim zemljama, te postupno povezivanje svijeta, dovelo je do naglog povećanja vrijednosti izvoza. Pomorstvo, kao zasebna cjelina, je izravno uključeno u rast kumulativnog svjetskog izvoza, pošto se zaslužna za održavanje logističkih ruta iz proizvodnih centara Azije, do tržišta u Europi te SAD-u.

Nekoliko činjenica ide u prilog dominaciji ruta kroz Tih ocean :

- 90 % međunarodne trgovine SAD-a i Europe se odvija putem mora
- U vidu vrijednosti, oko 60% međunarodne trgovine je kontejnerizirano, dok po pitanju tonaže, ono je minorno
- Osam puta više kontjnera je preveženo između Azijskih država i Europe, nego između Amerike i Europe, dok dva do tri puta više kontjnera se preveze između dalekog Istoka i Europe, nego između dalekog Istoka i SAD-a
- Za svaki kontejner robe koji se iz EU izveze na daleko Istok, ta regija isporuči nazad tri kontejnera, te je ista situacija između dalekog Istoka i SAD-a¹⁴

¹⁴ Torrent J.: New globalization – Future scenarios for international maritime trade in a time of disruption, str. 6, <https://piernext.portdebarcelona.cat/wp-content/uploads/2023/01/Globalizacio-ENG.pdf> (24.08.2024.)



Grafikon 5. Vrijednost svjetskog izvoza dobara u milijardama USD

Izvor: izradio student prema Statisti: „Trends in global export value of trade in goods from 1950 to 2022“, [Worldwide export trade value 1950-2022 | Statista](#) (11.08.2024.)

Prethodni graf prikazuje porast svjetskog izvoza mjerenog u milijardama USD. Prema grafu, minoran porast izvoza primjetan je do 1970, dok za vrijeme Vijetnamskoga rata, te od 1980ih godina dolazi do povećanja izvoza. Vrijednost izvoza se u periodu od 1980ih do 2022. udeseterostručila, sa otprilike 2,5 trilijuna, na otprilike 25 trilijuna USD. Razlog je postupno otvaranje Kineskog gospodarstva svjetskom tržištu, kao i omogućavanje stranih ulaganja, što je dovelo do stvaranja „svjetske tvornice“ u Kini, što traje postupno i do današnjeg dana. Također, ni ostale države istočne i jugoistočne Azije nisu bile zaobiđene takvim razvojem događaja. Pomorstvo kao takvo je drastično pomoglo svjetskom izvozu, pošto je pomorski prijevoz najjeftiniji, kao i sa smanjenjem troškova prijevoza kroz povećanje dimenzija brodova te kontejnerizaciju.

U budućnosti se očekuje dalje produbljivanje globalizacije, kroz veću kulturnu i ekonomsku integraciju, pogotovo sa Azijskom dominacijom na izvoznome području. Demografija i ekonomski rast jugoistočne Azije, Indijskog potkontinenta i Afrike. Također promjene su određene i faktorima koji će se dogoditi u narednim desetljećima :

- Ekonomski rast Kine slabi, dok raste na Indijskom potkontinentu i jugoistočnoj Aziji, zbog demografskih problema te polaganog premještaja proizvodnje

- Sa premještanjem proizvodnje, započinje i premještanje centra pomorske trgovine, sa Tihog na Indijski ocean, zbog povećanja populacije i ekonomija u Africi i Indijskom potkontinentu, makar je to vrlo polagani proces
- Povećanje trgovine između SAD-a, Europe i Azije, zbog daljeg uzdizanja srednje klase stanovništva u Aziji, što će potaknuti dalji rast proizvodnje, potrošnje i prijevoza ljudi i dobara
- Energetska tranzicija kao posljedica klimatskih promjena, te veće korištenje obnovljivih izvora energije, dok će pomorski promet, kao jedan od najvećih emitera stakleničkih plinova, biti posebno opterećen time

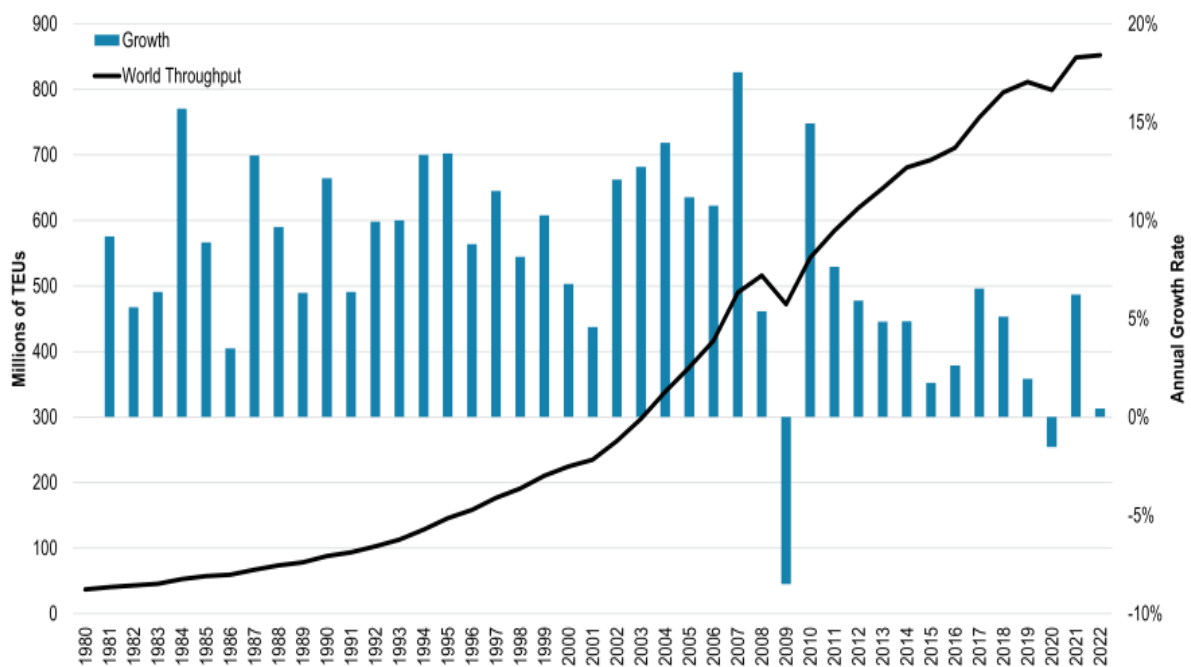
Druga polovica dvadesetog stoljeća je obilježena naglim razvojem pomorskih ruta, od 80ih godina 20. stoljeća. Nagli razvoj nakon otvaranja ekonomija jugoistočne Azije i Kine je doveo do toga, kao i razvoj u pomorstvu uvođenjem kontejnerizacije te smanjenja troškova transporta dobara, poglavito povećanjem veličine te broja brodova.

3.2. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET

Pomorski promet je integralan i vitalan, ali i manje vidljiv dio globalne ekonomije. To je mreža posebnih plovila za prijevoz tereta, od luka ukrcaja i iskrcaja, infrastrukture do tvornica i distribucijskih centara, koja su važna karika u dobavnom lancu. Za mnoga dobra i prijevozne puteve, nema zamjene za pomorski prijevoz zbog količine tereta koje može prevesti te trošak prijevoza koji je manji u usporedbi sa zračnim, cestovnim te željezničkim prijevozom. Također, u današnje je vrijeme i trend iskorištavanja unutarnjih pomorskih puteva (rijeke, kanali) kao zamjena za cestovni i željeznički prijevoz, kako bi se smanjili troškovi transporta, kao i troškovi gradnje infrastrukture.

U današnje vrijeme, sa razvitkom pomorskih mreža te globalizacijom, potrebna dobra i resursi nisu uvijek u blizini populacije koja ih treba, nego ih ne potrebno dopremiti, što je moguće po nižem trošku. U taj okvir dolazi pomorski prijevoz, pogotovo za prijevoz sirove nafte na velike udaljenosti. Pomorske kompanije koje se bave prijevozom nafte su prve počele ulagati u velike brodova, klase VLCC i ULCC (Very Large Crude Carrier, Ultra Large Crude Carrier), te smanjivati trošak prijevoza po jedinici tereta. U istom smjeru se nastavilo i sa kontejnerskim prijevozom.

Naposljetku, globalizacija je identificirala prekomorska tržišta rada koja su potaknula prijevoz polu sirovih proizvoda, materijala i među proizvoda gdje su troškovi proizvodnje bili niži.¹⁵ Pojednostavnjeno, jeftinije je prevesti pamuk u Afriku iz sjeverne Amerike, gdje bi trošak prerade u platno bio jeftiniji, te isto to platno dopremiti u Aziju, gdje je trošak finalnog proizvoda (majice) manji, te natrag konačni proizvod dopremiti u sjevernu Ameriku kako bi se prodao. Posljedično, troškovi po jedinici poluproizvoda i konačnog proizvoda su niži ukoliko se proizvode u državama sa jeftinijom radnom snagom, povezanom multi kontinentalnim opskrbnim lancima.



Grafikon 6. Utjecaj globalizacije na količinu prevezenih kontejnera

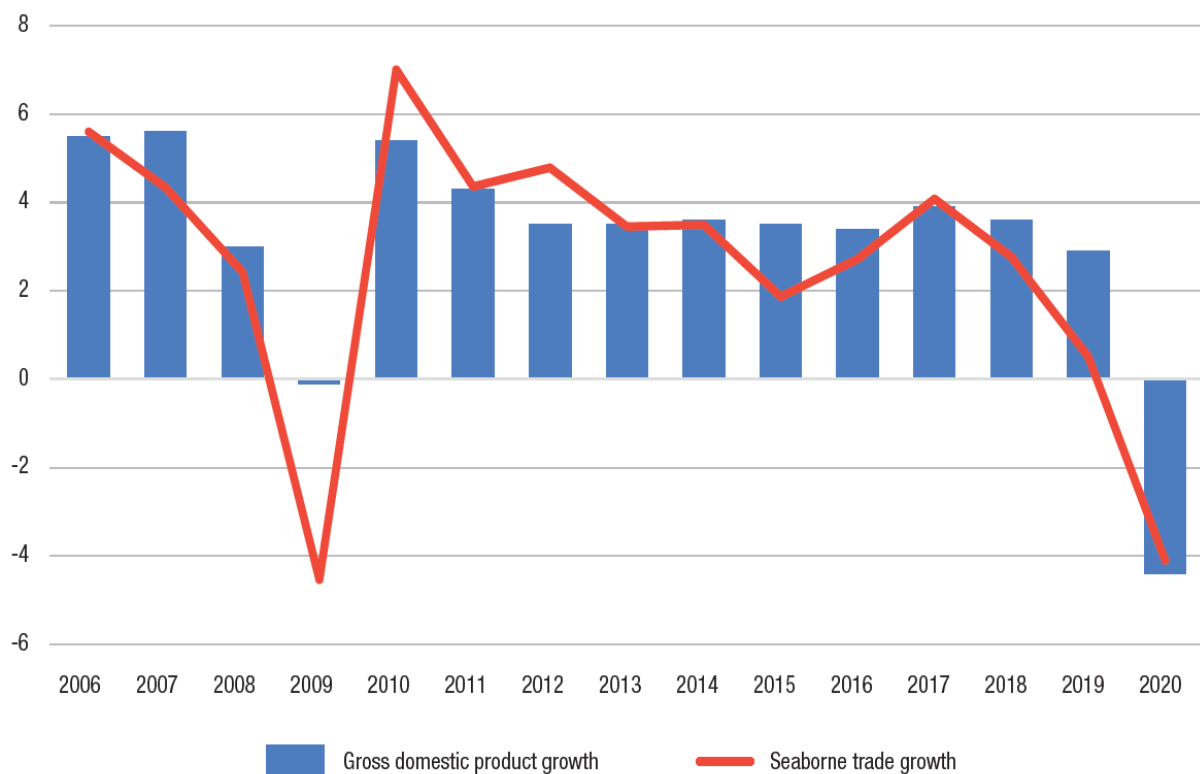
Izvor : Notteboom T.; Pallis A.; Rodrigue J.P.; „World Container Throughput, 1980-2022“; Port Economics, Management and Policy, 2022, str.1, <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/maritime-shipping-and-international-trade/world-container-throughput/> (25.09.2024.)

Prethodno navedeni graf prikazuje porast kontejnerskoga prometa u razdoblju od 1980 do 2020. godine, u kojem se vidi porast kontejnerskog prijevoza zbog smanjenja troškova

¹⁵Corbett, J.J., Winebrake J.J.: The impact of globalisation on international maritime transport activity: Past trends and future perspectives, Guadalajara, Mexico, str. 10, https://www.researchgate.net/publication/255891211_The_impact_of_globalisation_on_international_maritime_transport_activity_Past_trends_and_future_perspectives (22.08.2024.)

prijevoza istih zbog povećanja veličine brodova te lakše manipulacije kontejnerima na terminalima. Porast kontejnerskog prometa u pomorskom prijevozu pokazuje i utjecaj globalizacije na pomorski prijevoz, gdje poluproizvodi i gotovi proizvodi iz regija sa jeftinijom radnom snagom dolaze na potrošačka tržišta putem brodova. Može se zaključiti da je pomorstvo imalo izravan utjecaj na globalizaciju i gospodarsko povezivanje svijeta. Također, masovnija upotreba kontejnera za prijevoz je rezultirala konstantnim povećanjem prevezenih TEU jedinica, sa manje od 50 milijuna TEU 1980. godine, na preko 850 milijuna TEU-a 2022. godine, uz konstantan porast svake godine od 5-10%.

Sa porastom svjetskog pomorskog prijevoza, jedan od dokaza se može naći i u korelaciji svjetskog gospodarskog rasta te pomorske trgovine.



Grafikon 7. Usporedba rasta bruto društvenog proizvoda i pomorske trgovine

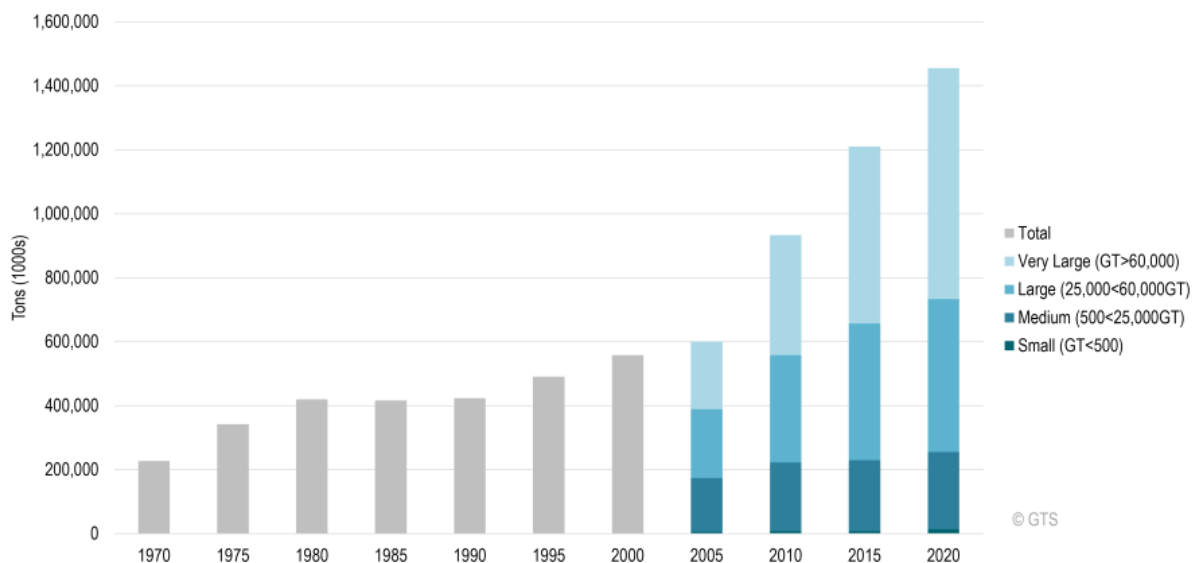
Izvor : UNCTAD: „COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry“, <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry> (26.09.2024.)

