

Pomorsko tržište kao čimbenik razvoja teretnog prometa

Sinožić, Matea

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

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:187:365771>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-24**



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](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET

MATEA SINOŽIĆ

**POMORSKO TRŽIŠTE KAO ČIMBENIK RAZVOJA
TERETNOG PROMETA**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2022.

SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET

**POMORSKO TRŽIŠTE KAO ČIMBENIK RAZVOJA
TERETNOG PROMETA**

**MARITIME MARKET AS A FACTOR IN THE
DEVELOPMENT OF FREIGHT TRAFFIC**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Ekonomika prometa

Mentor: izv. prof. dr. sc. Borna Debelić

Studentica: Matea Sinožić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112074545

Rijeka, rujan, 2022.

Student/studentica: MATEA SINOŽIĆ

Studijski program: LOGISTIKA I MENADŽMENT U POMORSTVU I PROMETU

JMBAG: 011 2074545

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

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

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

Student/studentica - autor

MATEA SINOŽIĆ

(potpis)

Student/studentica: MATEA SINOŽIĆ

Studijski program: LOGISTIKA I MENADŽMENT U POMORSTVU I PROMETU

JMBAG: 0112074545

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

POMORSKO TRŽIŠTE KAO ČIMBENIK RAZVOJA TERETNOG PROMETA
(naslov završnog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

izv. prof. dr. sc. BORNE DEBELIĆA
(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc. Ime i Prezime)

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____
(naziv tvrtke).

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

Student/studentica

Mateja Sinožić
(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

SAŽETAK

Pomorski promet je veoma važan u međunarodnoj razmjeni roba i globalnoj ekonomiji. Otprilike 80 posto svjetske trgovine gledano po volumenu i 70 posto gledane po vrijednosti robe je prevezeno morem i dostavljeno u lukama diljem svijeta. Globalna pomorska trgovina stalno napreduje i razvija se u svim segmentima. Posljednih desetljeća, pomorski prijevoz doseže ekspanziju zahvaljujući rastu trgovine i globalizaciji.

Ključne riječi: pomorsko tržište, globalna trgovina, međunarodna razmjena roba, pomorski rizici

SUMMARY

Maritime traffic is highly important in international trade and the global economy. Around 80 per cent of global trade by volume and over 70 per cent of global trade by value are carried by sea and are handled by ports worldwide. Global seaborne trade is developing constantly. Maritime transport has considerable expansion in recent decades, thanks to the growth of trade and globalization.

Keywords: maritime market, global trade, international exchange of goods, maritime risks

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	5
SUMMARY	5
SADRŽAJ	6
1. UVOD	8
2. TRŽIŠTE MORSKOGA BRODARSTVA	9
2.1. POJAM I FUNKCIJA TRŽIŠTA.....	9
2.2. TRŽIŠNE SLABOSTI	9
3. TROŠKOVI U MORSKOM BRODARSTVU	11
3.1. OPĆENITO O TROŠKOVIMA.....	11
3.1.1. Fiksni troškovi.....	13
3.1.2. Varijabilni troškovi	14
4. POMORSKO TRŽIŠTE.....	1
4.1. OPĆENITO O POMORSKOM TRŽIŠTU	1
4.2. TRŽIŠTE TRAMPERSKOG (BULK) BRODSKOG PROSTORA.....	2
4.3. TRŽIŠTE LINIJSKOGA BRODSKOG PROSTORA.....	3
4.4. TRŽIŠTE TANKERSKOGA BRODSKOG PROSTORA	3
4.5. POKAZATELJI DINAMIKE POMORSKOG TRŽIŠTA.....	4
5. SLOBODNO BRODARSTVO	5
5.1. OBILJEŽJA SLOBODNOG BRODARSTVA.....	5
5.1.1. Formiranje vozarina u slobodnom brodarstvu.....	7
6. LINIJSKO BRODARSTVO	8
6.1. RAZVOJ LINIJSKOG BRODARSTVA I POJAVA KONTEJNERA.....	8
6.1.1. Promjene koje je kontejnerizacija unijela u morsko brodarstvo.....	9
6.2. FORMIRANJE VOZARINA U LINIJSKOM BRODARSTVU	9
7. TANKERSKO BRODARSTVO.....	11

7.1.	TANKERSKO BRODARSTVO KAO DIO NAFTNE INDUSTRIJE.....	13
7.2.	FORMIRANJE VOZARINA U TANKERSKOM BRODARSTVU	14
8.	PUTNIČKO BRODARSTVO.....	15
8.1.	RAZVOJ SUVREMENOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA.....	15
8.2.	OBILJEŽJA LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA	16
9.	PROGNOZA RAZVOJA TRŽIŠTA MORSKOG BRODARSTVA.....	16
9.1.	PROGNOZA RAZVOJA POTRAŽNJE NA TRŽIŠTU MORSKOGA BRODARSTVA 16	
9.2.	RAZVOJ POMORSKE TRGOVINE	16
9.3.	STANJE I OPĆA OBILJEŽJA ROBNOG PROMETA U SVIJETU.....	17
9.3.1.	Intenzitet trgovine i robnog prometa u svijetu	17
	RIZIK I POSLOVNI RIZICI MORSKOG BRODARSTVA	26
	Važne odrednice rizika morskog brodarstva.....	26
	Robni rizici u međunarodnoj razmjeni.....	27
	Financijski rizici u vanjskoj trgovini.....	28
	Tržišni rizici u morskome brodarstvu	29
	Marketinški rizici u morskome brodarstvu	30
10.	ZAKLJUČAK	30
	POPIS LITERATURE	31
	POPIS SLIKA	31

1. UVOD

Pomorski prijevoz, odnosno transport možemo definirati kao aktivnost premještanja ljudstva i tereta brodovima jedne lokacije na drugu, ili točnije, iz luke ukrcanja u luku iskrcanja. More je golemi prijevozni put, no nekad je bio nepremostiva prepreka. Kada su se počeli graditi prvi brodovi, otvorile su se brojne mogućnosti iskorištavanja pomorskih pravaca i koridora. Zahvaljujući pomorskim plovnim putevima, otkrivene su nove zemlje, kontinenti te su se lako mogli povezati svi dijelovi kopna na svijetu. Većina velikih kultura razvila se na morskim obalama te su brojni narodi uglavnom bili pomorci. Značajan tehnološki napredak potiče izgradnju sve kvalitetnijih brodova, visoko specijaliziranih za određene vrste tereta. Tržište morskog brodarstva je veoma kompleksno i zahtjevno pa je važno biti upoznat s načinom na koji poslovanje funkcinira te sa svim popratnim tržišnim i poslovnim rizicima. Kontinuirane promjene, nestabilnosti i oscilacije su neke od glavnih karakteristika poslovanja na pomorskom tržištu. Prijevoz robe morem je najekonomičniji način prijevoza i slobodni prometni put. Omogućen je prijevoz velike količine tereta te osim u gradnju i održavanje morskih luka nema značajnih infrastrukturnih ulaganja. Neki prirodni elementi ograničavaju mogućnost korištenja pomorskih prijevoznih puteva kao što su različiti klimatski uvjeti, ledene sante u određenim morskim područjima, znatne razlike između plime i oseke te morske struje.

SVRHA, CILJ I HIPOTEZA RADA

Suština ovoga rada je razjasniti pomorsko tržište kao čimbenik razvoja teretnog prometa te prikazati sve mogućnosti, ali i rizike s kojima se brodari potencijalno susreću na

pomorskom tržištu. U ovom radu također će se istraživati troškovi i način na koji se određuju vozarine na pomorskom tržištu, kao i budući razvoj tržišta.

Cilj završnog rada je detaljno analizirati pomorsko tržište te navesti sve bitne karakteristike, kao i faktore koji su izuzetno bitni za razvoj pomorskog tržišta.

Hipoteza rada je shvatiti pojam pomorskog tržišta, razumijeti sve bitne elemente o kojima ovisi prijevoz, troškovi, mogućnosti i rizici.

2. TRŽIŠTE MORSKOGA BRODARSTVA

2.1. POJAM I FUNKCIJA TRŽIŠTA

Internacionalna razmjena roba, odnosno globalna trgovina, razvijala se u snažnoj međusobnoj ovisnosti o morskom brodarstvu. Svjetska razmjena dobara ne bi bila ostvariva bez ustrebnog i funkcionirajućeg prijevoznitva. Jednako tako, pomorsko gospodarstvo ne bi moglo evoluirati do ovakve razine na kojoj je trenutno u svjetskim razmjerima- bez konkurentne, integrirane svjetske razmjene, to jest industrijske proizvodnje. Industrijska je proizvodnja temelj, a morsko je brodarstvo nadogradnja svjetskoga integriranoga gospodarskog sustava, koje omogućuje međunarodnu podjelu rada. Tržište je mjesto na kojem se događa razmjena roba i/ili usluga. Razmjena je vrlo bitna faza u procesu društvene reprodukcije. U procesu razmjene, proizvedena dobra prelaze iz vlasništva jednoga (gospodarskoga ili privatnog) u vlasništvo drugog subjekta. Nakon proizvodnje, robe i/ili usluge treba razmijeniti na tržištu i prevesti da bi one mogle stići do potrošača i da bi potrošnjom dobile svoju uporabnu vrijednost. Na robnonovčanom tržištu robe i/ili usluge razmjenjuju se za novac.

2.2. TRŽIŠNE SLABOSTI

Tržište ima svojih slabosti pa zbog toga tržišni mehanizam nije ni jedini, a ni svemogući regulator u osiguravanju optimalnih rješenja za odgovor na temeljna pitanja; što, kako i za koga proizvoditi. Savršenost tržišta bila bi izražena tržišnom strukturom potpune, perfektne konkurencije. S obzirom na to da je taj uvjet rijetko kada do kraja ispunjen, to uzrokuje nesavršenost tržišta. Jedna od slabosti može biti izražena u asimetričnoj obaviještenosti. Naime, iako su tržišta uglavnom transparentna, netko (na ovaj

ili onaj način), može doći do važne informacije nešto prije nego ostali, pa će reagirati prije drugih.

