

UVOD

Razvojem novih tehnologija prijevoza, od kojih je naročito važna kontejnerizacija, dolazi do velikih promjena u pomorskom prometu, ali i svjetskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni. Naime, intenzivan rast kontejnerskog prometa reflektira se na rast pomorskog prometa uopće, rast prometa svjetskih kontejnerskih luka, na promjenu strukture svjetske vanjskotrgovinske razmjene.

Sukladno navedenom značenju kontejnerskih robnih tokova, u ovom radu će se iznijeti aktualne spoznaje, stanje i prognozu tokova kontejnerskog prometa u svijetu.

Cilj ovog rada je odrediti temeljne značajke tokova kontejnerskog prometa u svijetu, dati cjelovitu sliku svjetskih kontejnerskih tokova s obzirom na vodeće regije i kontejnerske luke, odrediti njihovu važnost u budućnosti, te u sklopu prognoziranog volumena kontejnerskog prometa analizirati smjer razvoja svjetskog kontejnerskog prometa.

U ovome se radu daju odgovori na pitanja: koje su temeljne odrednice svjetskoga kontejnerskog prometa, kakve su tendencije rasta kontejnerskog prometa u svijetu, koliki je značaj kontejnerskog prometa danas, u usporedbi s kontejnerskim prometom u posljednjih dvadesetak godina, te kakve zaključke nameću prognoze o volumenu svjetskog kontejnerskog prometa u sljedećem desetljeću.

2. RAST I REGIONALNI RAZMJEŠTAJ KONTEJNERSKOG PROMETA U SVIJETU

U cilju dobivanja aktualnih spoznaja o stanju, važnosti i prognozi svjetskih kontejnerskih tokova, smjer, intenzitet i dinamiku kretanja istih potrebno je analizirati u odnosu na: regionalni razmještaj kontejnerskog prometa, vodeće kontejnerske luke te udio kontejnerskog prometa u strukturi pomorske i uku-pne vanjskotrgovinske razmjene svijeta.

Intenzitet i dinamika kontejnerskih tokova u strukturi pomorskih robnih tokova

Generalni teret, koji čini uglavnom industrijska roba, prevozi se najviše kontejnerima. Kontejnerizacija generalnog tereta u posljednjih 20 godina do-nosi snažan porast pomorskog prometa, čime se udvostručio svjetski promet između luka u razdoblju od 1990.–1998. godine, koji doseže čak 175 mil. TEU [11].

Kontejnerizacija velikog dijela pomorskog prometa nameće potrebu međunarodne standardizacije (TEU), te izgradnje specijalnih brodova i kontej-nerskih terminala.

U posljednjem desetljeću međunarodni pomorski kontejnerski promet ra-ste mnogo brže u odnosu na ukupni pomorski promet. U razdoblju od 1980.– 2004. godine ukupni volumen međunarodnog pomorskog prometa u prosjeku se povećava za 2,4 % godišnje. Time je pomorski promet 2004. godine porastao za oko 70 % u odnosu na 1980. godinu. Kontejnerizacijom robe, u navedenom razdoblju ostvaren je prosječni godišnji porast pomorskog prometa od 8,6%. Zahvaljujući povećanom prekrcaju (prekrcaj robe s jednog broda na drugi), broj kontejnera kojima se rukuje u svjetskim lukama porastao je čak za 9,6 %. U 80-tim godinama dvadesetog stoljeća svjetska pomorska kontejnersaka trgo-vina raste za 7,8% godišnje, dok se u 90-ima i početkom 2000-tih, ostvaruje veliki godišnji rast od oko 9,1%.

Analizirajući strukturu ukupnog pomorskog prometa prema raspoloživim podacima [13, str. 7], proizlazi da se značajan dio pomorskih robnih tokova odnosi na tokove tekućeg i rasutog (sipkog) tereta, odnosno točnije rečeno na pomorske tokove nafte, ugljena, željezne rude i žitarica (cerealija). Naime, od ukupno 6,8 bilijuna tona pomorske trgovine ostvarene 2005. godine, oko 34% odnosi se na sirovu naftu i njezine prerađevine, 23,1% na značajnije suhe rasu-te terete (željezna ruda, ugljen i žitarice) te 1,5 % na ostale rasute terete. Osta-tak pomorskih robnih tokova, od 41,4% odnosi se na generalni teret, ostale rasute terete, ro-ro i kontejnerske pošiljke s jasnom tendencijom povećanja njihova tržišnog udjela.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----**

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com