U razdoblju između 2006. do 2020. godine vidljivo je poklapanje svjetskog gospodarskog rasta sa rastom pomorske trgovine. Treba napomenuti da ta korelacija nije uvijek jednaka, iako se u razdobljima ekonomskog rasta pomorski prijevoz povećava skoro jednakim tempom kao i gospodarski rast, dok su u razdobljima ekonomske stagnacije ili recesije zabilježeni nagliji

padovi pomorskog prijevoza. Razlog za to je naravno, opadanje trgovine na međudržavnoj razini. Drastičniji pad pomorskog prijevoza se očitava u činjenicama da se u vremenima ekonomske krize, ali i pred njoj, sa stagnacijom ili padom vozarina, brodari provode mjere rezanja raspoloživog prijevoznog kapaciteta na tržištu te rezanja troškova kako bi održali profitabilnost umjesto tržišne pozicije. Pad pomorske trgovine pred ekonomsku krizu 2007 godine te COVID-19 pandemije je bio u znaku pada vozarina, dok se stagnacija ili pad istih može sagledati kao pretkazanje budućih ekonomskih šokova.

3.2.1. Pomorski promet i svjetska flota

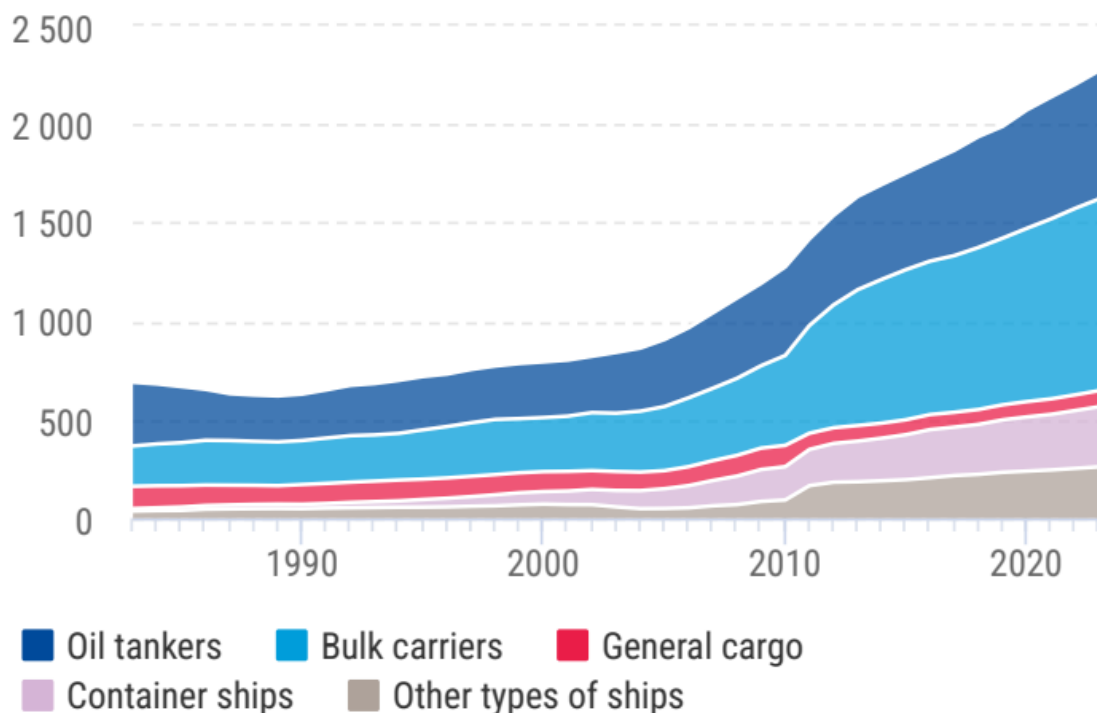
Svjetska pomorska flota se sastoji od 118 929 trgovačkih brodova ukupne bruto tonaže od 1 479 783 tona. Unutar te flote, 4,64 % ili 5517 brodova su kontejnerski brodovi, dok 12,03%, ili 14 309 brodova su brodova za prijevoz nafte i kemikalija. Bruto tonaža kontejnerskih brodova iznosi 265 892 (17,97%), dok brodova za prijevoz nafte i kemikalija iznosi 375 220 (25,32%). Oko 95% svjetske brodogradnje se odvija u Kini, Južnoj Koreji i Japanu. Također, zanimljiva je činjenica da je otprilike 50% svjetske trgovačke flote u vlasništvu azijskih kompanija. Europske kompanije posjeduju otprilike 39 % svjetske flote, dok ostatak poglavito otpada na sjevernoameričke kompanije.



Grafikon 8. Svjetska flota u BT obzirom na veličinu brodova

Izvor : Rodrigue, J.; „World Merchant Fleet, Tonnage Registered per Ship Size, 1970-2020“, 2024. [World Merchant Fleet, Tonnage Registered per Ship Size, 1970-2020 | The Geography of Transport Systems \(transportgeography.org\)](https://transportgeography.org) (22.08.2024.)

Pošto danas skoro 119 000 brodova su u upotrebi na svijetu, otprilike polovica plovila otpada na brodove koje obavljaju servisnu funkciju, npr. tegljači, ribarski brodovi. Prema prethodnom grafu, vidljiv je porast bruto tonaže od 1970. godine, te je značajan pomak vidljivo poslije 2000. godine. Porast poslije 1970ih je zamjetan iz razloga uvođenja VLCC i ULCC brodova za prijevoz nafte. Od 1980ih je na porast utjecala kontejnerizacija i razvoj brodova za prijevoz kontejnera, poglavito kroz povećanje njihove veličine.



Grafikon 9. Svjetska flota u BT obzirom na vrstu brodova

Izvor : UNCTAD Handbook of statistics; „Maritime transport – 5.3 Merchant fleet“, 2023.

https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf (22.08.2024.)

Od 1990ih, a poglavito od 2000ih, je u svjetskoj floti zamjetan veliki porast tonaže, zbog povećanja veličine brodova i ekonomije razmjera, gdje veći broj ima manji trošak prijevoza po jedinici tereta. Prema UNCTAD-u, zbog utjecaja globalizacije te povećanja globalne trgovine, rasla je i svjetska flota po bruto tonaži. Sa daljim ulaganjima u lučku infrastrukturu, te na porast i jačanje ekonomija u razvoju, u budućnosti je za očekivati dalje povećanje svjetske trgovačke flote.

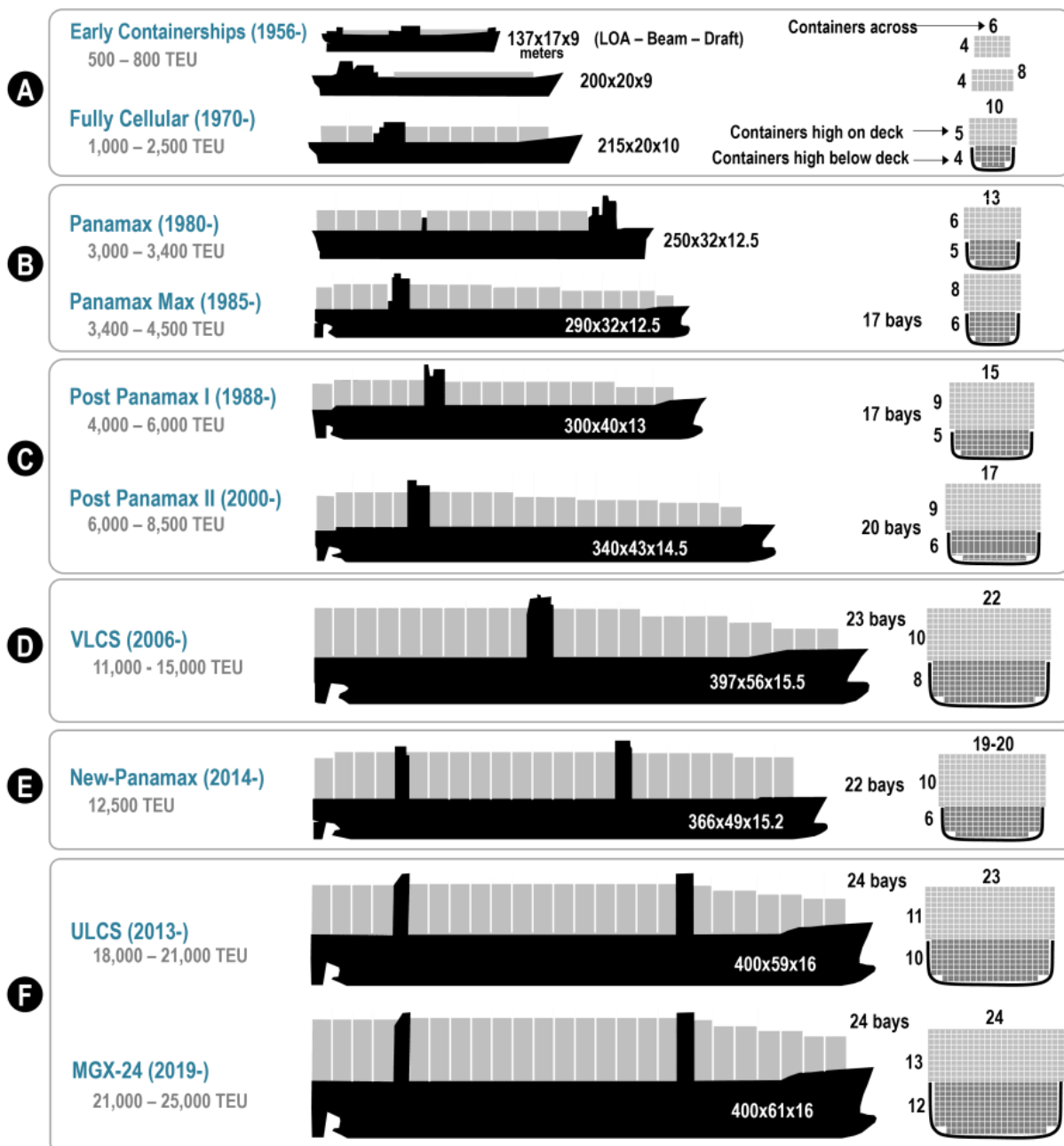
3.2.2. Veličina brodova

Kontejnerski broj je teretni brod koji je određen za prijevoz intermodalnih kontejnera kamionske veličine. Kapacitet kontejnerskog broda je određen u TEU jedinicama. U današnje vrijeme skoro 90% ne rasutog tereta se prevozi kontejnerskim brodovima, od kojih najveći imaju kapacitet preko 24 000 TEU. Od početka kontejnerizacije, brodovi su prošli period od 6 generacija. Prva generacija kontejnerskih brodova se odnosila na prepravljenje brodove za rasuti teret ili tankere kapaciteta do 1000 TEU jedinica. Prvi kontejnerski brod, „Ideal-x“, bio

je prepravljeni tanker iz Drugog Svjetskog rata. Na početku razvitka tehnologije kontejnerizacije, jeftinije je bilo preuređivati postojeće nego graditi za to namjenske brodove. Također, brodovi su koristili vlastite dizalice za iskrcaj i ukrcaj tereta pošto većina postojećih luka nije imala potrebnu suprastrukturu. Sa masovnim prihvaćanjem kontejnera kao načina prekrcaja, počinju se graditi i prvi za to namjenski brodovi. U to spada druga generacija brodova koji su imali redove gdje su se kontejneri slagali jedan na drugi, čak i ispod razine palube, kako bi se povećao kapacitet. Brodske dizalice za prekrcaj su maknute s brodova, kako bi se veći broj kontejnera mogao prevesti. Sa razvojem kontejnerizacije, i terminali za prekrcaj tereta su se počeli pojavljivati, tako da nije bilo ni potrebe za vlastitim dizalicama. Kontejnerski brodova druge generacije su postali brži, sa brzinama od 20-24 čvora. Napredak tehnologije gradnje kontejnerskih brodova je dokaz da je takva vrsta brodova budućnost u prijevozu ne rasutog tereta.

Treća generacija kontejnerskih brodova, Panamax, se pojavila 1980s kao odgovor na ekonomiju razmjera u brodarskoj industriji. Veći broj prevezenih kontejnera po plovidbi značio je i niže troškove po jedinici TEU-a. Taj proces je kombinirao čim veće brodove da bi se smanjili troškovi prijevoza, potičući korištenje kontejnera u globalnom pomorskom prijevozu, dok su ograničenja počela praviti kanali kroz koje brodovi prolaze. Treća generacija je nazvana Panamax pošto je limit za dizajn broda predstavljao Panamski kanal, te je iznosio 4000 TEU. Podgeneracija Panamax Max je bila pod utjecajem ograničenja po pitanju širine brodova, te je rezultirala brodom koji je uzak te dug. Iduća četvrta generacija Panamax I te Panamax II je uzimala u obzir rizi po pitanju konfiguracije pomorskih putova, prekrcajne infrastrukture te dubine u lukama prihvata. 1988 je uvedena četvrta generacija Panamax brodova koji su prelazili limit od 32,2 m širine broda, dok je 1990ih uvedena klasa Panamax II kapaciteta do 8000 TEU. Ti brodovi nisu bili značajno duži nego kontejnerski brodovi prethodne generacije, ali su bili širi, s time mnogo efikasniji pošto su mogli prevesti veću količinu tereta. To je poglavito bilo potrebno kasnih 1990ih sa naglim razvojem svjetske trgovine. Takav razvoj brodova su pratili izazovi brojnih luka po pitanju infrastrukture i dubine, zahtijevajući velike i skupe investicije.

Brodovi pete generacije New -Panamax, ili Neo-Panamax, su dizajnirani kako bi mogli proći kroz Panamski kanal, sa kapacitetom do 12 500 TEU, te je postao novi standard u izgradnji i opremanju luka potrebnih za njihov prihvat.



Slika 2. Razvoj dizajna i konstrukcije brodova za prijevoz kontejnera

Izvor : Rodrigue, J.; „The Geography of Transport Systems“. 2024. [Evolution of Containerships | The Geography of Transport Systems \(transportgeography.org\)](https://transportgeography.org) (24.08.2024.)

Posljednja generacija kontejnerskih brodova ULCV (Ultra Large Containership) je nastala kao dalje povećanje post-Panamax dizajna sa kapacitetom od 18 000 TEU, nazvanih „Triple E“ od strane Maerska, kao jednoga od najvećih svjetskih brodarskih prijevoznika. Navedena klasa je 2017. godine povećana na 20 000 TEU. Sa daljim rastom svjetske trgovine pod utjecajem globalizacije, zadnja generacija kontejnerskih brodova MGX-24 uzima u obzir tehničke granice Sueskog kanala kroz koji prelazi.