Primjer asimetrične obaviještenosti je prodaja rabljenog broda. Samo vlasnik toga broda zna njegove stvarne nedostatke, pa ih neće otkriti potencijalnim kupcima, pa ih neće otkriti potencijalnim kupcima kako bi za njega postigao veću cijenu. Nesavršenost tržišta također proizlazi i iz njegove dinamičke neučinkovitosti, dakle zbog nepostojanja vremenske usklađenosti između vremena donošenja odluka i vremena njihovih učinka. Primjerice, u morskom je brodarstvu taj problem posebice izražen prilikom ulaska u investiciju. Odluka o tome donosi se u sadašnjosti, dok će se stvarni učinci pokazati tek u budućnosti, a budućnost je uvijek neizvjesna. Slabost tržišta je i u činjenici da se ukusi, resursi, tehnologija i konkurencija mijenjaju i nisu konstantne veličine. Sve to pridonosi nesavršenosti tržišta.

3. TROŠKOVI U MORSKOM BRODARSTVU

3.1.OPĆENITO O TROŠKOVIMA

Troškovi izražavaju utrošak elemenata u nekom radnom procesu u novčanim jedinicama i svjesno se čine kako bi se dobili novi korisni proizvodi i učinci, odnosno proizvodi i učinci. Proizvodni proces povezan je s utroškom ljudskoga rada i određenih korisnih proizvoda i predmeta (tzv. „input“ u proizvodnji) zbog ostvarenja novih praktičnih artikala ili drugih produkata, odnosno usluga („output“ u proizvodnji).

Troškovi imaju dvije sastavnice koje ih određuju:

- količinu utrošenih elemenata proizvodnje
- nabavnu cijenu utrošenih elemenata.

Sukladno tome, može se zaključiti da je trošak umnožak količine i cijene. Na kraju svakog razdoblja utvrđuju se ostvareni troškovi, a za naredno se razdoblje planiraju budući troškovi. Dakle, ako su prihodi veći od cjelokupnih troškova, ostvaren je dobitak ili profit. Ako je ukupni iznos troškova veći od ukupnihi prihoda, znači da je nastao gubitak.

Morsko brodarstvo je organizirana djelatnost prijevoza ljudi i tereta morem. Ono ne proizvodi nove proizvode, ali omogućuje pomorskoprijevoznu uslugu kao korisni učinak i bitan faktor koji uvjetuje korisnost i dodatnu vrijednost proizvoda jer ih prevozi od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, pa je stoga prijevozni učinak jednako bitan kao učinak stvaranja novih proizvoda. Prema tome, možemo definirati troškove u pomorskom prijevozu kao sve u novcu izražene utroške kapitalnih ulaganja i drugih elemenata, koji se učine radi ostvarenja kompletnog pomorskog prometa.

Troškovi za pomorskoprijevozne usluge mogu se promatrati:

- s gledišta pomorskog broдача (koliko troškova mora uložiti da bi proizveo određenu pomorsku prijevoznu uslugu)
- sa stajališta kupca koji koristi uslugu pomorskog prijevoza (koliko novca mora izdvojiti za određenu pomorskoprijevoznu uslugu)

Doseg financijskog stanja nekog poduzeća uvelike zavisi o utrošcima njegovog inputa. Ako su u poslovanju troškovi inputa veći od krajnjeg dobivenog profita, takvo poslovanje ne može ostvariti uspjeh i biti konkurentno na tržištu. Tada je tržište veoma labilno, pogotovo pri smanjenju cijena svoje usluge, primjerice vozarine. Bitno je naglasiti da troškove treba konstantno pratiti, oni se stalno mijenjaju i osciliraju te je važno spriječiti moguće financijske rizike. Međutim, ako su troškovi inputa manji, odnosno ako je manje uloženo, a više dobiveno, ostvaruje se profit i tržište je prospektivno.

KATEGORIJE UTROŠAKA U BRODARSTVU

Podrazumijeva se više kategorija utrošaka po određenim standardima i parametrima; svaka je vrsta troška u funkciji izračuna, praćenja i kontrole pojedinačnog i ukupnog poslovnog uspjeha u nekom poduzeću.

Ako se prati računovodstvo i kalkulacije, dijele se po vrstama, po mjestima nastanka, po nositeljima.

-po vrstama:

-materijalni utrošci (benzin, motorno ulje, troškovi za hranu...)

-trošci za tuđe uslužne radnje (redovno i konstantno servisiranje broda, dokiranje, pilotaža, pristojbe i naknade u luci, ukrcaj, iskrcaj, usluge od strane agencije)

-trošci za osnovna sredstva (amortizacija)

-trošci za ljudski rad (isplaćivanje naknada zaposlenima)

-trošci sporazumnih obaveza

-po mjestima nastanka:

-izravni troškovi

-neizravni troškovi (primjerice troškovi uprave)

-po nositeljima

-ostvarene određene pomorskoprijevozne usluge nositelji su svih utrošaka

Elementarne vrste troškova prema njihovu nastanku:

- troškovi materijala (temeljni i pričuvni materijali, sila, ambalaža, alati)
- troškovi stalnih sredstava (amortizacija, tehničko održavanje)

Kada se govori o stupnju iskorištenosti kapaciteta, tada se troškovi dijele na fiksne i varijabilne.

3.1.1. Fiksni troškovi

Fiksni su troškovi koji se ne mijenjaju ovisno o stupnju iskorištenosti kapaciteta, odnosno oni se ne troše u određenom proizvodnom ciklusu. U većini slučajeva se ti troškovi u morskom brodarstvu izražavaju u novčanim jedinicama za svaki brod pojedinačno na dnevnoj osnovi. To su fiksni troškovi i nastaju dnevno, tijekom vremena, neovisno o tome plovi li brod ili ne, fiksni troškovi postoje i moraju biti pokriveni. Ako svoje fiksne inpute ne uspije pokriti, brod ulazi u zonu gubitka. Značajka takvih troškova je što ne zavise o razini i koncentraciji uporabe (količini proizvoda, količini korisnih učinaka). Oni ovise jedino o razdoblju odvijanja procesa proizvodnje i o prisustvu i djelovanju konkretnih volumena.

Bitno je napomenuti da fiksni troškovi nisu uvijek toliko statični. Kako je tržište dinamično i stalno se mijenja, tako se i fiksni troškovi mijenjaju, ali vrlo sporo, te je za to potreban duži vremenski period. U morskom brodarstvu je uobičajeno da oni ostaju fiksni barem godinu dana. Oni se mogu planirati i predvidjeti za sljedeću godinu, a sastoje se od operativnih troškova i troškova kapitala. Pod troškove kapitala spadaju; amortizacija i anuiteti (otplata glavnice kredita i pripadajuće kamate). Pod operativne troškove spadaju; troškovi posade, osiguranje broda, razni godišnji pregledi klasifikacijskih eksperata, tekuće održavanje i uobičajeni popravci, investicijsko održavanje broda povezano s dokiranjem i klasom broda, troškovi uprave i administracije.

3.1.2. Varijabilni utrošci

Varijabilni utrošci zavise o koncentraciji proizvedenih artikala i razini iskorištenosti određenih kapaciteta. Oni se potroše u jediničnom proizvodnom procesu. Varijabilni troškovi su promjenjivi i ovise samo o putovanju broda. Svako putovanje ima specifične varijabilne troškove. Ako brod nije zaposlen, onda nema varijabilnih troškova. Varijabilne troškove dijelimo na troškove putovanja broda i troškove rukovanja teretom.

-troškovi putovanja broda:

-za gorivo

-za troškove u luci (naknade i pristojbe)

-agencijske pristojbe

-pristojbe za prolazak kroz zaljev

-za brokersku skupštinu

-troškovi učinkovitog upravljanja, odnosno manevriranja teretom:

- utrošci lučkih slagača, utovar i istovar tereta, preslagivanje

-prebrojavanje ili očitavanje tereta

-vezivanje i osiguravanje robe

-utrošci za putnike

4. POMORSKO TRŽIŠTE

4.1. OPĆENITO O POMORSKOM TRŽIŠTU

Pojam tržišta je često definirana na više načina, tako da se može reći da taj pojam nije službeno ustanovljen i podržan. U suštini nema definicije tržišta koja se može uvažiti. Prema tome, pojam tržišta nije jasno definiran. Međunarodno tržište, na kojem pojedini nacionalni (kapitalistički i socijalistički) privredni obveznici izmjenjuju sirovine i ostala dobra, treba definirati vrlo općenito, tako da taj princip može objediniti mnoge razlike koje se javljaju u određenijim definicijama tržišta. U vezi s time, moglo bi se općenito reći da je tržište složen (kompleksan) sustav odnosa između ponude i potražnje određenih vrsta usluge i robe. S gledišta predmeta tržišne razmjene dobiva se osnovna podjela na tržište robe i tržište usluga. Promatranje tržišta na temelju različitih kriterija i podjela tržišta što proistječe iz takva promatranja nazivaju se tipologijom i segmentacijom tržišta. Kao kriterij tipologije tržišta, osim predmeta razmjene, obično se uzimaju prostorni (geografski) obuhvat i stupanj konkurentnosti (struktura) tržišta. Kriterij za dalje segmentiranje pojedinih tipova tržišta obično je intenzitet razlike u potražnji. Prema prostornom obuhvatu tržišta, poznata je kategorizacija na svjetska, nacionalna, regionalna i lokalna tržišta. Struktura tržišta, odnosno stupanj konkurentnosti tržišta mjeri se po težini (snazi) ponude i potražnje. Ako su ponuda i potražnja jednako velike, govori se o konkurentskom tržištu, ako je ponuda veća od potražnje, govori se o monopolnom tržištu, a ako je pak potražnja veća od ponude, govori se o monopsonom tržištu. Pomorsko tržište (engl. shipping market) može se se u širem poimanju definirati kao slojevit i opsežan složen sustav odnosa između ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz ljudi i/ili robe, novih brodova, rabljenih (polovnih) brodova, i dotrajalih brodova (brodova za staro željezo).

