

Utjecaj pandemije Covid-19 i eskalacije sukoba u Ukrajni i Palestini na stanje u pomorskoj indistriji

Šitin, Marino

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:458618>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-26**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

MARINO ŠITIN

**UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 I
ESKALACIJE SUKOBA U UKRAJINI I
PALESTINI NA STANJE U POMORSKOJ
INDUSTRIJI**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2024.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: STRATEGIJSKI MENADŽMENT

**UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 I
ESKALACIJE SUKOBA U UKRAJINI I
PALESTINI NA STANJE U POMORSKOJ
INDUSTRIJI**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Dr. sc. Eli Marušić

STUDENT:

Marino Šitin

MB:0171266815

SPLIT, 2024.

SAŽETAK

Globalna ekonomska i politička situacija, te utjecaji pandemije COVID-19 stvaraju brojne izazove i neizvjesnosti za pomorsku industriju. Geopolitički i ekonomski rizici rezultiraju značajnim negativnim učincima u pomorskom prometu, što utječe na radne okolnosti i kvalitetu života pomorskih kadrova. Predmet istraživanja ovog rada je utjecaj pandemije COVID-19 te političke situacije u Palestini i Ukrajini na pomorsku industriju, s fokusom na populaciju pomoraca u Republici Hrvatskoj. U tu svrhu provedeno je istraživanje tržišta korištenjem metode anketiranja na uzorku populacije pomoraca. Za obradu rezultata korištena je deskriptivna statistika. Rezultati pokazuju da su promatrani događaji i situacije u pomorskoj industriji (pandemija COVID-19, te geopolitička situacija) nisu značajno utjecali na hrvatske pomorce i njihov rad.

Ključne riječi: pomorska industrija, pandemija, rat, hrvatski pomorci, globalni utjecaji

SUMMARY

The global economic and political situation and the impacts of the COVID-19 pandemic create numerous challenges and uncertainties for the maritime industry. Geopolitical and economic risks significantly affect maritime transport, particularly seafarers' working conditions and quality of life. This paper's research subject is the impact of the COVID-19 pandemic and the political situation in Palestine and Ukraine on the maritime industry, focusing on the population of seafarers in the Republic of Croatia. For this purpose, research was conducted using market survey methods on a sample of the seafaring population. Descriptive statistics were used to process the results. The results show that the observed events and situations in the maritime industry (the COVID-19 pandemic and the geopolitical situation) not significantly impacted Croatian seafarers and their work.

Keywords: maritime industry, pandemic, war, Croatian sailors, global influences

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POMORSKO TRŽIŠTE	2
2.1. POMORSKA INDUSTRIJA U EU	3
3. UTJECAJ GEOPOLITIČKE SITUACIJE NA POMORSKU INDUSTRIJU	6
3.1. RAT U UKRAJINI.....	6
3.2. RAT U PALESTINI	9
4. UTJECAJ COVID-19 NA POMORSKU INDUSTRIJU	10
5. ANKETNO ISTRAŽIVANJE	13
5.1. PREDMET I CILJEVI ISTRAŽIVANJA.....	13
5.2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA	14
5.3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA.....	16
5.6. RASPRAVA.....	36
6. ZAKLJUČAK.....	37
LITERATURA	40
POPIS SLIKA I TABLICA.....	41

1. UVOD

Pomorska industrija igra ključnu ulogu u podršci globalnom trgovinskom ekosustavu, služeći kao primarni način međunarodnog transporta robe. Pomorstvo olakšava međunarodnu trgovinu povezivanjem globalnih tržišta, poticanjem gospodarskog rasta i osiguravanjem neometanog prijevoza robe. Pomorska industrija uključuje i brodogradnju i rekreacijska plovila. Ova dva sektora imaju koristi od potpore EU-a za trgovinu, okoliš i primjenu standarda o građevinskim odredbama i administrativnim postupcima.

Posljednjih godina globalna pomorska industrija krenula je na intenzivan put digitalne transformacije. S tim je povezano opsežno prihvaćanje automatizacije brodova, a u novije vrijeme i tehnološki razvoj povezan s dizajnom i razvojem plovila bez posade. Prednosti autonomne plovidbe su raznolike, a apetiti pomorske industrije da iskoriste prilike koje pokreće takva tehnologija iznimno su visoki.