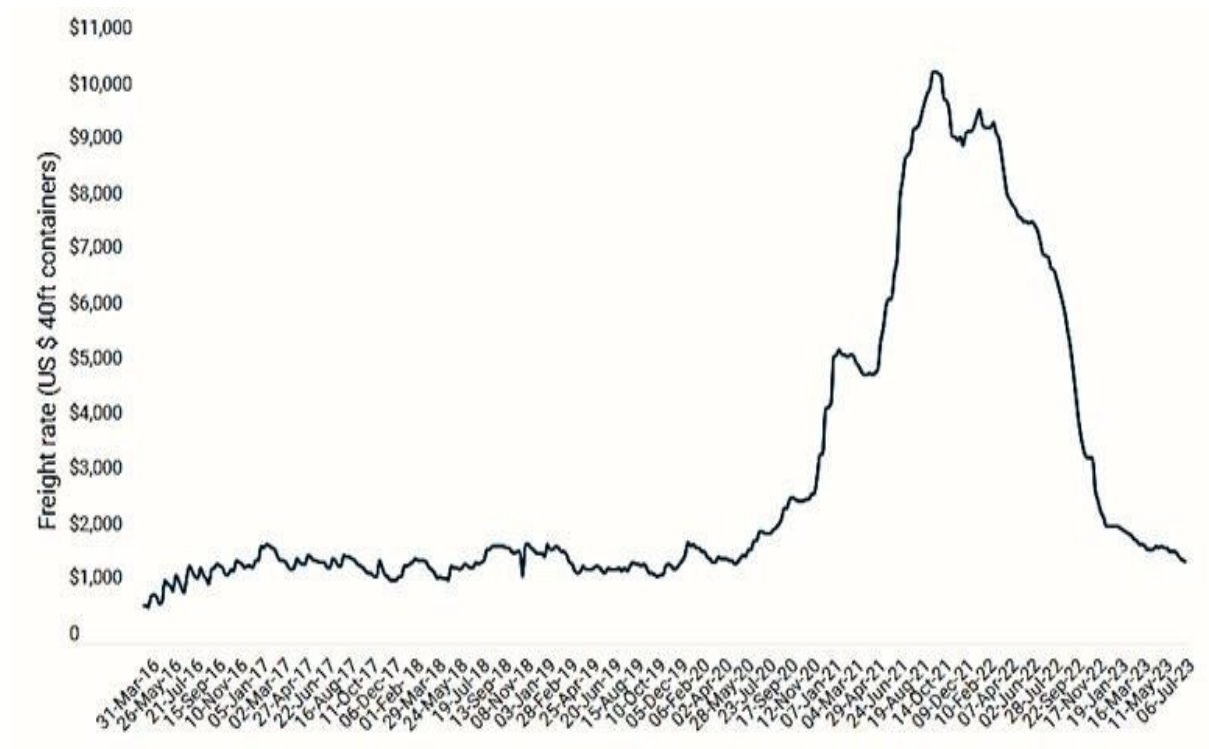
Budućnost kontejnerskih brodova se odnosi na njihovu bolju iskoristivost, stoga brodari nastoje smanjiti brzinu brodova kako bi se postigle uštede zbog cijene goriva, ali i prekapacitiranosti tržišta. Također, problem predstavlja lučka infrastruktura koja je u nemogućnosti prihvaćati brodove takvih veličina, bez daljih ulaganja u istu, pogotovo za brodove iznad 8000 TEU kapaciteta. Kontejnerski brodovi između 5500 te 6500 TEU su najfleksibilniji za pristan u mnogim lukama, ali su i ograničeni po pitanju ekonomije razmjera. Obzirom na prethodno navedeno, skoro svi brodari nisu fokusirani imati samo najveće brodove, nego flotu sačinjenu od kontejnerskih brodova različitih veličina.

3.3. UTJECAJ NA KONTEJNERSKI POMORSKI PRIJEVOZ

Globalizacija je imala veliki utjecaj na kontejnerski pomorski promet. Oko 90% svjetske trgovine se odvija preko mora i oceana. Sa gospodarskim jačanjem istočnoazijskih zemalja, te uvođenjem kontejnera u pomorski promet, počeo je rasti i kontejnerski prijevoz. Kao što je prethodno navedeno, sa porastom ukupne svjetske flote, rastao je i broj kontejnerskih brodova. Ono što najviše utječe na kontejnerski prijevoz, je cijena prijevoza odnosno vozarine. Trend u kontejnerskom pomorskom prijevozu je smanjenje troškova prijevoza po jedinici tereta, a to u konačnici znači gradnja sve većih kontejnerskih prekooceanskih brodova. Vozarina se određuje na temelju vremena dostave kontejnera, gdje brže vrijeme dostave košta više. Udaljenost je drugi važan faktor u određivanju cijene vozarina, gdje veća udaljenost zahtijeva više goriva, rada i korištenja plovila. Treći faktor su vremenski uvjeti, koji utječu na redosljed dolaska brodova, uzrokuju kašnjenja tereta te povećavaju operativne troškove korištenja broda, stoga sve kontejnerske kompanije uvode faktor vremenskih nepogoda u kalkulaciju vozarina, ovisno o godišnjem dobu prijevoza. U posljednjih 5 godina na vozarine su uvelike utjecale COVID 19 pandemija te Rusko-Ukrajinski rat, prouzrokujući velike oscilacije kod vozarina u kontejnerskom prijevozu.

Brodarske kompanije sa svakom krizom na tržištu odgovaraju prilagodbom te boljim korištenjem raspoloživih resursa kako bi se održala stabilnost svjetske trgovine, sa ključnim segmentom kontejnerskoga prijevoza. U posljednje vrijeme, izazov globalnoj trgovini, time i pomorskom kontejnerskom prijevozu, predstavljaju gospodarsko usporavanje, rastuća inflacija i dug razvijenih zemalja, što je djelomično zaslužan i Ruko-Ukrajinski rat.

Jedan od indikatora koji se odnose na troškove prijevoza kontejnera, je Drewry World Container Indeks (WCI), kompozitni indeks koji pruža uvid u kontejnerske vozarine na osam velikih ruta iz ili prema SAD-u, Europi i Aziji, na tjednoj razini. WCI se računa tako da se uzima u obzir broj prevezenih četrdesetstopnih kontejnera na tih osam ruta.

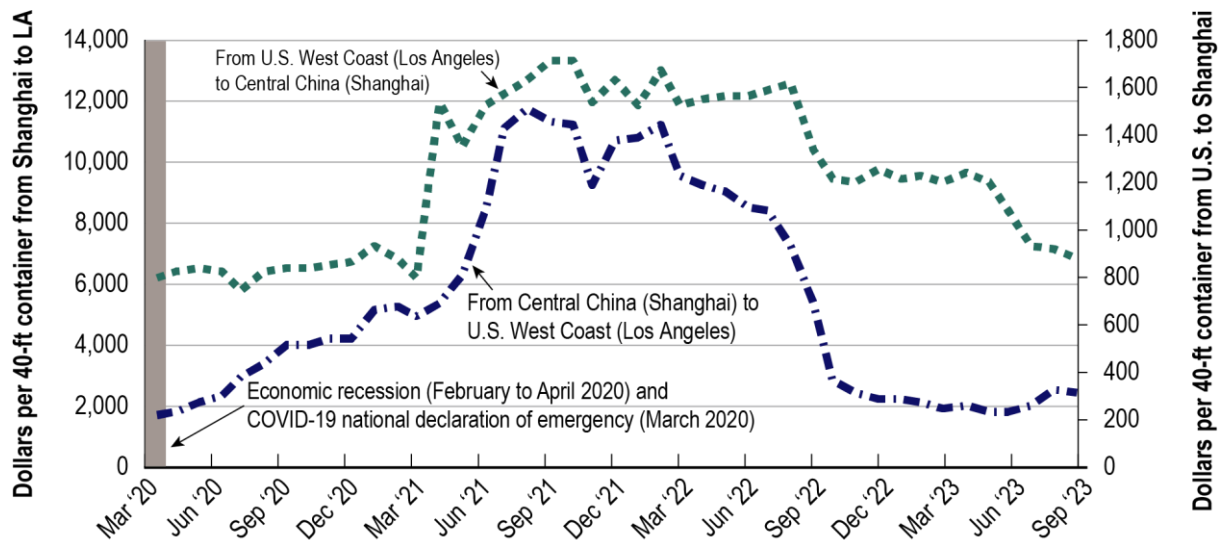


Grafikon 10. Drewry container composite index

Izvor : Grzelakowski, A.; „Costs and Benefits of the Disruptions Caused by the Pandemic Crisis and the Container Shipping Market's Turbulences and their Allocation within the Global Supply Chains: An Analytical Approach“. 2023. [\(PDF\) Costs and Benefits of the Disruptions Caused by the Pandemic Crisis and the Container Shipping Market's Turbulences and their Allocation within the Global Supply Chains: An Analytical Approach \(researchgate.net\)](#) (28.08.2024.)

Prethodni graf prikazuje volatilnost kontejnerskoga tržišta pomorskog prijevoza 40 stopnog kontenera između 2016. godine do kraja 2023. godine. Prema grafu je moguće vidjeti relativnu stabilnost cijene do početka pandemije, nagli porast te potom i nagli pad. Od COVID 19 pandemije, jedni od najvećih profitera su upravo bile brodarske kompanije. Također, kompanije su operativnom konsolidacijom nastojale smanjiti troškove prijevoza smanjenjem brzine brodova, uz značajno povećanje vozarina. Može se reći da su brodari svojom politikom maksimalizacije profita posredno prouzrokovali ekonomske probleme današnjega vremena

visoke inflacije, koja je prouzrokovana nedostatkom ponude na tržištu. Sa normalizacijom stanja na tržištu, vozarine su se vratile na na pretpandemijske razine, bez obzira na trenutni rat u Ukrajini, koji je imao samo mali i kratkotrajni učinak na globalnu trgovinu.



Grafikon 11. Vozarina za 40-stopni kontejner

Izvor : Bureau of Transportation Statistics: „Freight Rates per 40-foot Container for East Bound and West Bound Mar 2020-Sept 2023“.2024. [Freight Rates per 40-foot Container for East Bound and West Bound Mar 2020-Sept 2023 | Bureau of Transportation Statistics \(bts.gov\)](https://www.bts.gov/publications/freight-rates-per-40-foot-container-for-east-bound-and-west-bound-mar-2020-sept-2023) (28.08.2024.)

Drugi graf pokazuje volatilnosti koje su nastale sa pandemijom COVID-a 19 te postupnim zatvaranjem i smanjenjem potrošnje. Kako je manji broj brodova plovio, tako su drastično rasle vozarine. Prethodna cijena vozarine prije pandemije je iznosila ~ 1800 USD za četrdeset stopni kontejner na relaciji Shanghai – Los Angeles. Za vrijeme vrhunca pandemija ta ista vozarina je iznosila skoro 12 000 USD, te da bi se sa postupnim otvaranjem gospodarstva SAD-a vratila na pred pandemijsku razinu od otprilike ~ 2000 USD. Brodarska poduzeća svojim naglim podizanjem vozarina u konačnici prebacuju cijenu na krajnjega potrošača. U konačnici, volatilnost cijena nije dobra za sve sudionike u pomorskom privozu, pošto je jako teško planirati budući prijevoz, proizvodnju i potrošnju dobara. Uz to što volatilnost u kratkome roku pruža financijski benefit pomorskim prijevoznicima, u dugome roku zbog slabljenja potrošača i smanjenja potražnje, i tim istim pomorskim prijevoznicima pada količina tereta koji će u skoroj budućnosti moći prevesti.

3.4. UTJECAJ NA STRATEGIJU RAZVITAKA LUKA

Globalizacija je na području razvitka luka imala veliki utjecaj. U povijesti su se Genova i Venecija natjecale za veći udio trgovine na Sredozemlju, te je prednost jedino mogla biti ostvarena unaprijeđenjem infrastrukture. Tradicionalni način upravljanja lukama je smatrao da gradnjom nove infrastrukture, kao i povećanjem povezanosti sa zaleđem, doći do daljnjega povećanja lučkoga prometa. U današnjim okolnostima je važna cjenovna prednost te efikasnost pružene usluge, što dovodi do većega udjela na tržištu. Također, nove tehnologije poput kontejnerizacije utječu na dalje planiranje luka.

Spominjući kontejnerizaciju koja je dovela do revolucije u pomorskom prijevozu, te transportu općenito, kroz standardizaciju veličine kako bi se teret prevezio jeftinije i na dulje relacije nego prije. To je dalo slobodu i mogućnosti brodarskim poduzećima u opskrbi tržišta iz šireg izbora luka ¹⁶. To znači da lučka pozadina, koja je prethodno smatrana privilegijom luke u neposrednoj blizini, sada može biti opskrbljivana od različitih smjerova. Luke u današnje vrijeme su postale više konkurentne, pošto se ne mogu više pouzdati na jedno sigurno tržište. Kontejnerizacija se može smatrati i paradoksom, jer uspjeh u vidu kontejnerizacije zahtijeva velika ulaganja. Takva ulaganja po pitanju gradnje lučke infrastrukture i suprastrukture, kupnje odgovarajuće opreme za manipulaciju nisu mala, te donose benefite poput povećanja produktivnosti i smanjenja operativnih troškova. Problem se nalazi u činjenici što sve te troškove pokriva luka, te određena ulaganja u infra i suprastrukturu nisu garancija da će se kontejnerska luka koristiti u dovoljnoj mjeri da bi opravdala ulaganja.

Globalizacija je povećala i produbila utjecaj kontejnerizacije. Svjetska proizvodnja postaje sve veća, te su kontejneri omogućili sustav dostave na vrata te „just in time“ dostave. U tome cilju je i logistika organizirana, kako bi se izbjegla uska grla u opskrbnom lancu, kao što su luke, korištenjem više njih. Pomorski prijevoz iz toga je izrastao u najvažnijeg učesnika u opskrbnom lancu, još i povećavajući svoje usluge i kontrolu lučkoga zaleđa. Izbor luke pomorskog prijevoznika danas ovisi o snazi ekonomije države domaćina i transportnoj infrastrukturi, a ne više o specifičnosti luke poput npr. dubine.

¹⁶ Brian S.: Globalisation and maritime transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy, str. 3, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/155171/1/NDL2001-008>. (02.09.2024.)

3.4.1. Preuzimanja i alijanse brodarskih poduzeća

Brodarska poduzeća su se također prilagodila globalizaciji, i poduzete mjere su izravno djelovale na luke. Poduzeta reorganizacija uključuje preuzimanja, te organizaciju u alijanse. Preuzimanja u brodarskom sektoru, u 21. stoljeću, su poduzeta zbog spajanja više brodarskih linija u jednu, povećavajući poziciju na tržištu. Preuzimanja u brodarskom sektoru, kao i alijanse, imaju svoje prednosti i nedostatke. Pozitivne promjene po pitanju alijansi se odnose na pozitivne promjene po pitanju alijansi se odnose na ekspanziju u pogledu lučkih operacija brodarskih poduzeća, koja se više ne fokusiraju samo na brodarski prijevoz. Također, ostali benefiti su smanjenje troškova, povećanje produktivnosti i upravljanja brodskim kapacitetima. Nedostaci se mogu prikazati u vidu smanjenja konkurentnosti, dovodeći tržište u situaciju oligopola, zloupotreba tržišne pozicije te kontrolirajući cijene prijevoza.

Tablica 1. Velike brodarske alijanse i brodari

Velike brodarske alijanse 2024/2025	
Alijanse	Članovi
Gemini Cooperation	Maersk, Hapag Lloyd
2M	MSC, Maersk
Ocean Alliance	CMA-CGM, Cosco Group, OOCL, Evergreen
THE Alliance	Hapag Lloyd, NYK, Yang Ming, MOL, K-Line, HMM

Izvor : izradio student prema Sarmmah. S.; „Shipping alliances: Advantages“, 2023., <https://www.container-xchange.com/blog/shipping-alliances/> (31.08.2024.)

Između Maerska i Hapag Lloyd-a je potpisana dugoročna operacijska suradnja, Gemini Cooperation, koja počinje od veljače 2025. godine.¹⁷ Partnerstvo obuhvaća najveću te petu najveću brodarsku kompaniju sa 290 brodova te ukupnim kapacitetom od 3,4 milijuna TEU

¹⁷ Sarmmah S., Singh V.: Shipping alliances: Advantages, str.2, <https://www.container-xchange.com/blog/shipping-alliances/> (03.09.2024.)

jedinica, gdje će Maersk osigurati 60%, dok Hapag Lloyd osigurava 40% kapaciteta. Suradnja će pokrivati kontejnerske linije na sljedećim potezima : Aziju sa sjevernom Europom, Mediteranom, Bliskim istokom, Američkom istočnom i zapadnom obalom, Bliski istok sa Europom i Indijom te Atlantsku rutu. Cilj alijanse je dolazak na vrijeme na više od 90% putovanja te smanjenje emisije CO2 sa njihovih brodova. Ova alijansa će imati utjecaj na ostale, koje će težiti daljem pridruživanju, što će za posljedicu imati oligopolni učinak na tržište i djelomičnu kontrolu cijena. 2M alijansa između Maerska i MSC je formirana 2015 godine, te traje do 2025 godine. Ona pokriva kontejnerske rute Azija-Europa, transpacičku te transatlantsku kontejnersku rutu. 2023. godine je najavljeno razbijanje alijanse do 2025, što je za posljedicu imalo šire restrukturiranje i udruživanje u alijanse ostalih kontejnerskih kompanija. Razbijanje 2M alijanse imalo je i pozitivne posljedice po pitanju korisnika prijevoza, pošto je došlo do pada vozarina, poboljšanja usluge i daljeg ulaganja u oceansku flotu brodova.