U spomenutoj interpretaciji tržišta u najširem aspektu mogu se, prema tome, diferencirati: tržište brodskog prostora za prijevoz putnika i/ili tereta, tržište novih brodova, tržište rabljenih brodova i tržište dotrajalih brodova. Tržište brodskog prostora, definirano u najužem znančenju kao tržište brodskog prostora za prijevoz tereta, ostaje, dakle, kompleksno tržište koje ima svoju tipologiju i svoju segmentaciju. Tipologija tržišta brodskog prostora obično se određuje po kriterijima prostornoga (geografskog) obuhvaća i tržišne strukture (stupnja konkurentnosti). Podjelom tržišta brodskog prostora prema tim kriterijima dobivamo ove osnovne tipove: tržište tramperskog (bulk) brodskog prostora, tržište linijskog brodskog prostora i tržište tankerskoga brodskog prostora.

4.2. TRŽIŠTE TRAMPERSKOG (BULK) BRODSKOG PROSTORA

Tržište tramperskog (bulk) brodskog kompleksa, najstariji je i najpopularniji tip tržišta brodskog prostora. Linijska i tankerska vrsta tržišta razvila se prilično kasno, kada se u suštini počelo razvijati morsko brodarstvo i pomorski promet. U prostornom (geografskom) značenju tržište slobodnog brodarstva najraširenija je vrsta tržišta. Tržište tramperskoga brodskoga prostora najkonkurentniji je tip tržišta brodskog prostora.

Velika većina pomorskih ekonomista smatra da je taj tip tržišta vrlo sličan teorijskom modelu tržišta slobodne konkurencije. Karakteristike tog tipa tržišta su; relativno mnogo brodara konkurira za terete relativno velikog broja krcatelja, nema posebno izdvojenih i organiziranih skupina brodara i krcatelja koje bi mogle jače kontrolirati tržište, relativno je jednostavan i neometan pristup tržištu i uključivanje u tržište. Mnogi mali brodari djeluju kao inkosna poduzeća s jednim vlasnikom i s jednim brodom, ili se nekoliko takvih vlasnika udružuje u javno trgovačko društvo, koje tada djeluje na dva do tri broda.

Slobodno brodarstvo temeljni je i najstariji oblik organizacije morskog brodarstva u vrijeme nakon industrijske revolucije. Goleme industrijske korporacije povezuju se sa slobodnim brodarstvom putem dugoročnih brodarskih ugovora na vrijeme i uzimanjem dijela tramperske i bulk-trgovačke mornarice neposredno u svoje vlasništvo i upravljanje. Tako se na tom području tržišta u slobodnom brodarstvu počinju pojavljivati određene monopsonističke, odnosno oligopsonističke tendencije, koje su najviše izražene u pomorskom prijevozu željezne rude, ugljena i koksa. Relativno velik broj brodara i najveći udio malih brodara u tom broju najveća su prepreka ponudi da organizirano i monopolno kontrolira tržište i vozarine.

Formativni čimbenici među slobodnim brodarima također do sada nisu previše djelovali, ni blizu djelovanju takvih činilaca na linijskom tipu tržišta brodskog prostora. Određeni pokušaji poduzeti s tog stajališta nisu se pokazali uspješnim. Tako se osnivanje Međunarodne baltičke pomorska konferencije (Baltic and International Maritime Conference, BIMCO), 1905. spajalo s ciljem da se u slobodnom brodarstvu razvije slična integracija ponude kao i u linijskom brodarstvu. BIMCO je, prema tome, trebao biti neka vrsta konferencije slobodnih brodara, ali je vrlo brzo nakon osnivanja postao vrlo značajna međunarodna konzultativna i dokumentarna organizacija, a ne organizacija umrežavanja slobodnih brodara radi koristi.

Opći pokazatelj tržišnih kretanja i oscilacija uvijek je cijena robe ili usluge koja se kupuje ili prodaje. Tržišna je cijena u određenom trenutku promatranja najbolja rezultanta složenih odnosa ponude i potražnje te najbolji trenutni odgovor na različite tržišne interese. Taj tip tržišta najbliži je teorijskom modelu tržišta slobodne konkurencije jer se vozarine većinom utvrđuju kao rezultat trenutnog odnosa ponude i potražnje. Promjene vozarina djeluju i na promjenu potražnja, i to u obratnom smjeru od djelovanja na promjene ponude, odnosno više vozarine izazivaju smanjenje potražnje, a niže vozarine djeluju na povećanje potražnje.

Može se zaključiti da je dinamika vozarina najbolji pokazatelj ukupnih cikličkih kretanja na tržištu slobodnog brodarstva. Od različitih vrsta vozarina koje se ugovaraju za odgovarajuće pomorskoprijevozne usluge u slobodnom brodarstvu obično se kretanje vozarina u brodarskim ugovorima za putovanje (voyage charter) uzima kao najbolji pokazatelj ukupnih cikličkih kretanja na tržištu slobodnog broskog prostora.

4.3. TRŽIŠTE LINIJSKOGA BRODSKOG PROSTORA

U prostornom smislu tržište linijskog broskog prostora je vrlo veliko, ali ipak zaostaje za širinom i veličinom tržišta slobodnog broskog prostora. Također, može se reći da je da je tržište linijskoga broskog prostora u pogledu prostornog obuhvata šire i veće od tržišta tankerskoga broskog prostora. U pogledu tržišne strukture, odnosno stupnja konkurentnosti, tržište linijskog broskog prostora pokazuje određene monopolističke, ili bolje rečeno, oligopolističke tendencije. U odnosima ponude i potražnje, ponuda je jača jer brodari nastupaju kao povezane idobro organizirane organizacije, a potražnja se pojavljuje kao skup mnogih i međusobno vrlo slabo povezanih krcatelja.

4.4. TRŽIŠTE TANKERSKOGA BRODSKOG PROSTORA

Tržište tankerskog broskog prostora razvilo se u novije vrijeme, može se reći tek nakon drugog svjetskog rata. prostorni obuhvat tankerskog tržišta najmanji je u odnosu prema prostornom obuhvatu ostalih dvaju tipova tržišta broskog prostora. U slobodnom i linijskom brodarstvu uvijek se govori o prijevozu suhih tereta (sipkih ili generalnih), a u tankerskom brodarstvu promatra se isključivo pomorski prijevoz tekućeg tereta. Postoji samo nekoliko plovidbenih pravaca kojima se prevozi najveća količina sirove nafte. To su pravci sa Srednjeg Istoka (Perzijski zaljev) prema Zapadnoj Europi, Japanu i jugoistočnoj Aziji, iz Karipskog mora prema SAD-u i Zapadnoj Europi, iz sjeverne Afrike prema

Zapadnoj Europi i SAD-u, iz zapadne Afrike prema Zapadnoj Europi i SAD-u te iz bivšeg SSSR-a i Istočne Europe prema Zapadnoj Europi. Međunarodna i ekonomska koncentracija kapitala u naftnoj industriji najprije se odvija u smjeru povezivanja proizvođača i prerađivača nafte. Sva kretanja u svjetskoj proizvodnji, preradi i prijevozu nafte i naftnih derivata uvjetovala su jaku međunarodnu povezanost između korisnika pomorskoprijevoznih usluga i brodara koji su djelovali na tankerskom tipu pomorskog tržišta (engl. international petrol industrial shipping).

Na tržištu tankerskog broskog prostora jasno se razlikuju dva oblika, iliti ga dva elementa u njegovom djelovanju. To je „zatvoreni“ tip tržišta, koji neposredno-pomorski prijevoz u vlastitoj organizaciji, ili posredno- pomorski prijevoz prema dugoročnim brodarskim ugovorima na vrijeme kontroliraju proizvođači i prerađivači nafte i „otvoreni“ tip tržišta.

4.5. POKAZATELJI DINAMIKE POMORSKOG TRŽIŠTA

Od svih pokazatelja dinamike tržišta broskog prostora koji bi najbolje definirali označavanje promjena u cijelom sustavu najvažnija je dinamika vozarina. Vozarina, odnosno cijena pomorskoprijevozne usluge označava dodirnu točku suprotnih interesa ponude i potražnje na tržištu broskog prostora. Vozarinski indeks i njegove promjene mogu se prihvatiti kao najbolji jedinstveni pokazatelj dinamike tržišta broskog prostora. Od važnijih vozarinskih indeksa bitno je spomenuti sljedeće: norveški, britanski, njemački te američki indeks. Osim tih najpoznatiji, postoje i vozarinski indeksi zemalja bivšeg SEV-a, japanski, talijanski, švedski, danski i nizozemski vozarinski indeksi. Vozarinski indeksi izračunavaju se u gotovo svim pomorskim zemljama, u nekima od njih na različite načine, pa se u stručnoj literaturi i stručnim publikacijama može naći mnogo različitih i posebno indeksnih brojeva.