Oko 50.000 trgovačkih brodova, registriranih u više od 150 zemalja i kojima upravlja više od milijun pomoraca gotovo svih nacionalnosti, prevoze sve vrste tereta u inozemstvu. Nekoliko tisuća naftnih platformi i brodova za podršku i opskrbu na moru angažirano je u istraživanju i bušenju nafte i plina u gotovo svakom kutku svijeta. Gotovo četiri milijuna komercijalnih ribarskih brodova plovi morima i oceanima u bilo kojem trenutku. A mnoštvo rekreacijskih brodova uključujući nekoliko stotina velikih i mega brodova za krstarenje, nudi najraznovrsnije usluge za slobodno vrijeme i turizam rastućem tržištu.

Ekonomske i političke neizvjesnosti izazovna su pitanja koja oblikuju globalnu pomorsku industriju. Geopolitički, ekonomski i rizici trgovinske politike, kao i nekoliko strukturnih promjena u globalnom pomorskom prometu mogu proizvesti značajne posljedice s negativnim učincima na pomorsku trgovinu. Točnije, posljedica napada 11. rujna na Sjedinjene Države koji su izravno i intenzivno utjecali na transportnu industriju bilo je pooštavanje svih povezanih sigurnosnih režima na globalnoj razini. Nastavak rada donosi više informacija o utjecaju pandemije Covid i ratova u Ukrajini i Palestini na pomorsku industriju.

Početak rada započinje uvodom, a u drugom poglavlju definiraju se tipovi svjetskog pomorskog tržišta. Treće poglavlje govori o utjecaju geopolitičke situacije na samu pomorsku industriju, s posebnim naglaskom na trenutne sukobe na području Ukrajine i Palestine. Četvrto poglavlje analizira utjecaj Covid-19 na pomorsku industriju, a obuhvaća utjecaj Covid-19 na pomorsku trgovinu i luke te utjecaj Covid-19 na pomorce u vidu mogućnosti promjene posade, sanitarnih preporuka, brodskih zaliha te preporuka za dodatno izvješćivanje o bolesti Covid-19. U petom poglavlju provodi se anketno istraživanje utjecaja Covid-19 i eskalacije sukoba u Ukrajini i Palestini na pomorsku industriju i pomorce, a sadrži predmet istraživanja, svrhu i cilj istraživanja, istraživačka pitanja te hipotezu. Nadalje, obrađuju se podaci dobiveni anketnim upitnikom te se prikupljaju primarni podaci i sekundarni podaci. Na kraju istraživanja donose se rezultati istraživanja, njihovo predstavljanje te zaključak. Na kraju ovog rada donosi se zaključak, popis literature i slika.

2. POMORSKO TRŽIŠTE

Pomorsko tržište ovisi o ponudi i potražnji za uslugama prijevoza robe i putnika; potražnja za prijevoznim uslugama uz određen rast vozarina pretvara se u potražnju za novogradnjama, ali se aktiviraju i brodovi u raspremi. Kad obujam prijevoza stagnira i kad padaju vozarine, brodovi se raspremaju, narudžbe novogradnji opadaju, a brodari kupuju polovne brodove koji mogu podnijeti niže vozarine. Tržište se razlikuje prema karakteristikama putnika odnosno vrsti robe, tipu broda, konkurenciji, tehnologiji prijevoza i sl. Na nacionalna, regionalna i interkontinentalna tržišta i tržišta pojedinih vrsta robe znatno utječe situacija na svjetskom pomorskom tržištu. [1]

Pomorsko tržište je najveće tržište na kojem se posluje, te je od iznimne važnosti za gospodarstvo svake zemlje. Na pomorskom tržištu mogu se prevoziti ljudi (putnici) ili teret. Putnici prometuju na obalnom linijskom putničkom prometu najčešće iz razloga kako bi došli od točke A do točke B, tj. do željenog odredišta, ili prometuju na kružnim putovanjima, najčešće iz želje za zabavom, odmorom, upoznavanjem novih kultura. More kao prijevozni put je

ogromno i slobodno, te brodom kao prijevoznim sredstvom omogućen je prijevoz velikih količina tereta od jednom, što nije moguće na niti jednom drugom tržištu. Prijevoz na pomorskom tržištu je najjeftiniji oblik prijevoza te prihodi koji se ostvaruju prometovanjem roba na pomorskom tržištu očituju se u cijeni vozarina. [2]