Ocean Alliance između COSCO-a, OOCL-a, CMA CGM i Evergreen-a je dogovorena 2017. godine na period od 5 godina, sa produljenjem do 10 godina. 2024. je dogovoreno dalje produljenje do 2027. godine. Ocean Alliance ima kapacitet od 330 kontejnerskih brodova te može prevesti 3.8 milijuna TEU-jedinica, te posjeduje brod Ever ACE, najveći kontejnerski brod kapaciteta 23,992 TEU jedinica. Alijansa pruža 38 različitih usluga što uključuje 19 transpacičkih ruta, 11 ruta između Azija i Europe kroz Sredozemno more, te 4 rute između Azije i Bliskog istoka. Posljednja alijansa THE Alliance se sastoji od Hapag-Lloyd-a, NYK-a, Yang Minga, K-Linea, HMM-a, te je osnovana 2017 godine sa kapacitetom od 3,5 milijuna TEU jedinica, pokrivajući 25% svjetskog kapaciteta, sa flotom od 249 brodova. Ona povezuje 76 svjetskih luka, sa stalnim poboljšanjem povezanosti luka kako bi pružila veću kvalitetu usluge i pouzdanosti. HMM se pridružio alijansi 2020 godine, povećavajući udio THE Alliance sa 25% na 30% svjetskog tržišta kontejnerskoga prijevoza. Odlazak Hapag Lloyd-a zbog Gemini alijanse sa Maerskom je najavljen za 2025. godine, te ista kompanija više neće biti član alijanse.

Glavna prednost alijansi za brodare je smanjenje operativnih troškova. Operativni troškovi zauzimaju više od 67% ukupnih troškova, od čega je 21% povezan sa lučkim

naknadama, te 46% sa troškovima „bunkera“, što su sve varijabilni troškovi.¹⁸ Korištenjem zajedničkih resursa, brodova, lučkih postrojenja te kontejnerskih ruta, postiže se najveći efekt smanjenja varijabilnih troškova, kao jedan od najvažnijih razloga za osnivanje alijansi. Utjecaj na brodare je takav da im ta podjela omogućuje gradnju sve većih brodova za proširenje posla i utjecaja na globalnu ekonomiju. Također, prednosti se odnose i na racionalnije korištenje resursa, gdje i manje brodarske kompanije mogu proširiti svoju mrežu usluga bez povećanja flote brodova.

Alijanse funkcioniraju na način da kompanije u alijansi dijele i komuniciraju između sebe planove slaganja kontejnera te korištenje brodova. Važna stavka alijansi je bolja ekonomija razmjera te rješavanje problema prezasićenosti kapaciteta kontejnerskoga prijevoza na tržištu, smanjujući rizike krize u brodarstvu¹⁹. Razlika alijansi i ostalih vrsta suradnji je u tome što svaka kompanije za sebe određuje prodaju, marketing, cijene prijevoza. Po pitanju alijansi, i špediteri mogu osjetiti benefite, Zbog ekonomije razmjera, može doći do manje cijene prijevoza zbog tržišne utrke između alijansi, te na koncu i manje cijene za špeditere. Zbog nižih cijena za špeditere, oni to mogu iskoristiti time što bi privukli više kupaca i povećali tržišni udio, „win-win“ situacija.

3.4.2. Lučki izazovi i luke 21. stoljeća

U krajem dvadesetog, te u dvadesetprvom stoljeću luke se počinju suočavati sa problemima. Problemi sežu u nemogućnost kontrole tržišta i pada njihova utjecaja te do porasta troškova, te do vanjski utjecaja brodarka, koji zahtijevaju veća ulaganja u infrastrukturu i suprastrukturu te niže cijene prekrcaja. Luke kao veliki poslodavci postaju prošlost, sa velikim brojem radnika potrebnih za ukrcaj i iskrcaj tereta, koji su pridonosili lokalnoj ekonomiji. Kontejnerizacija i globalizacija, želja za manjim troškovima te bržim vremenom prekrcaja, smanjuju doprinos lokalnoj zajednici. Današnje brodske posade su male i malo vremena provode u luci, lučki rad se smanjio te je jedan od nedostataka kontejnerizacije upravo manji ekonomski benefit za širu lokalnu zajednicu u lučkome gradu.

¹⁸ Mergers and Acquisitions of Shipping Companies in the Container Shipping Industry, <https://www.lotus-containers.com/en/mergers-and-acquisitions-of-shipping-companies-in-the-container-shipping-industry/> (05.09.2024.)

¹⁹ Mergers and Acquisitions of Shipping Companies in the Container Shipping Industry, <https://www.lotus-containers.com/en/mergers-and-acquisitions-of-shipping-companies-in-the-container-shipping-industry/> (05.09.2024.)

Ususret svim promjenama, luke diljem svijeta postaju djelomično ili potpuno privatizirane te je pristup lukama liberaliziran, uz smanjenje tarifa i carina. Vlade država direktno i indirektno, počinju smanjivati svoje financijske obaveze prema lukama. Privatizacija ima pozitivan utjecaj po pitanju upravljanja lukama i lučkim operacijama, veliko pitanje ostaje zbog financiranja infrastrukture i njezina poboljšana, kao što su produbljenje morskog dna te dalja izgradnja luka, koje su financijski intenzivne. Europska komisija ide prema smanjivanju poticaja i subvencija, makar kroz EU fondove potiče financiranje projekata, dok je najveći problem financiranja infrastrukturnih projekata luka vlastitim sredstvima koja su za to nedostatna, bez potpore država. Utjecaj na okoliš luka je također velik, pogotovo zbog jaružanja morskoga dna te uništavanja staništa ribama i ostalim morskim životinjama, te je borba između zakonodavca, ekologa i društva značajna i predstavlja veliki uteg daljem razvoju luka. U dvadesetprvom stoljeću te promjenama na tržištu, prvenstveno zbog proširenja svjetskih dobavnih lanaca, utjecaj luka je pao te su se našle na milosti brodarskih prijevoznika i alijansi, koje su počele dominirati svjetskom trgovinom na kopnu i moru. Mnoge lučke uprave su se odlučile na jednu od dvije strategije. Prva strategija obuhvaća značajna ulaganja u luke na temelju tržišne potražnje, potaknute upravo ulaganjima brodara u sve veće brodove. U to spadaju produbljenja tla, kupnja dizalica za prekrcaj tereta. Puno puta takva strategija nije u skladu sa određenim ciljem koji se nastoji ispuniti, te je ona špekulativne prirode da bi se luka održala u skladu sa trendovima na tržištu. Druga strategija se odnosi na strategiju privlačenja brodara, gdje je gradnja lučke infra i supra strukture u skladu sa zahtjevima brodara. To povlači i ostale posljedice, jer se udovoljava zahtjevima brodara bez obzira na cijelu, što može imati i financijske, tržišne ali i ekološke posljedice. Nema sigurnosti u budućnost da će luke sa velikim ulaganjima moći osigurati svoju poziciju na tržištu. Treći put označava kompromis, gdje je poglavito usredotočenje na strategiju usredotočenu na tržište, gdje su poslovne akcije orijentirane na prekrcaj tereta velike vrijednosti za određenje korisnike koji bi osigurali prihvatljive prihodi i dobit.²⁰ Taj put traži način kako da luke poduzmu mjere za traženje svoga mjesta na lokalnoj, regionalnoj i međunarodnoj razini. Npr. Određene luke su praktičnije za

²⁰ Brian S.: Globalisation and maritime transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy, str.11 <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/155171/1/NDL2001-008.pdf> (02.09.2024.)

prekrcaje kontejnera, dok su ostale luke prikladnije za rasuti ili tekući teret, ili za prijevoz putnika.

Uz određivanje luke koje će biti namjene, važno je i korištenje zemljišta uz luku te zaleđe luke. Lučke uprave na zemljištu uz luku i more, koje po procjeni nije potrebno za dalji razvoj luke, trebalo bi prodati kako bi se potaknuo dalji urbani razvoj. Drugi važan korak je proširenje baze korisnika luka. Funkcionalno, luke su povezane sa ostalim intermodalnim i logističkim opskrbnim lancima, te bi trebale težiti daljem angažmanu u navedenim lancima kroz povećavanje svoga udjela. To znači suradnja sa korisnicima lučkih usluga, kao i sa pružateljima prijevoza, željeznicom te cestovnim prijevozničkim poduzećima kako bi se uspostavilo partnerstvo te unaprjeđenje i proširenje usluga izvan luke. Sa takvom širom suradnjom, uvijek raste vjerojatnom da će brodari odabrati tu luku za prekrcaj tereta. U strategiji proširenja korisnika treba biti nastojanje da se integriraju brodarske linije u razvoj luke. Takva vrsta suradnje po pitanju iskorištavanja i proširenja lučke infrastrukture, mora se provesti kroz ugovore o dugoročnom iskorištavanju.

Jedna od izazova za luke je povećanje ekonomskog benefita lučkih operacija. Benefiti za lokalnu ekonomiju više nisu veliki, pošto zbog uvođenja automatizacije padaju. Stoga, luke počinju sve dublje biti integrirane u opskrbni lanac te osim prekrcaja nude i ostale usluge poput prepakiranja, iskrcavanja i čuvanja tereta. Lučke uprave su odgovorne da bi te operacije mogle se održati čim je moguće bliže lukama. Primjerice, u luci Rotterdam, lučka uprava je radila na tome da logistička poduzeća dovede na prostor u vlasništvu luke, koji je povezan sa ostalim cestovnim i željezničkim poduzećima. Kao što su brodari počeli uvoditi alijanse, tako i luke, u kontekstu globalnoga natjecanja, su počele se grupirati i organizirati kako bi mogle konkurirati snazi brodarskih alijansi. U mnogo slučajeva, luke u blizini koje su na područjima drugih država, zbog različitih interesa, koordinaciju čini jako zahtjevnom, ponekad i nemogućom. Također, sa povezivanjem lučkim terminala, pojačava se trend privatizacije i davanja terminala u dugoročni zakup privatnim kompanijama, kako bi se pojačala prisutnost luke u globalnom logističkom lancu.

Tablica 2. Svjetski lučki operatori kontejnerskih terminala

Pozicija na tržištu 2022. godine	Lučki operator	Prekrncani kontejneri 2022. godine u TEU
1	PSA International	61 m
2	Cosco Shipping Ports	52,9 m
3	China Merchant Ports	50,6 m
4	APM Terminals	48,8 m
5	DP World	46,5 m
6	Hutchinson Ports	45,1 m
7	MSC	27,5 m

Izvor : izradio student na temelju Lloyd's List: „Top 10 box port operators 2023“, 2023., <https://www.lloydslist.com/LL1147252/Top-10-box-port-operators-2023> (01.09.2024.)

Prema podacima Lloyds's Lista, i broju prekrncanih kontejnera, jasno se može vidjeti da privatni lučki operateri dominiraju prekrcajem, te da nema ni jedne pojedine luke sa vlastitim prekrcajnim servisom. To ide u prilog tezi privatizacije terminala za prekrcaj kontejnera, koji su u vlasništvu ili zakupu brodarskih kompanija, gdje je na drugom mjestu COSCO, APM Terminals, koji je dio Maersk grupe, je na četvrtom mjestu te MSC na sedmom mjestu broja prekrncanih kontejnera u svijetu. Terminali u vlasništvu ili zakupu privatnih poduzeća donose prednosti za samu luku, kao što je povećanje prekrcanog tereta, i dalju integraciju u njihove dobavne lance, ali donose i veliki nedostatak, a to je monopol na lokalnom tržištu, onemogućavajući ili naplaćujući skuplje usluge ostalim brodarima koji na kraju te luke mogu i izbjegavati.

3.4.3. Kontejnerski promet u lukama

Kontejnerski promet u lukama 2023. godine je iznosio kumulativnih 387,5 milijuna TEU jedinica, što predstavlja rast od 1,24%.²¹ Rast kontejnerskoga prometa je predvođen lukama u Aziji, poglavito kineskim, zbog svoje pozicije kao „svjetske tvornice“. Zanimljivost je i ulazak Tanger Med-a među prvih svjetskih dvadeset luka, kao najjače Afričke luke.

Tablica 3. 20 najvećih kontejnerskih luka u svijetu 2023. godine

20 najvećih kontejnerskih luka u svijetu 2023. godine				
Mjesto	Luka	Država	TEU	Promjena
1	Shanghai	Kina	49,158,000,00	3,9%
2	Singapore	Singapur	39,013,000,00	4,6%
3	Ningbo	Kina	35,300,000,00	5,8%
4	Qingdao	Kina	30,000,000,00	11,9%
5	Shenzen	Kina	29,880,000,00	-0,5%
6	Guangzhou	Kina	25,410,000,00	3,3%
7	Busan	J. Korea	22,750,000,00	3,1%
8	Tianjin	Kina	14,472,000,00	5,5%
9	Jebel Ali	UAE	14,341,000,00	3,6%
10	Hong Kong	Kina	14,061,022,00	-14,0%
11	Port Kelang	Malezija	14,061,022,00	6,3%
12	Rotterdam	Nizozemska	13,447,000,00	-7,0%
13	Xiamen	Kina	12,550,000,00	1,0%
14	Antwerp-Bruges	Belgija	12,528,000,00	-7,2%
15	Tanjung Pelepas	Malezija	10,480,537,00	-0,3%
16	Kaoshiung	Tajvan	8,834,000,00	-6,9%
17	Laem Chabang	Thailand	8,680,000,00	-0,7%
18	Los Angeles	USA	8,629,681,00	-12,9%
19	Tanger Med	Maroko	8,617,410,00	13,4%
20	Beibu Gulf	Kina	8,020,000,00	14,2%

Izvor : izradio student prema Kerriou.A.; „Containers: traffic from the world's major port sin 2023“. 2024.

<https://market-insights.upply.com/en/containers-traffic-from-the-worlds-major-ports-in-2023> (01.09.2024.)

Snažan rast Beibu Gulf-a i Tanger Med-a predstavlja postupnu regionalizaciju opskrbnih lanaca, gdje je je prva luka predstavljena kao regionalna luka za trgovinu između Kine i

²¹ Kerriou A.: Containers: traffic from the world's major port in 2023, <https://market-insights.upply.com/en/containers-traffic-from-the-worlds-major-ports-in-2023> (05.09.2024.)

Azijskih država, dok je druga predstavljena kao ulaz na Europsko tržište, pošto se sjeverna Afrika nalazi blizu.

Sudeći prema prethodnoj tablici, kineske luke su neosporni predvoditelji liste 20 najvećih kontejnerskih luka. One sveukupno drže 54,8 % kontejnerskoga prometa, dok su Shenzen i Hong Kong doživile pad, poglavito Hong Kong zbog političkih napetosti i nestabilnosti. Što se tiče Rotterdama i Antwerp-Brugessa, dvije europske luke među prvih 20, one doživljavaju pad prometa, najviše potaknut uvođenjem tarifa na kinesku robu.

Kao što je prethodno prikazana tablica (tablica 3) prikazala trenutnu situaciju po pitanju kontejnerskog prometa u svjetskim lukama, te njihovo rangiranje, zanimljivo je vidjeti i usporedbu najvećih kontejnerskih luka prije četvrte faze globalizacije.