5. SLOBODNO BRODARSTVO

Koncept slobodnog brodarstva najstariji je koncept morskoga brodarstva. U 19. stoljeću se teret rasutog ugljena počeo prevoziti drvenim brodovima iz sjeverne Engleske do Londona, koji se kao grad počeo naglo razvijati. Takva vrsta brodarstva je doživjela uspon kada su količine tereta postale dovoljno velike da mogu zauzeti cijeli brod. Postoji nekoliko čimbenika koji su uzrokovali ekspanziju slobodnog brodarstva, a to su; rast potražnje za sirovinama i energentima, liberalizacija međunarodne trgovine, proces globalizacije i internacionalne industrije, tehnološki razvoj u brodogradnji i dizajnu.

Osnovna je karakteristika slobodnog brodarstva prijevoz velike količine istoga homogenog tereta, odnosno bulk tereta, većinom u rasutom stanju. Rasuti se tereti odnose na sve one homogene terete koji se prevoze morem u velikim količinama, radi smanjenja prijevoznih troškova. Rastuća pomorska međunarodna trgovina dovela je do ekspanzije međunarodnog tržišta, a razvoj tehnologije omogućio je izgradnju brodova koji po tipu i veličini maksimalno odgovaraju uvjetima koje zahtijevaju određeni tereti i prijevozni put.

U razdoblju od 1960. do 2010. godine prijevoz suhih rasutih tereta morem povećao se za gotovo 14 puta. Kako je već rečeno, najzastupljeniji tereti u slobodnom brodarstvu su; željezna rudača, ugljen i žitarice.

5.1. OBILJEŽJA SLOBODNOG BRODARSTVA

Vrsta slobodnog brodarstva karakterizira dio morskog brodarstva koji, za razliku od linijskog, nema točno određen red plovidbe ni točno utvrđene luke ticanja. U 19. st. se teret rasutog ugljena počeo prevoziti malim drvenim brodovima iz sjeverne Engleske do Londona, koji se tada kao počeo naglo razvijati. Takva vrsta brodarstva doživljava rast kada je teret postao dovoljno velik da može ispuniti cijeli brod, radi smanjena troškova prijevoza. Brodovi nemaju zadane rute kretanja jer idu prema teretu, odnosno gdje ima posla. Može se zaključiti da je slobodno brodarstvo veoma fleksibilno. Također, karakteristika slobodnog brodarstva je plovidba u balastu, dakle nekorisna plovidba. Iskorištava se puni brodski kapacitet u prijevozu tereta između luka ukrcaja i iskrcaja. Nakon iskrcaja tereta, brod mora obaviti putovanje u balastu do sljedeće ukrcajne luke.

Važno je da se nekorisna plovodba u balastu što više smanji tako da se ukrcaj tereta dogovori u onoj luci koja je najbliža iskrcajnoj luci prethodnog tereta. ¹

Čimbenici koji su uzrokovali ekspanziju slobodnog brodarstva:

- rast potražnje za sirovinama i energentima
- liberalizacija međunarodne trgovine
- proces globalizacije i internacionalizacije industrije
- tehnološki razvoj u brodogradnji i dizajnu

Svjetska mornarica brodova za suhe terete bilježi kontinuiran rast. Flota brodarstva za suhe rasute terete je rasla brže od mornarica drugih vrsta brodarstva, a uz to su i brodovi postajali sve veći i sofisticiraniji.

¹ Poslovanje u morskom brodarstvu, Ivo domijan-Arneri

5.1.1. Formiranje vozarina u slobodnom brodarstvu

Kada je tržište konkurentno, visina vozarine uvelike ovisi o odnosima ponude i potražnje. Bitno je uzeti u obzir da je tržište suhih tereta vrlo konkurentno, tako da se vozarine formiraju kao rezultat mnogih drugih vanjskih čimbenika, a njih u mnogim slučajevima karakterizira neodređena veza s efektivnim troškovima prijevoznih usluga.

Potražnja za brodskim prostorom proizlazi iz potražnje za određene robe, te ovisi o teretima koji se prevoze morem, odnosno o njihovoj ukupnoj razini proizvodnje i potrošnje. Još jedan bitan čimbenik koji utječe na razinu potražnje za brodovima razina je globalne ekonomske aktivnosti i kretanje odnosnih svjetskih ekonomskih parametara i makroekonomskih varijabla osnovnih ekonomskih sustava u određenom vremenu. Karakteristika tih makroekonomskih varijabla je nestalnost i nepredvidivost, a uz to je naglašena i sezonska komponenta u proizvodnji i potrošnji nekih dobara, na primjer kod žitarica. Izračun i kalkulacija troškova u slobodnoj plovidbi je u bitnoj mjeri jednostavnija nego u linijskom brodarstvu.

Svi fiksni troškovi broda su svedeni na dnevni trošak. U te se troškove ubrajaju, amortizacija, ukalkulirani troškovi održavanja uključujući dokiranja, troškovi posade i troškovi upravljanja, dakle svi oni koji se akumuliraju po brodu, neovisno o tome plovi li brod ili čeka sljedeći teret. Na taj fiksni dnevni trošak dodaju se varijabilni troškovi, a tu spadaju; potrošnja goriva (bunkera), lučki troškovi (pilotaža, uporaba tegljača, lučke naknade i sl.) i brokerska komisija. Vozarina je izraz tržišne vrijednosti odnosa između ponude i potražnje u danom vremenu i na nju brodar ne može utjecati. Jedino vještim komercijalnim vođenjem može nastojati smanjiti balastni mrtvi hod broda.²

² Poslovanje u morskom brodarstvu, Ivo Domijan-Arneri

6. LINIJSKO BRODARSTVO

Prema istraživanju iz 1995. godine, od sveukupne vrijednosti prevezenih roba morem čak je 60% bio prijevoz brodovima namijenjenima za linijsku vrstu prijevoza. U toj istog godini svjetska linijska mornarica iznosila je 20,5% ukupnih kapaciteta svjetske trgovačke mornarice. Isto tako, linijsko brodarstvo je tijekom zadnja dva desetljeća prošlo takve promjene kakve niti jedna druga vrsta brodarstva nije. Linijski servis sačinjava brodove jednog broдача koji pruža točno utvrđeni servis, u točno utvrđenim, redovitim vremenskim intervalima, između točno određenih luka i nudi prijevoz tereta na tim relacijama po unaprijed određenom redu plovidbe. Važno su obilježje predmeti prijevoza. Linijsko brodarstvo prevozi velik broj različitih vrsta manjih tereta, većinom gotovih industrijskih proizvoda, dosta veće jedinične od tereta u slobodnom ili tankerskom brodarstvu. Takvu vrstu tereta nazivamo generalni teret.

6.1. RAZVOJ LINIJSKOG BRODARSTVA I POJAVA KONTEJNERA

Do sredine 60-ih godina, brodovi za linijsku plovidbu su većinom bili višenamjenski, s dvije ili više paluba, imali su više skladišta i manje otvore na grotlu te s vlastitim teretnim uređajima za ukrcaj i iskrcaj. Još su se nazivali brodovima za generalni teret. Tada još nisu postojali specijalizirani brodovi za prijevoz pojedinih tereta, a sve je bilo podređeno ukrcaju što veće količine generalnog tereta. Neke verzije višenamjenskih brodova imale su ugrađene rashladne spremnike za voće, tankove za ulje i palube za prijevoz vozila.



Slika 1. Kontejnerski brod

Izvor: https://www.google.com/search?q=container+tracking&rlz=1C1GCEU_enHR874HR874&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKewjP1aWGtd_5AhUChv0HHf61ALAO_AUoAXoECAEQAw&biw=1366&bih=625&dpr=1

6.1.1. Promjene koje je kontejnerizacija unijela u morsko brodarstvo

Pojava kontejnerizacije je uzrokovala velike promjene ne samo u linijskom brogarskom segmentu nego u čitavom sustavu prijevoza tereta. Linijski brodar je tako dobio mogućnost ponudu proširiti na uslugu od ishodišta tereta pa sve do krajnjeg odredišta, tzv. „od vrata do vrata“ servis (engl. door-to-door). Obzirom na to, odgovornost brodarka se znatno povećava. On mora organizirati kompleksni kopneni prijevoz, kako u ishodištu, tako i na odredištu. Organiziranje takvog logističkog lanca složen je i zahtjevan posao kojim se bave specijalizirani stručnjaci, suvremena oprema, infrastruktura, suprastruktura... Takva investicija zahtjeva velike novčane loge. Što se tiče sigurnosti, teret je u kontejneru postao u znatnoj mjeri zaštićeniji. Izloženost tereta atmosferskim utjecajima, oštećenja pri ukrcaju, iskrcaju i prilikom rukovanja su smanjena te su krađe tereta svedena na minimum. Uz sve navedeno, troškovi za osiguranje tereta su se drastično smanjili, što uglavnom pokrivaju P&I klubovi. Još jedna velika promjena koju je kontejnerizacija uvela je promjena sustava, odnosno cijeli sustav je postao podređen teretu; dizajn brodova, posebna unificirana oprema i ukrcajni i iskrcajni terminali.

6.2. FORMIRANJE VOZARINA U LINIJSKOM BRODARSTVU

U linijskom prijevozu, osim troškova koji su zajednički svim brodarima, linijski se brodar susreće sa mnogobrojnim dodatnim troškovima zbog specifičnosti linijskog prijevoza. Postoje troškovi održavanja redovitog reda plovidbe. Neovisno o tome je li brod nakrcan ili ne, on mora isploviti u točno određeno vrijeme, što sa sobom donosi velike financijske troškove. Usporedbe radi, takvih troškova u slobodnoj plovidbi nema, jer ako je brod prazan, on neće isploviti. Zatim slijede fiksni troškovi broda, kontejnera i druge mehanizacije, varijabilni trošci pogonskog brodskog goriva, lučki troškovi, troškovi ukrcaja i iskrcaja te troškovi administracije i troškovi kontejnerskih operacija. Bitno je napomenuti da sve te troškove treba staviti u odnos s jednom jedinicom tereta, tj. kontejnera uz uvjet prosječno popunjenog broda da bi se izračunala isplativost te da bi se vidjelo koliki je temeljni vozarinski tarifni stav po kontejneru potreban da bi se isplatio takav podvig. Linijski brodari imaju nekoliko načina određivanja vozarina, odnosno linijskih tarifa.