Danas je svjetski pomorski promet vrlo velik i svakim danom sve više raste. Međutim, kao posljedicu toga imamo rizik od pomorskih nesreća, kvarova, posebno u područjima gdje je promet vrlo velik i koji su od velike važnosti za pomorski komercijalni promet (kao što su Singapurski tjesnac, Doverski tjesnac, itd.). Povećanjem gustoće prometa povećavamo rizik od sudara i kvarova, a posljedice takvih nesreća (osobito velikih brodova) nisu zanemarive. Na kraju kao rezultat imamo katastrofalne posljedice velikih ljudskih i materijalnih gubitaka, u kombinaciji s onečišćenjem morskog okoliša. Uzrok ovakvih nesreća i katastrofa u većini slučajeva je ljudski čimbenik, koji je vezan uz osposobljenost i stručnost. Da biste dobili kvalitetan proizvod, morate ulagati u taj proizvod kako biste dobili vrhunsku kvalitetu. Svi bi željeli dobiti nešto brzo i to mora biti jeftino i kvalitetno napravljeno, ali to ne možete postići bez žrtve. Isto je i s ljudskim resursima. Da biste dobili kvalitetnog časnika trgovačke mornarice, morate ulagati u tog čovjeka. To zahtijeva ulaganja i dugotrajan je proces. I konačno, kada je visokokvalitetni časnik trgovačke mornarice dostupan na tržištu, mora se platiti za kvalitetu. [3]

2.1. POMORSKA INDUSTRIJA U EU

Pomorstvo je jedno od najsigurnijih prijevoznih sredstava, ali tisuće nesreća se još uvijek događaju svake godine, a velika većina njih uključuje ljudsku pogrešku. Glavna pitanja koja mogu utjecati na mogućnost ljudske pogreške su obrazovanje, obuka i radni uvjeti. Stoga, što je bolje obrazovanje i obuka pomoraca, to će pomorstvo postati sigurnije.

Iako su mnogi pomorci koji plove u vodama EU-a školovani, obučeni i certificirani u Europi, važno je napomenuti da posadu brodova registriranih u EU-u često čine pomorci koji nisu državljani država članica EU-a. Ovu činjenicu treba uzeti u obzir pri određivanju najboljih načina za osiguravanje odgovarajućeg obrazovanja i osposobljavanja članova posade na brodovima registriranim u EU-u. EMSA je u tom pogledu dobila dva zadatka: inspekcije u zemljama koje nisu članice EU i posjete državama članicama.

Europska komisija uz pomoć EMSA-e dobila je zadatak provjeriti razine provedbe zakona Unije koji se odnose na obrazovanje, obuku i izdavanje svjedodžbi pomoraca u državama članicama EU. Posjeti državama članicama u tu svrhu odvijaju se na temelju petogodišnjeg ciklusa kako je utvrđeno Direktivom 2008/106/EZ. Prvi ciklus održan je 2007.-2012., a drugi ciklus 2014.-2021. Treći ciklus započet je 2022. i još je u tijeku.