Tablica 4. Usporedba 10 najvećih kontejnerskih luka 1970-2000-2023

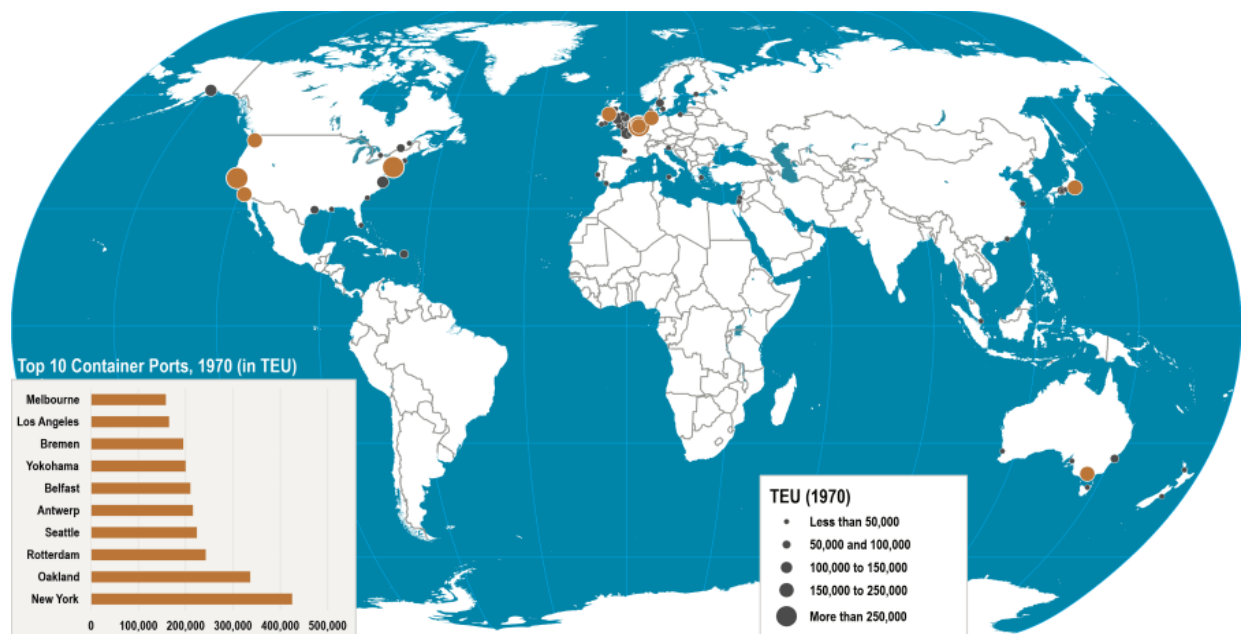
Usporedba 10 najvećih kontejnerskih luka 1970-2000-2023						
	1970. godine		2000. godine		2023. godine	
Mjesto	Luka	Država	Luka	Država	Luka	Država
1	New York	USA	Hong Kong	Kina	Shanghai	Kina
2	Oakland	USA	Singapore	Singapur	Singapore	Singapur
3	Rotterdam	Nizozemska	Busan	J. Korea	Ningbo	Kina
4	Liverpool	U. Kraljevstvo	Kaohsiung	Taivan	Qingdao	Kina
5	Tilbury	U. Kraljevstvo	Rotterdam	Nizozemska	Shenzen	Kina
6	Bremen	Njemačka	Shanghai	Kina	Guangzhou	Kina
7	Yokohama	Japan	Los Angeles	USA	Busan	J. Korea
8	Belfast	U. Kraljevstvo	Long Beach	USA	Tianjin	Kina
9	Seattle	USA	Hamburg	Njemačka	Jebel Ali	UAE
10	Virginia	USA	Antwerp	Belgija	Hong Kong	Kina

Izvor : izradio student prema različitim izvorima

Sljedeća tablica prikazuje usporedbu 10 najvećih kontejnerskih luka počevši od 1970. godine, do 2023. Ona je važan pokazatelj premještanja proizvodnih centara iz zapadne Europe i SAD-a na daleki istok i jugoistočnu Aziju. Počevši sa 1970. godinom, vidljivo je da se najveće kontejnerske luke nalaze u SAD-u, počevši sa New York-om te Oakland-om, gdje luke SAD-a kao najvećeg svjetskog gospodarstva zauzimaju 4 mjesta od prvih deset kontejnerskih luka u svijetu. Ostale su luke zapadne Europe, koje se nalaze u Ujedinjenom Kraljevstvu, Nizozemskoj te Njemačkoj, te je jedna luka sa dalekog istoka, Yokohama. Sa ubrzavanjem globalizacije i njezinog utjecaja na pomorski promet, proizvodni centri se premještaju na daleki istok, te sukladno tome luke dalekog istoka dominiraju među prvih deset luka 2000. te 2023. godine. U

2000. godini je vidljiv i pomorskih pravaca za uvoz robe u SAD sa područja dalekog istoka, gdje luke sa zapadne obale (Los Angeles, Long Beach) ulaze među prvih 10 kontejnerskih luka, što govori o povećanju uvoza proizvoda iz Kine u SAD i promjene logističkih pravaca. Važno je za napomenuti i dalju dominaciju luka dalekog istoka u 2023. godini, gdje luke Kine zauzimaju 8 od 10 mjesta, te služe za izvoz proizvoda u ostale države, povećavajući ovisnost SAD-a i zapadne Europe o Kini, kao „tvornici svijeta“.

Iduće slike grafički prikazuju pozicije prvih 10 kontejnerskih luka 1970. godine, koje se nalaze u SAD-u, zapadnoj Europi i Japanu.



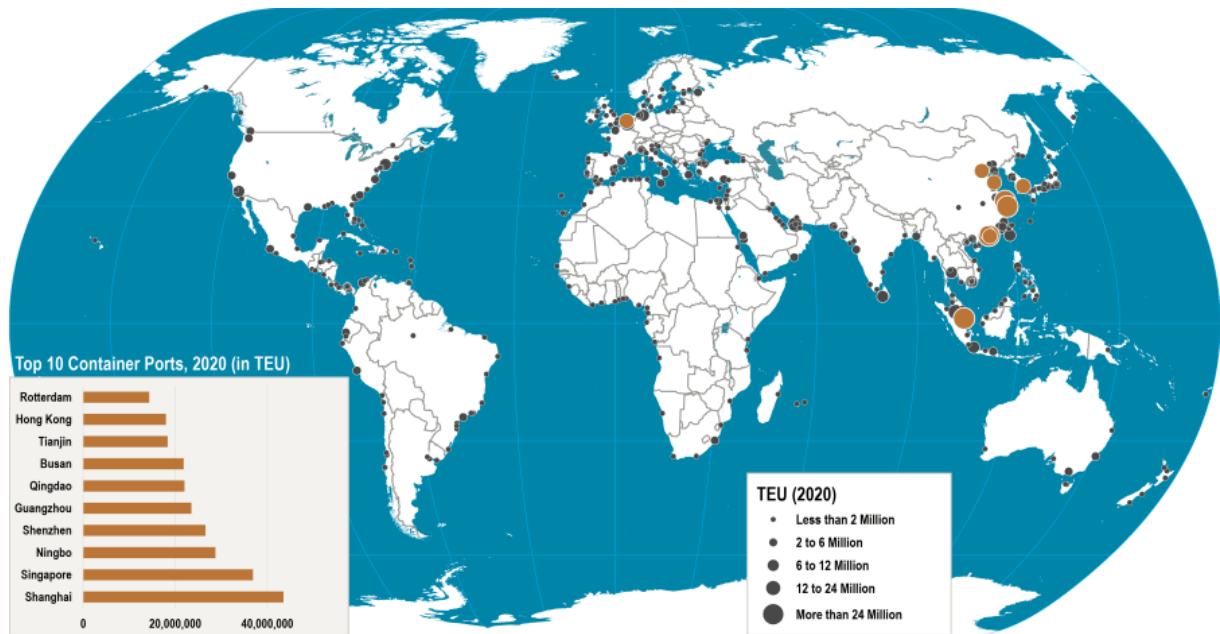
Slika 3. Grafički prikaz lokacija vodećih luka kontejnerskoga prometu u svijetu 1970. godine

Izvor : Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.P.; „Port Economics, Management and Policy“. 2022.

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/changing-geography-of-seaports/evolution-traffic-handled-container-ports/> (21.08.2024.)

Navedeno razdoblje 1970. godine predstavlja treće razdoblje globalizacije, koje počinje sa krajem Drugog svjetskog rata te se poklapa sa zlatnim razdobljem Europskom gospodarskog rasta, kao i sa Bretton Woods sistemom međunarodnih pravila. To razdoblje karakterizira kontejnerizacija i dalji razvitak pomorske flote kontejnerskih brodova. Kao što je prikazano u slici 3., SAD i zapadna Europa, kao i brzorastući Japan, su bili najveća svjetska gospodarstva te centri trgovine i proizvodnje, što je i prikazuju crvene točke na zemljovidu. Ovo razdoblje je završilo sa prekidom zlatnoga standarda u SAD-u, kada je također prekinut i Bretton Woods

gospodarski poredak u svijetu. Nakon tog razdoblja slijedi razdoblje gospodarske stagnacije do četvrtog razdoblja globalizacije. Na sljedećoj slici (slika 4.) su prikazane lokacije najvećih kontejnerskih luka 2020. godine. Sa četvrtim razdobljem globalizacije, koje traje od 1995. godine do danas, došle su nove promjene na gospodarskom polju, tako i u pomorskim pravcima.



Slika 34. Grafički prikaz lokacija vodećih luka kontejnerskoga prometa u svijetu 2020. godine

Izvor : Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.P.; „Port Economics, Management and Policy“. 2022.

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/changing-geography-of-seaports/evolution-traffic-handled-container-ports/> (21.08.2024.)

Ovo razdoblje je obilježilo dalje otvaranje Kine svijetu, postajući „svjetska tvornica“, gdje se dobra jeftinije proizvode u Kini, te potom šalju pomorskim putem na tržišta u zapadnu Europu te SAD. Uspostava WTO-a (eng. *World Trade Organization*), ali najviše razbijanje dobavnoga lanca gdje se svaki dio može fizički obavljati na drugom mjestu, doprinijeli su naglom gospodarskom razvoju Kine i zemalja jugoistočne Azije. Političko otvaranje Kine gospodarskim promjenama, kao i premještanje proizvodnje iz zapadnih razvijenih zemalja u zemlje dalekog istoka i jugoistočne Azije, doprinijelo je uzdizanje Kineskih luka te njihovom preuzimanju vodećih mjesta najvećih kontejnerskih luka u svijetu. Koncentracija izvoza u nekoliko velikih Kineskih luka je gospodarska politika kineske vlade, kako bi se potaknuo gospodarski rast i izvoz u zapadne zemlje. Kao što je moguće vidjeti na prethodno objavljenj slici, dominacija kineskih luka je vidljiva u odnosu na luke zapadnoga svijeta, te se mijenjaju

logistički i pomorski tokove, stoga direktno utječući na pomorski promet, koji je i najviše zahvaćen razdobljima globalizacije.

Tablica 5. 10 najvećih Europskih kontejnerskih luka 2023. godine

10 najvećih Europskih kontejnerskih luka 2023. godine			
Luka	2023 (TEU)	2022 (TEU)	Promjena
Rotterdam	13,447,000,00	14,455,000,00	-7,0%
Antwerp + Zeebrugge	12,528,000,00	13,500,000,00	-7,2%
Hamburg	7,700,000,00	8,300,000,00	-7,2%
Valencia	4,796,985,00	5,052,272,00	-5,1%
Algesiras	4,733,474,00	4,767,282,00	-0,7%
Piraeus	4,586,500,00	4,352,100,00	5,4%
Bremen	4,200,000,00	4,614,000,00	-9,0%
Gioia Tauro	3,548,827,00	3,380,000,00	5,0%
Barcelona	3,300,000,00	3,520,000,00	-7,0%
Haropa	2,633,273,00	3,109,343,00	-15,3%

Izvor : izradio student prema Kerriou.A.; „Containers: traffic from the world's major port sin 2023“. 2024.
<https://market-insights.upply.com/en/containers-traffic-from-the-worlds-major-ports-in-2023> (01.09.2024.)

U europskim lukama, kumulativni promet prvih 10 kontejnerskih luka je 61,5 milijuna TEU, što je pad od 5,5% u odnosu na 2022. Sve europske luke su doživile pad, osim luka Gioia Tauro i Pirej. Vođeće tri luke su dominantne što neće biti skoro promijenjeno, dok su doživile prosječan pad od 7%. Glavni razlozi toga pada se mogu naći u padu potrošnje, smanjenju proizvodnje u Europi te zbog trgovinskih barijera vezano za sankcije Rusiji zbog Rusko-Ukrajinskog rata. Francuske luke su pale više od prosjeka, gdje je Marseille pao 12,1% te Dunkirk 10,4%. Na obali sredozemnoga mora, sve luke bilježe padove kontejnerskoga prometa, osim u lukama Gioia Tauro i Pirej. Luka u Pireju je pod koncesijom COSCO-a te je vidljivo za ista luka profitira od prijevoza kineske robe u Europu.

4. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA BRODARSKO POSLOVANJE

U dalekoj prošlosti, ukrcaj i iskrcaj tereta sa brodova se odvijao pomoću paleta, kutija te dizalica. Taj proces je bio dosta radno intenzivan te skup, nekada neisplativ za prekoceanski prijevoz. Prema izvještaju Svjetske banke o globalizaciji, 1950ih prosječni trošak prekrcaja iznosio 5,86 USD po prekrcajnoj toni, dok se danas taj trošak prekrcaja smanjio na 0,16 USD po prekrcajnoj toni²². Sa smanjenjem troškova prekrcaja, došlo je i do razvitka kontejnerskog prijevoza. Izumom kontejnera 1950ih godina, njegova primjena se drastično povećala tijekom Vijetnamskog rata. Također, kontejneri se standardiziraju na veličine od 20 stopa te 40 stopa prema ISO standardu, kako bi se i brodovi mogli lakše dizajnirati i prilagoditi. Adaptacija na kontejnerizaciju, zahtijevala je promjene, ne samo kod brodara, nego i kod luka, što je zahtijevalo gradnju novih i adaptaciju postojećih teretnih terminala. Uvođenje kontejnera te njihov prijevoz bodovima je promijenilo opskrbni lanac te omogućilo poduzećima diljem svijeta da izvoze svoje proizvode, povećavajući trgovinsku razmjenu.

Uz sve navedene promjene koje su se dogodile na tržištu, pozitivan efekt ne bi bio moguć bez brodara. Sa uvođenjem kontejnera u pomorski prijevoz, kao što je prethodno navedeno, počela je prilagodba i ulaganje brodara u specijalizirane brodove za prijevoz kontejnera, kako bi se smanjio trošak prijevoza po kontejneru. U današnje vrijeme, oko 90% trgovinske razmjene se obavlja preko mora, stoga su brodari i zaslužni za povećanje svjetske ekonomije. Također, isti ti brodari se moraju nositi sa cjelokupnim procesom globalizacije, unaprijedit svoje poslovanje te tražiti načine za dalji opstanak na tržištu. Današnji brodari u kontejnerskom prijevozu su multinacionalne kompanije koje imaju svoje podružnice diljem svijeta. Također, današnji trend među njima je vertikalno kontroliranje dobavnog lanca, gdje se ti isti brodari ne bave samo prijevozom tereta, nego i nude druge usluge poput kopnenog prijevoza, upravljaju terminalima itd. kako bi se prilagodili tržištu, privukli nove kupce i zadržali stare. U današnje je vrijeme izrazito zanimljivo pogledati načine promišljanja brodara, njihovu poziciju na tržištu te financijsko stanje kompanija. U obzir je uzeto 5 najvećih brodara koji se bave kontejnerskim

²² World Bank: „The New Wave of Globalization and Its Economic Effects“, https://documents1.worldbank.org/curated/en/954071468778196576/310436360_20050007015044/additional/multi0page.pdf (06.09.2024.)

transportom u svijetu. Razlog za njihov odabir je sam tržišni udio, gdje prvih 5 brodara zajedno drži skoro 65% ukupnog kontejnerskog tržišta, sa kapacitetom većim od 19 500 000 TEU jedinica, uz dalji trend ulaganja u nove brodske kapacitete i povećanje flote.

Tablica 6. 5 najvećih kontejnerskih brodara u svijetu

Rang	Brodar	Kapacitet (TEU)	Tržišni udio	Brodovi u službi
1	Mediterranean Shipping Company (MSC)	6 080 915	19,9 %	852
2	MAERSK	4 358 244	14,3 %	710
3	CMA CGM Group	3 809 558	12,5 %	648
4	COSCO Group	3 268 524	10,7 %	509
5	Hapag - Lloyd	2 247 064	7,4 %	293

Izvor : izradio student prema Alpha Liner: „Alphaliner TOP 100“, 2024.,
<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (01.09.2024.)