Linijski brodar može fiksno odrediti vozarine na funkciji dostatno iznad prosječnih utrošaka, tako da mu osrednji profit pokrije utroške i ostvari dobit. Neki od nedostataka određivanja vozarina na navedeni način je velika konkurencija. Linijsko brodarstvo je u stalnom kretanju i fluidno pa je samim tim i konkurencija velika.

Drugi način određivanja vozarina odnosi se na diskriminaciju cijena, odnosno vozarina. Brodar odijeljuje terete u skupine i za svaku može ponuditi diferencijalnu vozarinu. Na primjer, naknada za vrijedne terete postiže najvišu cijenu, dok je za jeftinije terete naknada koja se plaća prijevozniku manja. Kako god, s pojavom kontejnera primjena diskriminacije vozarine je postala otežana jer je kontejnerizacija fizički standardizirala teret. I dalje se primjenjuje takav način određivanja vozarine, ali sve se više primjenjuje u odnosu prema krcateljima.

Treći način određivanja vozarina je osciliranje vozarina oko prosječnog troška. Na primjer, u uvjetima potpune konkurencije, kada je više raspoloživog brodskog prostora od tereta kojeg treba prevesti, linije moraju konkurirati međusobno, i to tako da smanjuju vozarine do visine marginalnih troškova, koji su ispodprosječni. Takav postupak dovodi do gubitka po putovanju. Kada potražnja za brodskim prostorom premaši ponudu, linijski brodar podiže vozarinu i preko prosječnih troškova, što mu u konačnici donosi dobit.

7. TANKERSKO BRODARSTVO

Glavna svrha tankerskog brodarstva je prijevoz tekućih tereta specijaliziranim brodovima, opće poznatima kao tankeri. Tanker je vrsta specijaliziranog broda posebno dizajniranoga za prijevoz tekućih tereta. Tekući tereti se mogu svrstati u tri osnovne skupine;

-nafta i njezini derivati u koje se ubraja tekući plin-LNG (liquid natural gas) i LPG (liquid petroleum gas)

-biljno ulje

-tekuće kemikalije (na primjer amonijak i fosforne kiseline)



Slika 2. Tankerski brod

Izvor: <https://www.arabnews.com/node/1685931/business-economy>

Postoje još neki manji specijalizirani segmenti tankerskog brodarstva, kao što su tankeri za vino i tankeri za voćne sokove, ali po vrijednosti i količinama, nafta i derivati su neusporedivo najvažniji teret u tankerskom brodarstvu. Nakon drugog svjetskog rata, došlo je do ekspanzije nafte kao energenta. S obzirom na rast potrošnje, tako je i potreba za prijevozom počela naglo rasti, pa se tankerima počelo koristiti u komercijalne svrhe

prijevoza sirove nafte i njezinih derivata. Od tada, tankersko se brodarstvo kontinuirano razvija i proširuje.³

Segmentacija tankerske mornarice

Obilježja tankerskog brodarstva je da mogu prevoziti vrlo mali broj vrsta tereta, radi uske specijaliziranosti brodova. S obzirom na navedeno, temeljna podjela je na tankere za prijevoz sirove nafte (crude oil carriers-tzv.dirty) i derivata (product carriers-tzv.clean). Tankeri koji prevoze derivate imaju premaz posebne boje u tankovima, te općenito puno složeniji sustav tankova i pumpa za ukrcaj i iskrcaj tereta, za razliku od tankera za prijevoz sirove nafte. Postoji mogućnost krcanja sirove nafte u tankere za prijevoz derivata, ali jednom kada se takav teret ukrca, nemoguće je dovoljno temeljito očistiti tank da bi se ponovno mogli prevoziti derivati. Ne provodi se u praksi zbog prevelikog rizika od kotaminacije skladišta.

Brodovi kojima se prevozi sirova nafta su uglavnom veliki brodovi tipa panamax (cca 60-80000 dwt), aframax (cca 80-120000 dwt), suezmax (cca 12-175000 dwt), zatim tipovi brodova s više od 175000 dwt, koje nazivamo very large crude carriers (VLCC) i ultra large crude carriers (ULCC). Oni spadaju u najveće brodove koji plove morima. Brodovi za prijevoz naftnih derivata, tzv. clean, ili product carriers uglavnom su manji handysize (cca 25000 dwt), handymax (cca 45000 dwt) te panamax.

Važno je spomenuti da postoje i specijalni tankeri za prijevoz prirodnog i naftnog plina u tekućem stanju; liquefied natural gas (LNG) i liquefied petroleum gas (LPG) tankere. LNG i LPG se prevoze u posebnim uvjetima i u tekućem stanju. LPG tankeri se također mogu koristiti za prijevoz kemikalija, primjerice tekućeg amonijaka.

Razvojem tehnoloških mogućnosti, u današnje vrijeme ne predstavlja problem izgraditi ogromne brodove, tzv. gigante koji imaju nosivost veću od pola milijuna tona, kao što je npr. tanker „Pierre Guillaumat“, od 546264 dwt ili „Seawise Giant“ od 555843 dwt.

S obzirom na veličinu tih brodova, pojavljuju se i ozbiljni problemi koji su sami po sebi vrlo kompleksni. Pomorska nezgoda „Exxon Valdez“ najbolje je prikazala ozbiljnost rizika koje nose takvi brodovi. Tankersko brodarstvo djeluje na dinamičnom i promjenjivom tržištu, stoje postoje i veliki financijski rizici.

³ Poslovanje u morskom brodarstvu, Ivo Domjan-Arneri

7.1. TANKERSKO BRODARSTVO KAO DIO NAFTNE INDUSTRIJE

Naftna industrija zahtjeva enormna financijska ulaganja u koje su se mogle upustiti samo financijski jaka poduzeća i države. Naftna se industrija razvijala na bazi integriranih struktura koje objedinjuju sve elemente industrije; istraživanje, vađenje, skladištenje,

preradu i distribuciju. Tijekom vremena izdvajalo se sedam moćnim multinacionalnih kompanija, poznatih kao „sedam sestara“; „Shell“, „Texaco“, „Exxon“, „Gulf“, „Socal“, BP i „Mobil“.

7.2. FORMIRANJE VOZARINA U TANKERSKOM BRODARSTVU

Vozarine se u tankerskom morskom brodarstvu računaju uz primjenu WorldScale (skraćeno od: Worldwide Tanker Nominal Freight Scale), ljestvice indeksa izdane 1976. godine, a nadopunjene 1989. godine kao New WorldScale. Ljestvice su postavljene na temelju prijevoznih troškova naftne industrije, a tek onda troškova brodara. Svake se godine WorldScale korigira prema promjenama relevantnih troškova za putovanje standardnog tankera. Ti se utrošci u najvećem dijelu odnose na gorivo i lučke pristojbe. Ljestvice su temelj izračunu aktualnih vozarina, koje ipak najviše ovise o stvarnim kretanjima na tankerskom tržištu. Valja naglasiti da je jedna od karakteristika tankerskog tržišta vrlo visok stupanj promjenjivosti i nestabilnosti vozarina.

8. PUTNIČKO BRODARSTVO

8.1. RAZVOJ SUVREMENOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA

Linijski je pomorski prijevoz putnika nekad bio jedina međukontinentalna mogućnost. Sve se promijenilo uvođenjem mlaznih zrakoplova krajem 50-ih godina. Putnička linijska plovidba bitna je u putničkom prijevozu u obalnome i kratkome međunarodnom prometu, u svim zemljama koje imaju ustrojene pomorske magistrale i značajan udio otoka. Za potrebe putničkog linijskog prijevoza razvijeni su posebni tipovi kombiniranih brodova, odnosno trajekti s rampama i prostranom palubom za krcanje vozila. Veličinu i maritimne karakteristike broda uvjetuju područja na kojima se plovi, duljina operativne obale, gaz u lukama u kojima pristaje.

Tržište putničkoga morskog brodarstva može se podijeliti na dva osnovna tipa :

- tržište linijskoga putničkog brodarstva za prijevoz ljudi i vozila i na međunarodnim rutama koje nisu veoma udaljene
- tržište morskog brodarstva za turistička (kružna) putovanja



Slika 3. Brod za kružna putovanja

Izvor: https://www.google.com/search?q=kruzer&rlz=1C1GCEU_enHR874HR874&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwitqrmPuN_5AhU8_bsIHSViBgYQ_AUoAXoECAIQAw&biw=1366&bih=625&dpr=1#imgrc=nrkboB6LOUDb0M

8.2. OBILJEŽJA LINIJSKOGA PUTNIČKOG BRODARSTVA

Linijsko putničko brodarstvo opskrbljuje linijske pravce koji su od izuzetno važnog javnog uporišta, a time i značajnog državnog potencijala. Brodari-poduzetnici održavat će samo one putničke linije koje im stalnim prometom putnika i vozila osiguravaju podmirenje svih troškova i profit. Vozarine u linijskom putničkom brodarstvu izražene su u tarifama. Na domaćim i kraćim međunarodnim linijama ona ovisi o klasi u kojoj putnik putuje. On ima pravo prijevoza putničke prtljage do određene težine, a iznad toga plaća dodatnu vozarinu (tzv. excess baggage fare). Ovaj tip tržišta nije ovisan o općoj političkoj ili ekonomskoj situaciji. Ipak, zbog turističkih kretanja, ima jak sezonski utjecaj.

9. PROGNOZA RAZVOJA TRŽIŠTA MORSKOG BRODARSTVA

9.1. PROGNOZA RAZVOJA POTRAŽNJE NA TRŽIŠTU MORSKOGA BRODARSTVA

Prognoza razvoja ponude i potražnje na tržištu morskog brodarstva osnova se na kvantitativnoj i kvalitetnoj analizi do 1987. godine. 1981. godina je polazna godina iz dva razloga; zbog komparabilnosti vremenskih razdoblja od 10 godina i zbog toga što se ponuda i potražnja smanjuju ili stagniraju u osamdesetih godina, s tim da su 1984. i 1986. godine bile iznimke.

9.2. RAZVOJ POMORSKE TRGOVINE

Kao posljedica industrijske revolucije i izuma parnog stroja, početkom 19. stoljeća pojavljuju se brodovi na mehanički pogon-parobrodi koji su istisnuli prisutne jedrenjake. Udio parobroda u svjetskoj trgovačkoj mornarici postiže ekstremni rast te je omogućena veća sigurnost u plovidbi i rast nosivosti. Izuzetnu važnost razvoju pomorstva pridonijela je i izgradnja Sueskog i kasnije Panamskog kanala. Međuoceanski pomorski putevi postali su kraći, a trgovina postaje sve intenzivnija. Razvoj trgovine utječe na sve veći razvoj brodarstva, razvoj luka i željezničkog prometa u kopненоj otpremi/dopremi broda.

Razvijaju se nove tehnologije integralnog i multimodalnog transporta što utječe na izgradnju specijaliziranih brodova za prijevoz generalnog tereta (kontejnerski, RO-RO brodovi) te gradnju i razvoj, specijaliziranih morskih luka, odnosno terminala. Dugo nakon velikih geografskih otkrića najprometniji ocean je bio Atlantik, posebno zbog

frekventnih veza između Europe i Angloamerike. Atlantske luke Europe i SAD-a ostvarivale su najveći promet među svjetskim lukama, posebice London, Rotterdam, New York, Le Havre, Port, Lisabon. Kako god, krajem 20. i početkom 21. stoljeća prvenstvo u pomorskom prometu preuzimaju pomorske luke i rute na Pacifiku.

9.3. STANJE I OPĆA OBILJEŽJA ROBNOG PROMETA U SVIJETU

Stvaranje tokova robe u svijetu potaknuto je prometnim, gospodarskim i mnogim elementima koji postoje na konkretnim područjima. Smjer kretanja robnih procesa je diferencijalno raspoređen po svijetu, pa ovisno o frekventnosti određenih područja, značajnu ulogu imaju prometno aktivnija, manje aktivnija i pasivna područja.

9.3.1. Intenzitet trgovine i robnog prometa u svijetu

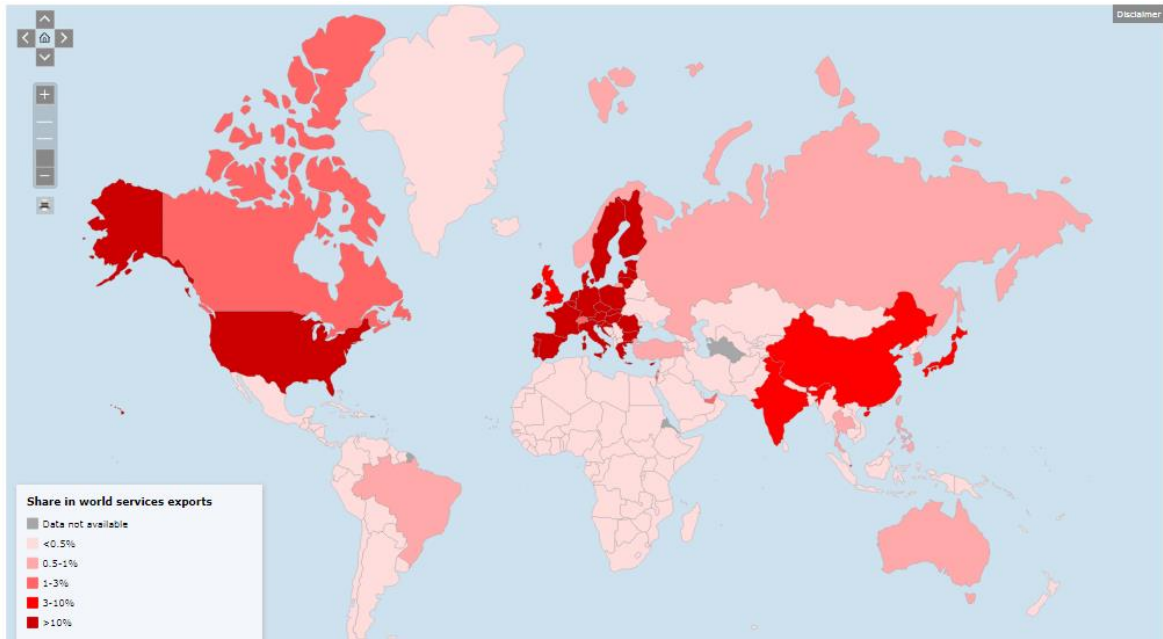
Sve veća prometna i trgovinska povezanost kontinenata, regija i zemalja, utječe na sve veći rast svjetske trgovine, promet i količinu robnih tokova. Usporedno s time, utječe i na afirmaciju pomorskog, cestovnog, željezničkog te kombiniranog i intermodalnog prijevoza kao nositelja prometnih i gospodarskih globalizacijskih procesa.

O značaju teretnog prometa, u svjetskom prometnom, vanjskotrgovinskom i gospodarskom sustavu, govore sljedeće činjenice:

- teretni promet u globalnim razmjerima proizvodi vrijednost od 60 bilijuna US\$
- poslovanje u svezi robnim prometom u svjetskom gospodarstvu generira 3, 5 trilijuna US\$
- teretnim se prometom transportira 35% ukupne vrijednosti robe u međunarodnoj robnoj razmjeni (što je vrijednost od % trillion US\$)
- u djelatnostima vezanim za promet i transport tereta zaposleno je 32 milijuna ljudi širom svijeta
- u EU protok robe uključuje 10% europskoga BDP-a ili 1000 mlrd. eura te upošljava 10 milijuna ljudi

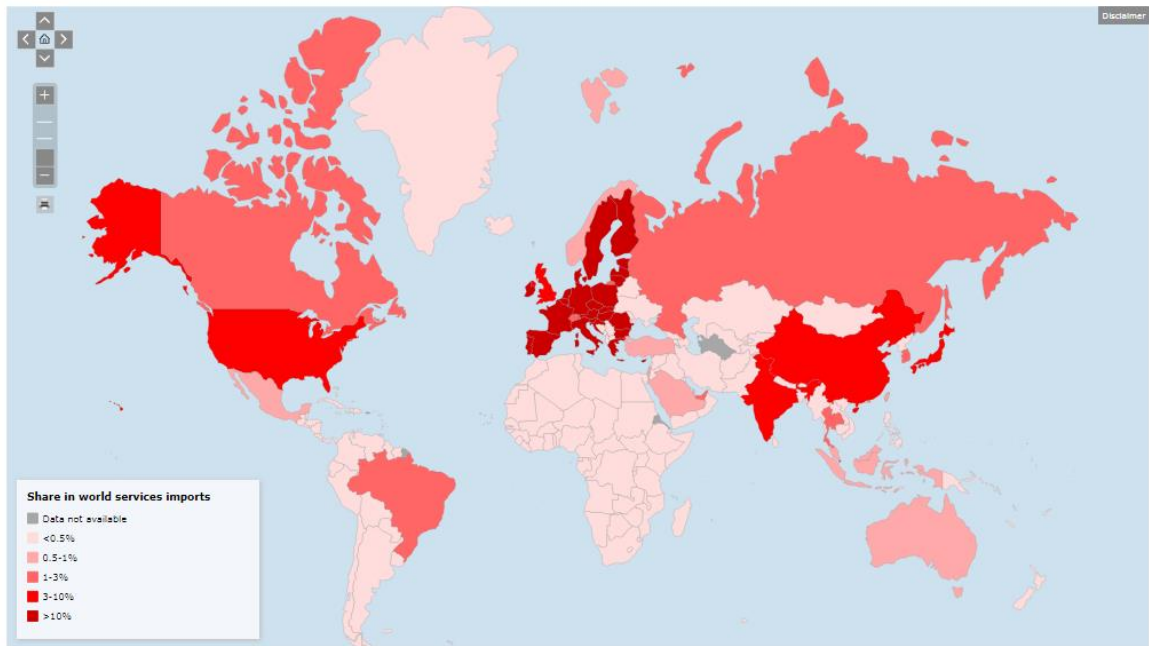
4

⁴ Robni tokovi, Tanja Poletan Jugović



Slika 4. Commercial Service exports

Izvor: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_maps_e.htm



Slika 5. Commercial services imports

Izvor: https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/statis_maps_e.htm

MENADŽMENT U PODUZEĆIMA MORSKOGA BRODARSTVA

TEMELJNE ZNAČAJKE MENADŽMENTA

Razvoj u znanstvenom menadžmentu

Poduzeće je pravni subjekt i pravna osoba. Ono ima potpunu samostalnost u odlučivanju u svojem poslovanju. Poduzeća se konstantno moraju prilagođavati uvjetima poslovanja koje diktiraju tehnološki napredak, stalne promjene i dinamično okruženje na tržištu. Frederick W. Taylor je začetnik znanstvenog menadžmenta, a njegova teorija poznata je pod nazivom „Teorija znanstvenog menadžmenta“. Navedena teorija zagovara da u detaljnoj podjeli rada funkcija planiranja mora biti odvojena od izvršavanja određenih radnih zadataka, dakle postoji diferencijacija umnih i fizičkih poslova). Međutim, njegovo je istraživanje bilo ograničeno samo na upravljanje proizvodnjom, dok su ostali aspekti bili zanemareni.