Na prethodno tablici prikazano je 5 najvećih brodara sa područja kontejnerskom prijevoza, sa danom 31.12.2023. Vidljivo je da prvo mjesto drži Mediterranean Shipping Company (MSC) sa ukupnim kapacitetom od 6 080 915 TEU jedinica, te tržišnim udjelom od skoro 20%. U njihovoj knjizi narudžbi nalazi se još 131 brod sa kapacitetom od 1 805 972 TEU jedinica. Druga najveća kompanija je Maersk, sa tržišnim udjelom od 14,3% po pitanju kapaciteta i 710 brodova, sa knjigom narudžbi od 33 broda, kapaciteta 443 964 TEU jedinice. Vidljiv je pad Maerska posljednjih godina od 2021. gdje ga je prestigao MSC. Treće mjesto zauzima CMA CGM grupa sa kapacitetom od 3 809 558 TEU, tržišnim udjelom od 12,5 % i 648 brodova. CMA CGM također znatno ulaže u nove kapacitete, sa knjigom narudžbi od 82 broda kapaciteta 1 099 237 TEU. COSCO Group zauzima četvrto mjesto, dok Hapag – Lloyd zauzima peto mjesto, sa tržišnim udjelima od 10,7 te 7,4 %. Tablica prikazuje dominaciju MSC-a na globalnom tržištu, uz udjel od skoro 20%, što može imati i negativne posljedice na tržište. Također, sa daljim povećanjem flota te usporavanjem svjetskoga gospodarstva, može se očekivati dalja stagnacija ili čak pad vozarina.

4.1. ANALIZA I USPOREDBA BRODARSKIH KOMPANIJA

Prvih pet brodara predstavljaju ključnu ulogu u globalnom pomorskom prometu i međunarodnoj trgovini, te se njihova analiza i usporedba može izvršiti na temelju faktora poput veličine flote i kapaciteta prijevoza, poslovnih strategija te globalnog dosega. One se natječu na globalnom tržištu te koriste različite poslovne strategije kako bi povećale svoju profitabilnost i efikasnost.

Velike promjene za brodarske kompanije su nastupile sa COVID 19 pandemijom, te su očekivanja bila da će nastupiti snažan pad kontejnerskoga prometa. Naprotiv, promjene u potrošnji koje su potaknute pandemijom, zbog zatvaranja fizičkih trgovina te premještanja na elektroničku trgovinu, dovele su do toga da se potražnja za potrošačkim dobrima povećala. Od trećeg kvartala 2020. godine sa nastupom olakšanih mjera karantene, te oporavka gospodarstva zbog poticaja, dovelo je do naglog rasta kontejnerskoga prijevoza. Posljedice takvih politika su bile pozitivne za brodare, gdje su vozarine skočile na rekordne razine, kao što je vidljivo u trećem grafu. Pritisak na porast vozarina je pojačala i blokada Sueskog kanala zbog nasukavanja broda, dovodeći do daljih kašnjenja u isporuci. Nedostatak kapaciteta uslijed pojačane potražnje je dalje poticao povećanje vozarina. Nakon 2021. godine došlo je do stabilizacije vozarina, potražnje te kontejnerskog kapaciteta, što je rezultiralo i stabilizacijom vozarina, u konačnici i pad prihoda brodara.

4.1.1. Mediterranean Shipping Company (MSC)

Mediterranean Shipping Company, skraćeno MSC, je osnovana od strane obitelji Aponte u Italiji 1970-e godine. Danas je to najveća brodarska kompanija na svijetu po pitanju veličine flote, kao i po pitanju kontejnerskoga kapaciteta, te 2024. godine kontrolira oko 20% svjetskog kontejnerskog kapaciteta. MSC posluje kroz 524 ureda u 155 država svijeta, te ima preko 100 000 zaposlenih. MSC-ova flota plovi ne preko 215 ruta po svijetu, pristajući u preko 500 luka. Kompanije se sastoji od podružnica za prijevoz tereta i za turistički, odnosno cruising prijevoz putnika, te za kopneni i zračni prijevoz tereta.

Nakon osnivanja 1970. godine, MSC primarno sudjeluje u prijevozu kontejnera između sjeverne Europe, Afrike i Indijskog oceana. 1989. godine osniva se podružnica MSC Cruises,

koja se bavi turističkim prijevozom putnika. Sa 2014. godinom dolazi do vlasničkog preslagivanja u kompaniji te 2015. godine dolazi do porinuća MSC Oscar za kapacitetom 19224 TEU, tada najvećeg broda za prijevoz kontejnera. Također, iste godine dolazi i do sklapanja 2M alijanse za prijevoz kontejnera, između MSC-a i Maerska, kako bi se omogućilo konkurentno preslagivanje i smanjenje troškova na kontejnerskim linijama između Azije i Europe, te na transatlantskim i transpacifičkim linijama. Alijansa je ustanovljena na 10 godina te ju je sačinjavalo 185 plovila sa kapacitetom od 2,1 milijun TEU- jedinica. Potom dolazi do diverzifikacije poslovanja kompanije, koja se počinje širiti i na kopneni prijevoz i prekrcaj tereta. 2017. godine sa kupovinom 49% udjela u Messina Line-u dolazi i do ulaska na područje RoRo prijevoza, gdje prethodno navedena kompanija posjeduje 10 brodova te RoRo terminal u Genoi. Nakon toga, 2020. godine dolazi do preuzimanja 49% udjela u kompaniji Ignazio Mesina te 52% udjela u kompaniji Ro-Ro Italia, koja se bavi prijevozom vozila. 2021. godine MSC je dovršio preuzimanje Bolloré Africa Logistics-a te time direktno ulazi na afričko tržište. Prema Alphalineru, kompanija MSC 2022 godine prelazi Maersk i postaje najveća broderska kontejnerska kompanija na svijetu, također dolazi i do osnivanja MSC Air Cargo zračnog prijevoznika tereta. U ožujku 2023. godine firma preuzima još dva mega kontejnerska broda MSC Tessa i MSC Irina, kapaciteta 24 116 TEU po brodu. Daljom diverzifikacijom poslovanja MSC stječe 50% udjela u talijanskom željezničkom prijevozniku NTV, dok 2024. godine dolazi do preuzimanja 42% udjela u Clasquin Groupu, francuskoj kompaniji koja se bavi prekoceanskom špedicijom i logistikom.

Prema prethodno navedenome, vidljivo je da MSC ulaže u diverzifikaciju poslovanja na području logistike, te se osim pomorskog, fokusira i na kopneni prijevoz i upravljanje terminalima, kako ne bi zaostala za konkurentima. Pošto se radi o privatnoj kompaniji, ista nije obavezna objavljivati financijske izvještaje te izvještaje investitorima, tako da se informacije vezane za poslovanje MSC-a mogu dobiti samo iz medija. Također, kompanija ne podliježe obvezi revizije financijskih izvještaja. Prema članku Thomasa Cullena. MSC grupa je 2022. godine ostvarila prihode od 86,4 bilijuna EUR-a, sa profitom poslije oporezivanja od 36,2 bilijuna EUR-a. To je bilo značajno podizanje prihoda i dobiti od 2020 godine, kada je prihod iznosio 29 bilijuna EUR, odnosno 2021. godine sa prihodom od 69 bilijuna EUR. Sukladno iznesenim prihodima, i činjenicom da je taj prihod velikom većinom nastao zbog kontejnerskoga prijevoza i visokih vozarina, vidljivo je da COVID 19 pandemija je imala značaj financijski učinak na MSC grupu, koja danas raspolaže sa ogromnim resursima za održavanje tržišne pozicije i dalje širenje.

4.1.2. Maersk

Maersk je danska broderska i logistička kompanija osnovana 1904. godine u Danskoj, od strane Arnolda Petera Mollera i Petera Maerska Mollera. Poslovanje kompanije obuhvaća brodarstvo, upravljanje terminalima, upravljanje dobavnim lancem te skladištenje tereta. Sjedište kompanije je u Kopenhagenu, Danska, sa filijalama i uredima u 130 zemalja sa preko 100 000 zaposlenika. Nakon drugog svjetskog rata i 1975. godine, Maersk je bila relativno mala kompanija koja je prevozila sirovu naftu. Nakon 1975. godine te širenja upotrebe kontejnera u prijevozu, kompanija prepoznaje priliku te se počinje specijalizirati za prijevoz kontejnera. Razlog je to je skoro 20% godišnjeg rasta korištenja kontejnera između 1975. do 1985. godine. Sa utjecajem globalizacije na globalnu trgovinu, pad Berlinskoga zida 1989. otvara nove mogućnosti za širenje na drugim kontinentima, što kompanija iskorištava te do 2010. godine postaje najveća kompanija za prijevoz kontejnera na svijetu.

Od 2015. godine, Maersk grupu sačinjavaju divizije za preoceanski prijevoz, terminali za prekrcaj tereta, logistika, nafta i plin, te ostale offshore aktivnosti, peljarenje i opskrba. Sa novom politikom razvoja 2016. godine i povećanja prihoda i profitabilnosti u glavnome poslu, a to je prijevoz kontejnera i ostale usluge vezano za isti, kompanija prodaje Maersk Oil 2017. godine, Maersk Drilling 2022. godine te Maersk Supply Service 2024. godine. Nakon prodaje, kompanija se fokusira na 3 divizije: logistički prijevoz, preoceanski prijevoz i upravljanje terminalima. To predstavlja primjer vertikalnog integriranja, gdje brodar uz uslugu brodskog prijevoza, nudi i usluge prekrcaja tereta te logističkoga prijevoza do krajnjeg kupca.

Trenutna tržišna pozicija u odnosu na konkurenciju je stabilna. Kompanija je do 2022. godine držala titulu najveće broderske kompanije za prijevoz kontejnera na svijetu, dok je nakon toga prelazi MSC zbog svoga ulaganja u dalje povećanje flote. 2023. godine Maersk je druga po veličini broderska kompanija za prijevoz kontejnera u svijetu, sa kapacitetom od 4,35 milijuna TEU i tržišnim udjelom od skoro 15%. Od 2015. je članica 2M alijanse, zajedno sa MSC-em, ali od 2025. godine tvori novu alijansu sa Hapag-Lloydom. Pandemija COVID 19 je stvorila priliku za povećanje prilika, zbog prvotnog zatvaranja ali i kasnije potražnje za potrošačkim dobrima, dovelo je do drastičnog rasta vozarina, te posljedično prihoda i dobiti za Maersk. Kašnjenja u prekrcaju tereta, i nedostatak prijevoznog kapaciteta broderskih kompanija, samo su dalje poticali povećanje vozarina. 2023. godina je dovela do dalje stabilizacije i pada vozarina, koje je počelo 2022. godine, te dalja ulaganja Maerska u modernije

ekološki prihvatljivije brodove, zračni prijevoz kako bi se upotpunila usluga prijevoza tereta, više od 500 milijuna USD ulaganja u logističku infrastrukturu na području jugoistočne Azije, te za Republiku Hrvatsku izuzetno važno, ulaganje u kontejnerski terminal na Zagrebačkoj obali u Rijeci koje iznosi 380 milijuna USD. Također, manja emisija CO2 te fokus na potrebe kupaca ostaju glavni ciljevi Maersk grupe.

Financijska pozicija Maerska je trenutno stabilna, pošto je ona javna kompanija, te je izlistana na burzi u Kopenhagen, financijski podaci su javno dostupni. Dok su prihodi terminala i logistike stabilni, poslovanje grupe najviše ovisi o prekooceanskom prijevozu, kao najvažnijem *core businessu*, te svi rezultati grupe ovise o tome. Maersk trenutno ima pozitivan novčani tijek, što mu omogućuje vraćanje dugova i financiranje redovnog poslovanja, ne dovodeći kompaniju u lošu financijsku situaciju.

Tablica 7. Financijski rezultati MSC Maersk-a u razdoblju od 2019. do 2023. godine

Maersk	2023	2022	2021	2020	2019
Prihodi (u milijunima USD)	51,065	81,529	61,787	39,740	38,890
EBITDA (u milijunima USD)	9,591	36,813	24,036	8,226	5,712
Dobit (u milijunima USD)	3,908	29,321	18,033	2,900	509
Free cash flow (u milijunima USD)	3,697	27,107	16,537	4,648	2,340

Izvor: izradio student prema „Maersk . Annual Report 2023“, 2024. <https://investor.maersk.com/static-files/3676346f-38c4-430d-8c28-054919aacc478> (02.09.2024.)

Prema posljednjem financijskom izvještaju za 2023. godinu, vidljiv je pad prihoda u odnosu na 2022. godinu skoro 38%. Razdoblje COVID 19 pandemije i povećanja vozarina je dovelo do drastičnog rasta prihoda između 2020. te 2022. godine, a samim time i dobiti u istome razdoblju, kao što je i vidljivo prema tablici. Količina prevezenih kontejnera 2023. godine je u razini 2022. ali zbog nižih vozarina, prihodi su pali za preko 30%. Stabilnost kompanije je neupitna, zbog stabilnog i pozitivnog novčanog toka u posljednjih 5 godine. Obzirom da je vrijeme volatilnih vozarina prošlo, 2024. godina će biti obilježena stagnacijom istih zbog povećanja kontejnerskog kapaciteta svjetskih flota. Dobit bi mogla ostati na istoj razini kao i 2023. godine, ali fokus kompanije će ostati na kontroli troškova, zbog rastućih troškova bunkera, kao i geopolitičkih napetosti. Obzirom na sve izazove s kojima se kompanija susreće, za očekivati je, bez obzira na veličinu kompanije, da će poduzeti dalje korake u pojačavanju otpornosti svoje logističke mreže i usmjerenosti prema kupcu usluge, kao i da će se usmjeriti

na gradnju ekološki održivijih i efikasnijih brodova, kako bi se mogla dalje razvijati i zadržati poziciju drugog najvećeg brodarka na svijetu.

4.1.3. CMA CGM Group

CMA CGM grupa je francuska brodarka i logistička kompanija osnovana 1978. godine. Sjedište kompanije je u Marseilleu, te je treća najveća brodarka kontejnerska kompanija u svijetu. Grupa je aktivna u područjima brodarka, upravljanja lučkim terminalima, upravljanju dobavnim lancem te u skladištenju tereta, sa prisutnošću u 160 država svijeta kroz 400 filijala, 750 skladišta, 155 000 zaposlenih te flotom od 593 broda. Brodovi grupe pristaju u 420 svjetskih luka kroz 257 kontejnerskih ruta. Jaques Saade je osnovao kompaniju CMA (Compagnie Maritime d'Affrètement) 1978. godine, te je 1996 kupio kompaniju CGM (Compagnie Générale Maritime), spajajući ih u grupu CMA CGM. Do daljeg širenja grupe dolazi 1998. godine kupnjom kontejnerskog prijevoznika Australian National Lines (ANL), te akvizicijom rivala Delmas-a 2005 godine, postajući treći kontejnerski prijevoznik u svijetu. 2007. godine dolazi do kupnje COmpanie Marocaine de Navigation, te Cheng Lie Navigation Corp. povećavajući svoj tržišni udio u Europi i Aziji. Dalji razvoj kompanije je potaknuo ulazak u alijansu sa COSCO-m i Hapag Lloydom 2014. godine. 2015. godine grupa kupuje LCL Logistix, logističku kompaniju u Indiji te 2016. godine kupuje NOL kontejnerskog prijevoznika iz Singapura te APL iz SAD-a. Dalje širenje je potvrđeno kupnjom Mercosul Linea 2017. godine, Containerships 2018. godine te CEVA Logistics 2019. godine, dok 2022. godine ulazi na tržište avioprijevoza, u kooperaciji sa Air France-KLM kompanijom.

Zbog raznih akvizicija, kompanija diversificira svoje poslovanje kao i konkurenti, te osim pomorskog prijevoza koji je rastao akvizicijama konkurenata i ulaskom na druga tržišta, preuzimanja su poduzeta i na područjima skladištenja kontejnera, multi modalnog prijevoza i riječkog prometa, kao i prijevoza putnika na području trajektnog pomorskog prometa.