Teorijom administrativnog menadžmenta bavio se Henry Fayol te je upotrijebio neke Taylorove nedostatke pa ta teorija proučava upravljanje na kompleksniji i složeniji način, odnosno upravljanje svih aktivnosti i poduzećem u cjelini.

Važno je spomenuti i Maxa Webera i njegovu „Teoriju birokracije“. On je smatrao da se najveća efikasnost može postići ukoliko je temelj podjele hijerarhija vlasti i birokracija.

„Teoriju međuljudskih odnosa“ koju zagovara G. Elton Mayo, drugi su znanstvenici dogradili interesantnim načelima:

- ponašanje radnika je ovisno o društvenim i organizacijskim uvjetima rada
- način menadžmenta, povezanost skupine i zadovoljstvo poslom glavni su činitelji koji određuju proizvodnost radnih skupina
- zaposleni su produktivniji ako imaju više zadataka za obaviti
- podjela rada može rad učiniti prividno nebitnim pa proizvodnost opada

„Kontingencijska teorija menadžmenta“ polazi od toga da menadžeri moraju biti fleksibilni i prilagodljivi jer određene situacije zahtijevaju autoritativan pristup, dok se u nekim situacijama može pristupiti ležerno. Ta teorija pretpostavlja da je uspješan menadžment prilagodljiv te prepoznaje bitne elemente u danoj situaciji.

Suvremeni menadžment obilježavaju nepredvidivi poslovni događaji, nagle promjene pa se klasično konkurentsko ponašanje mora transformirati u strateško poslovno koje je usmjereno na novitete, nekontinuitete, oscilacije i rizik, te se sposobnost upravljanja mora naučiti.

Postoji pet ključnih područja menadžmenta i suvremene orijentacije:

- opsesivna orijentacija na potrošače
- konstantne inovacije u svim područjima
- partnerstvo i maksimalna participacija svih ljudi povezanih s poduzećem
- vodstvo koje je sklono promjenama, stvara i prenosi inspirativnu viziju

Kako bi se osigurao uspjeh poduzeća, suvremeni menadžment mora neprestano pratiti tržište, uočavati nove prilike, riskirati, konstantno uvoditi promjene i poboljšanja.

Pojam i definicija menadžmenta

Pojmovi menadžment i organizacija se često poistovjećuju, odnosno postoji čvrsta međusobna povezanost. Organizacija označava širi pojam od menadžmenta, jer je on samo jedan od dijelova koji čine sustav (organizaciju).

Postoji više definicija menadžmenta, a jedna od njih je Kreitnerova definicija, prema kojoj menadžment označava proces rada s drugima i pomoću drugih na ostvarenju organizacijskih ciljeva u promjenjivoj okolini uz efektivnu uporabu ograničenih resursa.

U navedenoj definiciji su vidljivi elementi pomoću kojih se može zaključiti priroda posla svakog menadžera:

- suraduju s drugima, koordiniraju i kontroliraju radnike, osiguravaju im sve što je potrebno za uspješno obavljanje posla
- ostvaruju zadane ciljeve organizacije
- efikasni su i učinkoviti
- koriste ograničene resurse racionalno

FUNKCIJE MENADŽMENTA

Planiranje i donošenje odluka

Strategije i planovi omogućavaju poduzeću da postigne zadane ciljeve. Važno je unaprijed predvidjeti budućnost kako bi se iskoristile prilike i uklonile prijetnje. Menadžeri su obavezni kreirati realne i dostižne ciljeve, te oknstantno unaprijeđivati poslovanje. Vizija i misija određuju svako poduzeće, a jedina je razlika što je misija detaljnija i preciznija. Vizija pokreće cjelokupno poduzeće, zato prije određivanja misije menadžeri moraju steći predodžbu o tome kakva će budućnost biti. Može se zaključiti da je vizija temelj za određivanje misije.

Svrha planiranja je u tome da se odredi strategija kojom će se ciljevi ostvarivati.

Postoje četiri važne funkcije ciljeva:

- ciljevi pomažu svakome razumijeti prema kamo je poduzeće usmjereno i zašto je važno tamo stići
- praksa postavljanja ciljeva snažno koristi svim ostalim aspektima u poduzeću
- oni mogu biti izvor motivacije za djelatnike
- djelotvoran su mehanizam za procjenu i kontrolu

Najčešći ciljevi koje poduzeća postavljaju su; rast, profitabilnost i tržišni udio.

Jedno od najpoznatijih načela u određivanju ciljeva je tzv. SMART. On predstavlja akronom od engleskih riječi:

- S (specific)-specifičan
- M (measurable)-mjerljiv
- A (achievable)-dostižan
- R (resource bond)- realističan
- T (time bond)- vremenski određen⁵

⁵ Poslovanje u morskom brodarstvu, Ivvo Domijan-Arneri

Organiziranje

Jedna od osnovnih funkcija menadžmenta je u dobra organizacija poduzeća. Od izuzetne je važnosti učinkovito upravljati ljudima i resursima da bi se formiranje djelotvorne i sinkronizirane akcije kako bi se postigao zajednički cilj. Menadžeri organiziranjem definiraju zadatke koje treba obaviti i izvršiti u svrhu postizanja ciljeva.

Organizacija, kao znanost, tijekom svog razvoja imala je nekoliko različitih faza i teorija, a one se razlikuju po konceptu i praktičnom razmišljanju:

- klasična teorija organizacije
- neoklasična teorija organizacije
- moderna teorija organizacije
- sustavni pristup
- informacijska organizacija

Klasična teorija organizacije nastala je u doba začetka industrijalizacije. Glavna postavka bila joj je da su ljudi produžetak strojeva i kao takvi da su u funkcionalnoj ovisnosti o kapacitetu, brzini rada i izdržljivosti. Načela ove teorije vrijede i danas, a karakterizira ih podjela organizacije na dijelove, odnosno odjele na određene poslovne funkcije (prodaja, nabava, računovodstvo i proizvodnja) i čvrsta hijerarhijska struktura (linijski, stožerski i funkcionalni odnosi). Oni koji podržavaju ovu teoriju smatraju da savršen menadžer mora biti inženjer, tj. da on optimalno usklađuje ljude i strojeve, u skladnu cjelinu.

Neoklasična teorija stavlja u centar zanimanja individualno i skupno ponašanje ljudi u organizaciji, psihološki motiviranu podjelu rada i specijalizaciju. Oni smatraju da je idealan menadžer psiholog, zato što može stvoriti ugodne i efikasne međuljudske odnose.

Moderna organizacijska teorija se temelji na ispitivanju ljudskog ponašanja u organizaciji i na kvantitativne metode i modele organizacije kao cjelokupnog sustava. Ova teorija je djelotvorna iz razloga što ovakav pristup razvija potpuno automatizirane proizvodne procese, bez potrebe ljudske nazočnosti. Negativna strana je nekritičko prihvatanje kibernetike. Za pristalice ove teorije matematičar je idealan menadžer jer on može postaviti složene matematičke modele određene organizacije.

Sustavni pristup smatra da je organizacija sustav koji je usko povezan sa svojom okolinom. Organizacija je sustav u kojem pojedinci i skupine izmjenjuju informacije međusobnom komunikacijom. Najprije su smatrali da je idealan menadžer kibernetičar, a kasnije su definirali da bi trebao biti organizator, komunikolog, motivator i racionalizator.

Suvremena informacijska organizacijska se temelji na informacijama te se sastoji od mnogo manje upravljačkih elemenata nego što je potrebno za konvencionalnu strukturu. Informatizacija omogućuje bolji i kvalitetniji pristup informacijama, ukida nepotrebne upravljačke razine te povećava efikasnost. Svi sudionici u organizaciji su informacijski povezani.

Vođenje

Velik broj smatra da je vođenje najbitniji, ali i najzahtjevniji dio menadžmenta. Vođu čine četiri elementa:

- sposobnost uspješnog i odgovornog korištenja moći
- sposobnost razumijevanja da ljudska bića imaju različite motive
- sposobnost da inspiriraju
- sposobnost da djeluju na način koji će potaknuti motivaciju

Vođenje se sastoji od sljedećih aktivnosti:

- motivacija zaposlenih
- vodstvo interpersonalnih procesa
- upravljanje skupinama i konfliktima
- komunikacija

Komunikacija je veoma bitna aktivnost vođenja, te se definira kao proces prijenosa informacija koje imaju određeno značenje, od jedne osobe drugoj. Puteve komuniciranja u poduzeću dijelimo na formalne (vertikalni, horizontalni i lateralni putevi komuniciranja) i na neformalne.

Controlling

Controlling je koncepcija poslovanja, a controller je osoba koja surađuje sa menadžerom i pomaže u donošenju odluka koje se tiču tržišnih i poslovnih rizika.

Osnovni elementi controllinga su:

- izravna orijentiranost i fokusiranost na određeni problem, način razmišljanja i rada
- potpuna orijentacija i usmjerenost u razmišljanju i radu na realizaciji zadanog cilja poduzeća
- potpuna orijentacija razmišljanja i rada radi ostvarenja profita tvrtke, uz pretpostavku osiguranja dugoročnog uspješnog poslovanja
- usmjerenost u razmišljanju i djelovanju prema budućnosti poduzeća

Controller je zadužen da svojim detaljnim statističkim analizama tržišta i poslovanja smanji rizike u najvećoj mogućoj mjeri. Također se bavi mnogim drugim informacijama koje se tiču kretanja tržišta općenito.