Nakon pandemijskih godina i početka normalizacije 2022. godine, 2023. godina je bila pod utjecajem inflacije i smanjenja kupovne moći kućanstava u Europi i SAD-u. To je uzrokovalo i preslagivanje dobavnih lanaca. Za CMA CGM 2023. godina je počela padom od 3% na području kontejnerskog prijevoza, dok je druga polovica zbog povećanja potražnje rezultirala rastom od 4%. Ostati će upamćena godina pogoršanja po pitanju kontejnerskoga prijevoza. Po komentaru predsjednika uprave Rodolphe Saade-a, kompanija je dovoljno

financijski jaka da prebrodi turbulentnu 2024. godinu. Po pitanju ekološke i ekonomske efikasnosti, grupa ulaže u nove brodove, kao i u remont postojećih brodova u floti. Kao i u slučaju MSC-a, CMA CGM grupa je privatna kompanija koja ne objavljuje javno svoje financijske rezultate, stoga se isti mogu naći jedino u medijima.

Tablica 8. Prihodi CMA CGM grupe u 2022. i 2023. godini

CMA CGM grupa	2023	2022	Promjena
Prihodi (u milijardama USD)	47,02	74,5	-36,90%
EBITDA (u milijardama USD)	9,01	33,31	-72,9

Izvor : izradio student prema American Journal of Transportation: „CMA CGM: Financial Results“, 2024., <https://www.ajot.com/news/cma-cgm-financial-results> (02.09.2024.)

Prema American Journal of Transportation (AJOT), prihodi CMA CGM grupe su u 2023. godini iznosili 47 milijardi USD, što je promjena od 36% u odnosu na 2022, kada su iznosili 74,5 milijarde USD, implicirajući na padajuće trendove u kontejnerskom brodarstvu. Mali dug od 3,7 milijardi USD te veliki cash flow kompaniji omogućuje preživljavanje u izazovnijim vremenima. Vezano za pomorski prijevoz kontejnera, CMA CGM je prevezla skoro podjednak broj kontejnera. U prethodno tablici vidljiv je pad prihoda iz osnovne djelatnosti pomorskog prijevoza kontejnera, gdje je, usprkos skoro jednakoj količini prevezenih kontejnera, zamjetan je pad prihoda. Prihodi su 2023. godine iznosili 31,39 milijardi USD, što čini pad od 46 % u odnosu na 2022. godinu, kada su iznosili 58,95 milijardi USD. Razlog tome je normalizacija kontejnerskog kapaciteta te pad vozarina, koje su 2020. te 2021. godine postigle svoj vrhunac. CMA CGM prati razvoj situacije na tržištu, poglavito zbog promjenjivih ekonomskih i geopolitičkih okolnosti, ali zbog svoje financijske situacije, malog zaduženja i diverzifikacije poslovanja, ostaje zdrava kompanija spremna prebroditi krizna vremena padajućih vozarina 2024. godine.

4.1.4. COSCO Group

COSCO grupa je osnovana 1961. godine kao Kineska vladina agencija za međuoceanski prijevoz. Sa priznavanjem komunističke vlade od strane SAD-a, COSCO je uključen u međunarodni prijevoz nakon podizanja sankcija. Sa otvaranjem kineskog gospodarstva i liberalizacijom trgovine, 1993. COSCO postaje kompanija u vlasništvu vlade Republike Kine te od 1997 je listirana na burzi u Hong Kong-u. Također, u to vrijeme sa osnivanjem COSCO Logisticsa, kompanija se počinje baviti špedicijom, logističkim i tankerskim prijevozom. Zanimljivo je da COSCO grupa nije se širila kao i broderski konkurenti putem akvizicija i spajanja, nego je ulagala u vlastitu flotu. Kineska vlada je svojom politikom spajanja manjih poduzeća pod državnim vlasništvu u veće, stvorila COSCO grupu 2015. godine. Jedan od razloga neagresivnog širenja e svrha COSCO-a kao servis kineskoj izvoznoj industriji.

COSCO grupa se sastoji od 5 kompanija : China COSCO Holdings i COSCO Pacific, COSCO International, COSCO Shipping Co. Ltd, COSCO Corporation iz Sinagpura te COSCO SHIPPING Lines iz Japana. Uz brodersku djelatnost, COSCO djelomično ili u potpunosti, upravlja brojnim terminalima , njih 47 od kojih se većina nalazi u Kini. Također, COSCO grupa u svome portfelju ima i vlasnički udio u banci koja se nalazi u Hong Kongu te filijalu za razvijanje i poslovanje nekretninama. U Europi COSCO u potpunosti upravlja terminalom Pireji u Grčkoj, dok djelomično upravlja terminalima Zeebrugge, Valencia, Bilbao itd. Za razliku od konkurencije, COSCO svoje poslovanje poglavito usredotočuje na Kinu, dok terminali u svijetu se koriste za ulazak kineskih proizvoda na lokalna tržišta. Cilj takve politike su investicije u terminale, povećanje produktivnosti i smanjenje troškova. U današnje vrijeme, ekonomsko usporavanje najvećih tržišta u Europi i SAD-u predstavlja problem kompaniji, ali COSCO diverzifikacijom poslovanja ugovaranjem alijanse te prekrcajem tereta nastoji se prilagoditi tržištu i poslovanju konkurencije.

Pošto se ne radi o javnoj kompaniji, veoma je teško analizirati financijske izvještaje pošto je jedna filijala izlistana na Singapurskoj burzi (COSCO SHIPPING HOLDINGS), dok je druga izlistana na Singapurskoj burzi te je matična grupa kompanija bez obveze objavljivanja financijskih izvještaja, pod vlasništvom vlade Republike Kine. Prema financijskom izvještaju 2023. godine, COSCO Shipping Holdings je ostvarila prihode od 175 milijardi Juana, sa dobiti od 27 milijardi Juana. U usporedbi sa 2022. godinom, gdje su prihodi iznosili 391 milijardu Juana, te profitom od 170 milijardi, to je drastični pad, ali i trend kod ostalih kontejnerskih

brodara, kada je nagli porast vozarina omogućio visoke prihode i dobit tokom pandemijskih godina, ali i period normalizacije i pada vozarina 2023. godine je te prihode vratio u normalu. Obzirom na dalje ekonomsko pogoršanje situacije na Europskom i Sjevernoameričkom tržištu, za očekivati je u 2024. godini dalji pad prihoda i dobiti, ali zbog diverzifikacije i zaduženosti od otprilike 30% u vrijednosti imovine, COSCO grupa bi bez većih prepreka trebala prebroditi krizno razdoblje.

4.1.5. Hapag - Lloyd

Hapag – Lloyd je peta najveća svjetska kompanije za prijevoz kontejnera u svijetu. Nastala je 1970. godine spajanjem dviju njemačkih brodarskih kompanija, Hambur-American Line (HAPAG) te Norddeutscher Lloyd- a. Tokom godina kompanija je prošla mnoga vlasnička restrukturiranja, 1998. je kupljena od strane TUI-ja, te je nakon toga prodana 2008. i 2012. godine privatnim ulagačima. Kompanijsko poslovanje seže od kontejnerskoga transporta do upravljanja terminalima. Brodarsko poslovanje obavlja sa preko 260 brodova, kapaciteta preko 2,9 milijuna TEU-jedinica na preko 400 luka ticanja u svijetu. Ima i preko 13 400 zaposlenika te posluje na otprilike 110 kontejnerskih ruta. Njihova divizija upravljanja terminalima ima pod svojim okriljem 20 kontejnerskih terminala sa preko 2800 zaposlenih u 11 država svijeta. Kao i ostali konkurenti, i Hapag – Lloyd je krenuo stopama preuzimanja i kupovine konkurenata, 2005. je kupljena kompanija CS Ships Limited, čime Hapag – Lloyd postaje peta najveća kompanija za prijevoz kontejnera. 2012. godine je planirano spajanje sa Hamburg Sudom, ali na kraju razilaženja u stajalištima dioničara, ona nije realizirana te je spajanje provedeno između Hamburg Suda i Maerska 2016. godine. Iste godine je započelo spajanje sa United Arab Shipping Company, koja je u to vrijeme bila deseta najveća kontejnerska kompanija u svijetu. Ovim spajanjem, Hapag Lloyd je učvrstila poziciju na petom mjestu kontejnerskih prijevoznika u svijetu. 2021. i 2022. godine je kompanija započela akvizicije NileDutch Transport & Shipping te Deutsche Afrika-Linien, kompanija specijaliziranih za kontejnerski prijevoz između Europe, južne Afrike i Indijskog oceana, pojačavajući svoju poziciju na afričkom tržištu.

Uvid u financijsko izvješće za 2023. godinu je jednostavnije nego kod drugih brodara koja su privatna društva, zbog razloga što je Hapag Lloyd javna kompanija izlistana na burzi kapitala u Frankfurtu.

Tablica 9. Financijski rezultati Hapag-Lloyd-a za 2022. i 2023. godinu

Hapag- Lloyd	2023	2022	Promjena
Prihodi (u milijunima EUR)	17,930	34,543	-48 %
EBITDA (u milijunima EUR)	4,461	19,429	-77 %
Dobit (u milijunima EUR)	2,951	17,043	-83 %

Izvor : izradio student prema Hapag-Lloyd: „Annual Report 2023“, 2024., https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG_FY_2023_EN.pdf (03.09.2024.)

U posljednjem financijskom izvješću je vidljiva promjena nastala nakon 2022 godine, kada dolazi do naglog pada prihoda, za 48% sa 34,5 milijardi EUR na 17,93 milijarde EUR. Također, gledajući godišnju dobit, ona je pala za 83 %, na 2,95 milijardi EUR. Razlog za takvo stanje je obilježba 2023. godine u domeni slabe potražnje i pada vozarina u kontejnerskom prijevozu. U pomorskom prijevozu, broj prevezenih kontejnera je narastao za 0,5%, na 11,9 milijuna TEU-a, ali je zbog pada vozarina na otprilike 1500 USD po TEU, u odnosu na 2863 USD po TEU 2022. godine, došlo i do naglog pada EBITDA-e. Pozitivna stvar je pozitivan novčani tijek. Hapag Lloyd također ulaže u razvoj flote, te 2023. posjeduje 266 brodova, što je 15 više u odnosu na prethodnu godinu, sa ukupnim kontejnerskim kapacitetom od 2,97 milijuna TEU-a. Za 2024. godinu uprava kompanije ističe da je to vrijeme velikih geopolitičkih promjena i volatilnih vozarina, stoga je svako predviđanje subjektivno i sa velikom neizvjesnošću.

4.2. BUDUĆNOST BRODARA I KONTEJNERSKOG TRŽIŠTA

Obzirom na 2023. godinu, koja je bila drugačija po pitanju poslovanja u odnosu na prethodnu godinu, budućnost je veoma teško predvidjeti. U 2024. godini se očekuje stagnacija ili blagi porast vozarina, trend koji se nastavlja od 2023. godine. Nakon prilično volatilnih vozarina u razdoblju od 2020. do 2022. i njihova popriličnog rasta, trenutno se vozarine vraćaju na razine prije pandemije. Poticaj za takav povratak, prilično pozitivan za krajnje kupce, je i ekonomsko usporavanje gospodarsko najjačih zemalja (Europa i SAD), kao i povećanje broja plovila te kontejnerskog kapaciteta. Također, u fokusu brodara biti će dalja kontrola troškova, investicije u ekonomije u razvoju te dalje integriranje poslovanja u cilju smanjenja troškova prijevoza, odnosno povećanja konkurentnosti.

Glavne promjene u brodarstvu biti će za regulaciju emisijskih plinova brodova, koji ispuštaju najviše CO₂. Cilj takve regulacije od strane IMO (eng. *International Maritime Organization*) je smanjenje stakleničkih plinova, korištenje alternativnih goriva (npr. LNG), bolji dizajn brodova po pitanju propulzije. Dalja ulaganja u novogradnju su također budućnost brodarstva, pogotovo u još veće mega brodove, kapaciteta preko 20000 TEU, kako bi se smanjili troškovi prijevoza. U daljoj budućnosti, ulaganja su predviđena na području autonomnih brodova bez posade, automatizacije u lukama, te u korištenje umjetne inteligencije, u cilju optimizacije ruta, predvidljivijih održavanja, manjih troškova goriva i boljeg korištenja flote.

Konsolidacija i dalje preslagivanje alijansi se može očekivati. Primjer na tržištu je razbijanje alijanse 2M između Maersk-a i MSC-a, te ulazak Maerska u novu alijansu sa Hapag-Lloydom. Alijanse će ovisiti o geopolitičkim preslagivanjima na tržištu, te potrebi za kontejnerskim kapacitetom. Važno je napomenuti da se mogu očekivati dalja spajanja i kupovine brodarskih kompanije, kao jedan od načina konsolidacije pozicije na tržištu. Za očekivati je i stabilizacija vozarina u dugoročnom razdoblju, kao i postizanje dogovora između kompanija i klijenata na dugoročno razdoblje po pitanju cijena prijevoza, kako bi se izbjegle nagle promjene po pitanju vozarina. Po pitanju trgovine, promjene se mogu očekivati zbog ulaganja Republike Kine u Belt and Road Initiative (BRI), kako bi se smanjila ovisnost Kine o pomorskom prijevozu, te korištenje Arktičkih pomorskih ruta kako bi se smanjila udaljenost, što prije nije bio slučaj. Također, zbog trgovinskih ratova između Kine i SAD-a te povećanja tarifa, kao i povećanje tarifa za uvoz iz Kine u zemlje Europske unije, za očekivati je smanjene kontejnerskog prijevoza u razdoblju dok na snazi budu tarife.

Budućnost brodarske industrije je u održivosti, tehnološkim promjenama te potrebi za veću otpornost na tržišne promjene. Promjene u emisiji stakleničkih plinova zasigurno će utjecati na brodarski sektor, zahtijevajući dalja ulaganja. Dalja ulaganja se mogu očekivati po pitanju digitalizacije i automatizacije, kako bi se smanjili troškovi i povećala produktivnost. Geopolitičke promjene utječu i na trgovačke rute, te se kompanije moraju prilagoditi i ostati fleksibilne u trenucima promjena. Također, brodarske kompanije će ulagati u dalje integriranje svojih usluga, novu tehnologiju i infrastrukturu, kako bi poboljšale svoju konkurentnost i opstale na tržištu kontejnerskog pomorskog prijevoza.

5. ZAKLJUČAK

Globalizacija je imala znatan učinak u pomorskom prometu, kroz povijest, ali i u novije vrijeme. Ona je vođena međunarodnom trgovinom, investicijama, slobodnim protokom kapitala te informacijskom tehnologijom, povlačeći sa sobom dalekosežne ekonomske, socijalne, kulturne i političke posljedice. Kroz povijest se globalizacija odvijala ograničeno, dok je razvoj na velikoj razini počeo u 17. stoljeću sa povećanjem trgovine između Europe i njezinih kolonija. Nakon drugog svjetskog rata dolazi do povećanja trgovinskih veza između Europe i SAD-a, dok se zamah globalizaciji daje 1980ih godina 20. stoljeća, sa gospodarskim otvaranjem Kine koja postaje „tvornica svijeta“. Posljedice globalizacije su mnogostrane, pozitivne i negativne, ali to je dinamičan i kompleksan proces kojem je teško jednostrano upravljati, te zahtijeva suradnju na međunarodnom nivou. Današnji svijet ne bi bio isti bez globalizacije i povezivanja, a pomorski promet je odigrao veoma važnu ulogu u tome.

Kao jedan od najvažnijih „stupova“ globalizacije, pomorski promet je omogućio povezivanje udaljenih zemalja i tržišta. Procjene što se i 90% proizvedenih dobara preveze morem, broderska industrija je „kičma“ međunarodne trgovine, gdje brodovi putuje 24 sata dnevno svaki dan u godini prema različitim dijelovima svijeta. U drugoj polovici 20. stoljeća su se dogodile važne stvari po pitanju pomorskog prijevoza, a to su izum kontejnera, proces kontejnerizacije i njezina implementacija, povećanje svjetske flote i veličine brodova, promjene u Kineskoj ekonomskoj politici, pad komunističkog sustava, informatizacija i standardizacija međunarodne trgovine. Zbog otvaranja kineskog gospodarstva svijetu, ali i ostalih istočnoazijskih zemalja, dolazi do rasta svjetskog BDP-a na koji je utjecao upravo pomorski prijevoz, prevozeći dobra sa jednog kontinenta na drugi. Sa takvim povećanjem trgovine, rasla su i gospodarstva istočnoazijskih zemalja, gdje dolazi do najveće redukcije siromaštva i povećanja stanovništva u svijetu. Pomorstvo je stoga zaslužno za održavanje logističkih ruta proizvodnih centara Azije, sa tržištima u Europi i SAD-u. Za očekivati je i dalje produbljenje globalizacijskih procesa i integracija svjetskih gospodarstava.

Obzirom na pomorski promet, more omogućava prijevoz tereta manjim troškom u odnosu na cestovni i željeznički prijevoz. Manje troškove prijevoza je omogućila kontejnerizacija, stoga brzi prekrcaj tereta i lakši prijevoz su omogućili strelovit rast kontejnerskog prometa u odnosu na ostale načine prijevoza morem. Što se tiče pomorske flote, ukupna tonaža plovila iznad 500 bruto tona je rastao sa ~ 200 000 BT 1970. godine, na preko 1 450 000 BT 2020. godine, te je

za očekivati dalje povećanje obzirom na ekonomski rast Azijskih zemalja. Važno za napomenuti je za polovicu BT zauzimaju brodovi iznad 60 000 BT, uključujući i velike kontejnerske brodove, zbog smanjenja troška po jedinici tereta. Veličine kontejnerskih brodova su se s godinama mijenjale, postajući standardizirane, makar se brodovi sa vremenom povećavaju, zbog politike smanjenja troškova i bolje iskoristivosti kontejnerskog kapaciteta brodova. U posljednje vrijeme, volatilnosti na tržištima po pitanju vozarina su usporili gradnju novih brodova, ali sa smirivanjem je za očekivati dalju gradnju velikih brodova, ali i onih kapaciteta 6-800 TEU, zbog nemogućnosti pristana većih u mnoge svjetske luke pošto nemaju dovoljnu infrastrukturu. U istome razdoblju, luke započinju politike širenja i boljeg iskorištavanja pozadine, kako bi privukle čim više pomorskog prometa. Također i politike privatizacije ili davanja u koncesiju terminala u lukama se provode, kako bi se povećala produktivnost i efikasnost upravljanja. Stoga, važno je napomenuti da se u današnje vrijeme, 9 od 10 najvećih kontejnerskih luka nalazi na području dalekog istoka, dok se 7 luka od prvih 10 nalazi u Kini, potvrđujući status Kine kao „svjetske tvornice“.

Brodari su se zbog globalizacije naglo razvili, te je u posljednje vrijeme vidljivo konsolidiranje njihove pozicije na svjetskom tržištu pomorskog prijevoza. Jedna od posljedica konsolidacije pozicija je stvaranje alijansi brodara, kako bi se bolje organizirali na tržištu te bolje iskoristili prijevozne kapacitete. Najpoznatije alijanse su 2M, Gemini, Ocean Alliance i THE Alliance. Također, osim preookeanskog prijevoza, zamjetno je i širenje brodarskog poslovanja na logističke lance, gdje osim prvotnog, počinju davati usluge upravljanja kontejnerskim terminalima, željezničkog prijevoza te skladištenja kontejnera. Može se reći da je došlo do vertikalne integracije poslovanja brodara. U obzir je uzeto 5 najvećih kontejnerskih brodara, MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO te Hapag-Lloyd, koji zajedno kontroliraju više od 65% ukupnog kontejnerskog kapaciteta u svijetu. Također, oni i dalje ulažu u povećanje svojih flota i dalju modernizaciju, te je za očekivati dalje povećanje tržišnog udjela pet najvećih kontejnerskih brodara. COVID 19 pandemija je značajno utjecala na poslovanje brodara, gdje je zbog naglog porasta potražnje došlo do enormnog povećanja vozarina, što je potvrdilo važnost brodara u prijevozu dobara diljem svijeta zbog globalizacije. Sa 2023. godinom je došao period stabilizacije pomorskog prijevoza te pada vozarina, utječući time na poslovanje, makar prvih pet kontejnerskih kompanija u današnje vrijeme ulaže znatna sredstva u gradnju novih i većih kontejnerskih brodova. Budućnost kontejnerskog tržišta je teško predvidjeti, makar brodari se nastoje prilagoditi novim svjetskim regulativama vezanim za stakleničke plinove, koje brodovi najviše ispuštaju. Stoga, novi dizajni brodova te modernizacija postojećih

su u fokusu brodara. Dalja konsolidacija na tržištu sa preslagivanjem alijansi te novih spajanjima postojećih brodara je moguća, kao i korištenje novih pomorskih ruta, kao i nove geopolitičke okolnosti, dovode do promjena u poslovanju brodara. Budućnost brodarskih kompanija je u održivosti, tehnološkim promjenama te otpornosti na tržišne turbulencije, kao i dalje integriranje svojih usluga kako bi povećale konkurentnost i opstale na tržištu.

Globalizacija je na kraju potaknula snažan gospodarski rast svih ekonomija svijeta, tako i pomorskog prijevoza, dok su svi sudionici globalizacijskog procesa, među njima i brodari, u potrebi da taj rast učine održivim.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Stopford, M.: Maritime Economics 3rd edition, Routledge, London, 2009.

ČLANCI:

1. James P., Steger M.B.: A Genealogy of „Globalization“: The Career of a Concept, p. 417-434, online: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2014.951186> (20.08.2024.)
2. Lončar J.: Globalizacija - pojam, nastanak i trendovi razvoja, Geoadria, Vol. 10, Zadar, 2005., p. 91-104, online: <https://hrcak.srce.hr/file/14812> (21.08.2024.)
3. Corbett, J.J., Winebrake J.J.: The impact of globalisation on international maritime transport activity: Past trends and future perspectives, Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World, 2008., Guadalajara Mexico, online: https://www.researchgate.net/publication/255891211_The_impact_of_globalisation_on_international_maritime_transport_activity_Past_trends_and_future_perspectives (22.08.2024.)
4. Rodrigue J.P.: Maritime transport, The International Encyclopedia of Geography, 2017., online: https://www.researchgate.net/publication/315398501_Maritime_Transport (25.08.2024.)
5. Brian S.: Globalisation and maritime transportation: Competition, uncertainty and implications for port development strategy, 2001, Fondazione Eni Enrico Mattei, online: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/155171/1/NDL2001-008.pdf> (02.09.2024.)
6. Rožić T., Zajac M., Naletina D.: Volatile Freight Rates in Maritime Container Industry in Times of Crises, Applied Sciences, 2022, online: https://www.researchgate.net/publication/362912543_Volatile_Freight_Rates_in_Maritime_Container_Industry_in_Times_of_Crises (06.09.2024.)
7. Grzelakowski A.: Costs and Benefits of the Disruptions Caused by the Pandemic Crisis and the Container Shipping Market's Turbulences and their Allocation within the Global Supply Chains: An Analytical Approach, European Research Studies Journal XXVI, p.136-160, online: https://www.researchgate.net/publication/374413754_Costs_and_Benefits_of_the_Disruptions_Caused_by_the_Pandemic_crisis_and_the_Container_Shipping_Market%27s_Turbulences_and_their_Allocation_within_the_Global_Supply_Chains_An_Analytical_Approach (06.09.2024.)
8. Antonellini L.: Relationship between GDP and Maritime trade, Academia Letters, Article 1051., 2021, online: https://www.researchgate.net/publication/352538452_RELATIONSHIP_BETWEEN_GDP_AND_MARITIME_TRADE (07.09.2024.)

9. Jakomin L., Beškovnik B.: Impact of Globalization on Development of Modern Container Terminals, University of Ljubljana, 2005, online: <https://traffic.fpz.hr/index.php/PROMTT/article/view/638/492> (07.09.2024.)
10. Tae-Woo Lee P., Siu Lee Lam J.: Container Port Competition and Competitiveness Analysis: Asian Major Ports, Soochow University Taiwan, 2015, online: https://www.researchgate.net/publication/270286983_Container_Port_Competition_and_Competitiveness_Analysis_Asian_Major_Ports (21.09.2024.)

INTERNETSKI IZVORI:

1. Bićanić I.: „Druga globalizacija od sredine XIX st. do 1914. i razlike spram ostalih globalizacija“, 30.03.2018., Arhivanalitika, <https://arhivanalitika.hr/blog/druga-globalizacija-od-sredine-xix-st-do-1914-i-razlike-spram-ostalih-globalizacija/> (21.08.2024.)
2. Williamson J.: „Globalization: The Concept, Causes, and Consequences“, 15.12.1998., Peterson Institute for International Economics, <https://www.piie.com/commentary/speeches-papers/globalization-concept-causes-and-consequences> (22.08.2024.)
3. Ortiz-Ospina E., Beltekian D., Roser M.: „Trade and Globalization“, 2024, Our World in Data, <https://ourworldindata.org/trade-and-globalization> (23.08.2024.)
4. Torrent J.: „New globalization – Future scenarios for international maritime trade in a time of disruption“, 2023., PierNext, <https://piernext.portdebarcelona.cat/wp-content/uploads/2023/01/Globalitzacio-ENG.pdf> (24.08.2024.)
5. European Maritime Safety Agency: „The world merchant fleet – statistics from Equasis“, 20.12.2023., EMSA, <https://www.emsa.europa.eu/publications/reports/item/472-annual-statistical-report-on-the-world-merchant-statistics-from-equasis-from-equasis.html> (01.09.2024.)
6. Statista: „Trends in global export value of trade in goods from 1950 to 2022“, 2023, Statista, <https://www.statista.com/statistics/264682/worldwide-export-volume-in-the-trade-since-1950/> (02.09.2024.)
7. Sarmmah S., Singh V.: „Shipping alliances: Advantages“, 06.02.2023., Container xChange, <https://www.container-xchange.com/blog/shipping-alliances/> (03.09.2024.)
8. „Mergers and Acquisitions of Shipping Companies in the Container Shipping Industry“, 22.10.2021., Lotus Containers, <https://www.lotus-containers.com/en/mergers-and-acquisitions-of-shipping-companies-in-the-container-shipping-industry/> (05.09.2024.)
9. Kerriou A.: „Containers: traffic from the world's major port in 2023“, 03.04.2024., <https://market-insights.upply.com/en/containers-traffic-from-the-worlds-major-ports-in-2023> (05.09.2024.)
10. UNCTAD. „Maritime transport – merchant fleet“, 2023, UNCTAD Handbook of Statistics, https://unctad.org/system/files/official-document/tdstat48_FS014_en.pdf (05.09.2024.)

11. „Drewry World Container Indeks – 02 Dec“, 02.12.2021., American Journal of Transportation, <https://www.ajot.com/news/drewry-world-container-index-02-dec> (05.09.2024.)
12. World Bank: „The New Wave of Globalization and Its Economic Effects“, World Bank, 2001., https://documents1.worldbank.org/curated/en/954071468778196576/310436360_20050007015044/additional/multi0page.pdf (06.09.2024.)
13. Baertlein L.: „Some ocean shipping rates collapsing, but real price relief is months away“, Reuters, 09.01.2023., <https://www.reuters.com/business/retail-consumer/some-ocean-shipping-rates-collapsing-real-price-relief-is-months-away-2023-01-09/> (06.09.2024.)
14. Drewry Supply Chain Advisors: „World Container Indeks – 12 Sep“, Drewry, 2024., <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (07.09.2024.)
15. Cullen T.: „MSC Group: What's driving profits?“, 2023, <https://ti-insight.com/briefs/msc-group-whats-driving-profits/> (08.09.2024.)
16. Capuzzo N.: „MSC seals deal to take 49% stake in Messina“, 2020, <https://splash247.com/msc-seals-deal-to-take-49-stake-in-messina/> (08.09.2024.)
17. Hapag-Lloyd: „Annual Report 2023“, Hapag-Lloyd, 2024, https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/ir/HLAG_FY_2023_EN.pdf (08.09.2024.)
18. American Journal of Transportation: „CMA CGM: Financial Results“, AJOT, 2024, <https://www.ajot.com/news/cma-cgm-financial-results> (09.09.2024.)
19. MSK Maersk: „Annual Report 2023“, Maersk, 2024, <https://investor.maersk.com/static-files/3676346f-38c4-430d-8c28-054919aec478> (09.09.2024.)
20. McLeman L.: „Five future trend sin the shipping industry“, Cornwall Development Company, <https://www.marine-i.co.uk/news/article/4/five-future-trends-in-the-shipping-industry> (09.09.2024.)
21. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.P.: „Evolution of Traffic Handled by Container Ports, 1970 – 2020“, New York : Routledge, 2022, online: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/changing-geography-of-seaports/evolution-traffic-handled-container-ports/> (21.09.2024.)
22. World Trade Organization: „What is the World Trade Organization?“, WTO, https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact1_e.htm (22.09.2024.)
23. Hugot J., Fouquin M.: „Trade globalisation in the last two centuries“, VoxEU-CEPR, <https://cepr.org/voxeu/columns/trade-globalisation-last-two-centuries> (24.09.2024.)
24. Johnson A.: „The Three Waves of Globalisation“, Nordregio, <https://archive.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of-Nordregio/2008/Journal-of-Nordregio-no-1-2008/The-Three-Waves-of-Globalisation/index.html> (25.09.2024.)
25. Mathur A.: „The Dell Theory of Conflict Prevention“, <https://arshmathur.medium.com/the-dell-theory-of-conflict-prevention-aaaa63fedfe9> (24.09.2024.)

26. Notteboom T., Pallis A., Rodrigue J.P.: „World Container Throughput, 1980-2022“, New York : Routledge, 2022, online:
<https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/maritime-shipping-and-international-trade/world-container-throughput/> (25.09.2024.)
27. United Nations trade and development: „COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry“, UNCTAD, 2020, <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transforms-industry> (26.09.2024.)

POPIS TABLICA

Tablica 1. Velike brodarske alijanse i brodari.....	31
Tablica 2. Svjetski lučki operatori kontejnerskih terminala.....	36
Tablica 3. 20 najvećih kontejnerskih luka u svijetu 2023. godine.....	37
Tablica 4. Usporedba 10 najvećih kontejnerskih luka 1970-2000-2023.....	38
Tablica 5. 10 najvećih Europskih kontejnerskih luka 2023. godine.....	41
Tablica 6. 5 najvećih kontejnerskih brodara u svijetu.....	43
Tablica 7. Financijski rezultati MSC Maersk-a u razdoblju od 2019. do 2023. godine.....	47
Tablica 8. Prihodi CMA CGM grupe u 2022. i 2023. godini.....	49
Tablica 9. Financijski rezultati Hapag-Lloyd-a za 2022. i 2023. godinu.....	52

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Međukontinentalna trgovina per capita prema određenim državama, u razdoblju od 1500. do 1800. godine.....	6
Grafikon 2. Proces globalizacije od 1500. do 2022. godine.....	7
Grafikon 3. Porast svjetskog BDP-a između 1960. do 2023. godine.....	14
Grafikon 4. Udio trgovine u BDP-u od 1970. do 2022. godine.....	16
Grafikon 5. Vrijednost svjetskog izvoza dobara u milijardama USD.....	18
Grafikon 6. Utjecaj globalizacije na količinu prevezenog tereta.....	20
Grafikon 7. Usporedba uvoza i izvoza OECD država članica sa količinom prodanog „bunkera“.....	21

Grafikon 8. Svjetska flota u BT obzirom na veličinu brodova.....	23
Grafikon 9. Svjetska flota u BT obzirom na vrstu brodova.....	24
Grafikon 10. Drewry container composite indeks.....	28
Grafikon 11. Vozarina za 40-stopni kontejner	29

POPIS SLIKA

Slika 1. Velike pomorske trgovačke rute i strateški prolazi.....	13
Slika 2. Razvoj dizajna i konstrukcije brodova za prijevoz kontejnera.....	24
Slika 3. Grafički prikaz lokacija vodećih luka kontejnerskoga prometu u svijetu 1970. godine	39
Slika 4. Grafički prikaz lokacija vodećih luka kontejnerskoga prometu u svijetu 2020. godine	40