Controlling koncept se sastoji od korištenja svih raspoloživih tehnika i metoda u nabavi informacija za izradu planova, te koordinacije i kontrolu funkcija poduzeća kako bi se ispunili zacrtani ciljevi. Kako je već prije spomenuto, controlling ima važnu ulogu u potpori menadžmentu pri donošenju odluka. Primjerice, prilikom odabira informacija, nije jednostavno, „u moru“ dostupnih razlučiti koje su informacije zaista bitne, a koje zanemarive. Zato je potreban controlling, koji svojim ekspertnim i višedimenzionalnim znanjem selektira najvažnije informacije koje se tiču budućnosti poduzeća. Svojim analiziranjem on smanjuje potencijalne rizike, traži optimalna rješenja te moguće posljedice. Controlling se posebno ističe u dinamičkom i promjenjivom okruženju. Prilikom naglih promjena, potrebna je brza reakcija kako bi se održao operativni plan. Zbog toga controller konstantno prati promjene na tržištu, analizira ih, uspoređuje te omogućuje menadžmentu zaključivanje odluka sukladnih planiranju.

Da bi sustav kontrole bio djelotvoran, mora ispuniti sljedeće kriterije:

- povezanost sa željenim rezultatima
- objektivnost
- kompleksnost
- pravodobnost
- prihvatljivost

Postupak kontrole se sastoji od tri koraka:

- postavljanje pokazatelja
- mjerenje učinkovitosti
- otklanjanje odstupanja od zacrtanih planova

RIZIK I POSLOVNI RIZICI MORSKOG BRODARSTVA

Važne odrednice rizika morskog brodarstva

Rizik se može opisati kao nastup nepoželjnih događaja ili opasnosti u sutrašnjici. Rizikom se mogu dovesti u opasnost; imovina, odgovornost, novac i ljudi.

Razlikuju se dvije vrste rizika kojima su podložni ekonomski organi:

- sustavni rizici (engl. systematic risks)
- nesustavni rizici (engl. unsystematic risks)

Sustavni rizici nastaju iz mogućih odabira koje mogu utjecati na značajan broj kapaciteta , pa se njihovi štetni utjecaji osjete na svim elementima tržištima. Nesustavni rizici su vrsta rizika koji prouzroče štetu na nekom određenom kapaciteu ili manjoj skupini. Njihove posljedice ne utječu na veća tržišta te nemaju neke veće razmjere. Oni se mogu odnositi na poslovne rizike kao što su komercijalni, financijski ili robni rizici. Najbitnija karakteristika rizika je neizvjesnost.

Nastup rizika i neizvjesnost poslovanja u budućnosti, odnosi se na:

- mogućnost netočne ili nedovoljno točne procjene dotadašnjih poslovnih procesa
- neadekvatne prognoze

Ne postoji nijedna metoda mjerenja rizika koje je u potpunosti bez nedostataka, jer se parametri neizvjesnosti određuju subjektivnim procjenama. Sve poslovne odluke donose zaposlenici, pojedinačno ili kao tim. Obzirom na odluke, tri su stava tipa prema tržištu:

- nesklonost prema riziku
- ravnodušnost
- želja za rizikom

Robni rizici u međunarodnoj razmjeni

Međunarodna robna razmjena podrazumijeva izvoz i uvoz robe koja se ostvaruje prijevozom u druge države, mora i oceane. Tijekom prijevoza, robe su izložene raznolikim rizicima. Robne rizike u međunarodnom prometu čine sljedeći čimbenici:

- velik broj sudionika u trgovinskom i prijevoznom prometu
- različita sredstva prijevoza i načini skladištenja
- velike geografske udaljenosti
- potencijalne vremenske nepogode
- različitosti između zemalja uvoznica i zemalja izvoznica, primjerice kulturološke razlike

U robnoj transakciji sudjeluje više prijevoznih sredstava te općenito popriličan broj gospodarskih subjekata, stoga je ona kompleksna. Svaki gospodarski subjekt je bitna karika u ukupnom lancu te ima točno određen položaj i zadaću, odgovornosti koje u konačnici omogućuju robnu razmjenu. Svi koji sudjeluju u transakciji moraju ispuniti svoju zadaću točno i savjesno, moraju djelovati koordinirano, skladno i po točno određenom redoslijedu. Ako samo jedna karika u lancu učini pogrešku, može se dogoditi da cijeli plan transporta propadne.

Ukoliko špediter u zemlji odredišta krivo ispuni carinske i druge dokumente o teretu, carinske vlasti u zemlji odredišta neće dopustiti isporuku robe. Procedura ispravljanja dokumenata može poprilično potrajati, što može izazvati ozbiljne probleme ako je roba pokvarljiva. Tijekom rukovanja robom, ona se može fizički oštetiti, ako se primjerice, pri manipulaciji ukrcaja, zbog nepažnje radnika udari u brodsko grotlo. Također, tijekom prekrcanja rasutih tereta može doći do gubitka goleme količine tereta zbog stalnog prosipanja iz grabilice pri ukrcaju ili iskrcaju. Neke se vrste tereta mogu oštetiti tijekom prijevoza u skladištima. Svaka je roba drugačija i ima specifična fizička i kemijska svojstva pa prema tome su propisana posebna pravila skladištenja i čuvanja.

Financijski rizici u vanjskoj trgovini

Financijski rizici u vanjskoj trgovini su svi oni rizici koji su povezani sa financijskim praćenjem aktivnosti vanjske trgovine. Mogu se definirati kao rizici kojima su izvršene korisnosti vanjskotrgovinske razmjene, primjerice roba i novac, što proizlaze iz financijskih aktivnosti. Pod pojmom financijskog rizika smatraju se kreditni rizik, rizik promjene kamatne stope, rizik likvidnosti i rizik financijskih operacija, ubrajajući u to i rizik transfera financijskih sredstava.

Financijski rizici što proizlaze iz vanjskotrgovinskog poslovanja dijele se na temeljne skupine u kojima se generira:

- rizik zemlje iz koje se izvozi i u koju se uvozi
- rizik izvoznika i rizik uvoznika
- rizik promjene tečaja valute
- rizik promjena kamatne stope
- rizik prihvaćanja pojedinih ugovornih klauzula o odgovornosti.

Financijski rizik je znatno manji u onim zemljama koje su ekonomski i politički stabilne, imaju razvijen sustav financijskih institucija, kao i uhodane standarde dobrih poslovnih običaja.

Tržišni rizici u morskom brodarstvu

Tržišne rizike definiramo kao rizike smanjenja vrijednosti kapitala tvrtke, zbog oscilacija u kretanju relevantnih čimbenika na tržištu, kao što su npr. cijene kapitalnih resursa i promjene u makroekonomskim čimbenicima. Temeljna obilježja tržišnih rizika su promjenjivost i nestalnost. Takvo stanje proizlazi zbog nepodudaranja ponude i potražnje.

Za svako brogarsko poduzeće izuzetno je bitno odabrati kvalitetnog strateškog partnera kako bi budućnost poduzeća bila upješna. Potreba za strateškim partnerstvom proizlazi iz mnogih razloga kao:

- učvršćenje pozicije na tržištu
- jačanje konkurentske sposobnosti zajedničkim nastupom
- povezivanje s moćnijim subjektima
- eliminacija konkurencije suradnjom
- probijanje na nova tržišta

Utjecaj političkih i ratnih rizika na tržište morskoga brodarstva

Neki politički nemiri vrlo lako mogu prijeći u ratni sukob. Posljedice ratnih rizika se u pomorskoj trgovini uredno osiguravaju policom osiguranja u osiguravajućim društvima. Međutim, na rizike utjecaja političkih događaja i ratova ne se osigurati, pa brodari subjektivno donose odluke. Neosporno je da politički događaji imaju značajan utjecaj na gospodarstvo općenito, a s time i na brogarsko tržište.

Rizici investiranja u morsko brodarstvo

Investicija znači ulaganje novčanih sredstava u kapitalne resurse. Temeljni kapital u morskom brodarstvu je brod, a kako bi opstao na izuzetno konkurentnom tržištu, brodar svojim investicijama obnavlja svoju flotu. Primarni cilj investiranja je da se proširi poslovanje te da se povećaju određeni kapitalni resursi. Međutim, finansijska ulaganja ne osiguravaju buduće uspješne efekte. Neizvjesnost i nepredvidivost kretanja tržišta nose golem rizik. Kako bi se maksimalno smanjili rizici investiranja u brod, moraju se definirati dva bitna elementa koja uzrokuju rizik, a to su :

- izbor tipa broda u koji će se investirati
- izbor pravog trenutka, odnosno timing investiranja

Marketinški rizici u morskome brodarstvu

Marketing povezuje sve aktivnosti u nekom poduzeću koje povezuju proizvodnju i potrošnju. Prisustvo marketinga u poduzeću prelazi njegove okvire te se širi na vanjko poslovno tržište.

Temeljne funkcije marketinga su:

- marketinške informacije i istraživanja
- planiranje proizvoda
- prodaja i distribucija
- ekonomska propaganda i unaprjeđenje prodaje

Marketinške informacije mogu biti nedovoljne ili djelomčno netočne pa postoji rizik od pogrešne procjene potrošačevih potreba.

10. ZAKLJUČAK

Može se zaključiti da je pomorsko tržište kompleksno, složeno područje koje je nestalno i prepuno naglih promjena i rizika. Unatoč tome, postoje velike prilike i mogućnosti za ostvarenje profita ukoliko su poduzetnici dovoljno sposobni i snalažljivi. Zbog velikog utjecaja raznih čimbenika, tržište brodskih poduzeća je veoma dinamičan.

POPIS LITERATURE

Poslovanje u morskom brodarstvu, Ivo Domijan-Arneri

Robni tokovi, Tanja Poletan Jugović

POPIS SLIKA

Slika 1. Kontejnerski brod	8
Slika 2. Tankerski brod	11
Slika 3. Brod za kružna putovanja	15
Slika 4. Commercial Service exports	18
Slika 5. Commercial services imports	19