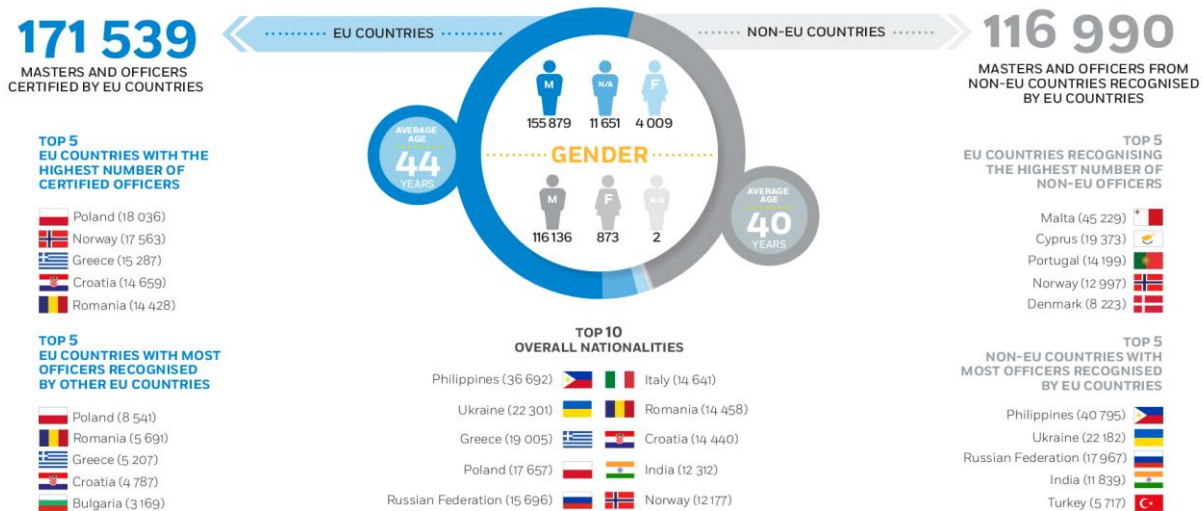
Prema Direktivi [2] prije putovanja u državu članicu EU, inspektori EMSA-e provode detaljnu analizu relevantnih nacionalnih odredbi donesenih za provedbu navedene Direktive. Nakon dolaska u državu članicu, plan, koji je prethodno dogovoren s nacionalnim tijelima, uključuje posjete različitim dijelovima nacionalnih uprava odgovornih za uspostavu i održavanje sustava pomorskog obrazovanja, osposobljavanja i izdavanja svjedodžbi pomoraca. Zajedno s posjetima upravama idu i posjeti pojedinačnim MET ustanovama. One omogućuju EMSA-inim inspektorima provjeru postojećeg sustava, uključujući kvalitetu sustava i postupaka koje su postavili; njihove operativne metode i; ljudske resurse i opremu koju su dodijelili različitim aktivnostima. U praksi, gore navedeno ne samo da osigurava da se standardi postavljeni u STCW Konvenciji i Direktivi pravilno provode i primjenjuju, već također omogućuje različitim subjektima da identificiraju područja koja trebaju poboljšanja.

U kombinaciji sa sličnim inspeksijskim aktivnostima koje Agencija provodi u trećim zemljama u vezi sa STCW, trenutno osoblje EMSA-e putuje u približno osam zemalja godišnje. Trenutno se posjećuju i provjeravaju pomorske uprave i ustanove za MET u više od 80 zemalja, čime je obuhvaćeno više od 90% pomoraca koji plovo u vodama EU-a, kao i svi ostali koji rade na brodovima registriranim u EU-u diljem svijeta. Kao podrška tim zadacima, razvijen je STCW informacijski sustav. Ovaj sustav pruža informacije o pomorskim upravama i ustanovama za MET u EU, uključujući pomorske programe, broj studenata i diplomanata. Osim toga, već pruža numeričke podatke o svjedodžbama o osposobljenosti i potvrđama koje su izdale države članice EU-a. Cilj je godišnje objaviti točne podatke o broju pomoraca koji se mogu zaposliti na plovilima registriranim u EU-u te podatke o svim zemljama u kojima su se školovali, obučavali i certificirali. [4]

Slika 1 prikazuje statističke podatke o pomorcima u Europskoj Uniji za 2022. godinu. Grafikon detaljno prikazuje broj pomoraca prema državama članicama, njihovu dobnu strukturu, spolnu distribuciju i specijalizacije unutar pomorske industrije. Ovi podaci pružaju uvid u demografski sastav i stručne kvalifikacije pomoraca na području EU.

SEAFARER STATISTICS IN THE EU

A SNAPSHOT OF THE NUMBER OF SEAFARERS HOLDING CERTIFICATES OF COMPETENCY & ENDORSEMENTS ATTESTING RECOGNITION BY EU COUNTRIES VALID IN 2022, AS REPORTED IN EMSA'S STCW INFORMATION SYSTEM



Source: EMSA

Slika 1: Statistike pomoraca u Europskoj Uniji, 2022. [1]

Slika prikazuje detaljne statističke podatke o pomorcima u Europskoj uniji za 2022. godinu, naglašavajući broj kapetana i časnika certificiranih unutar EU (171.539) te onih priznatih izvan EU (116.990). Podaci uključuju rodnu raspodjelu, gdje je prikazano 156.979 muškaraca i 14.560 žena, kao i nacionalnosti pomoraca, s Filipinima, Ukrajinom i Grčkom na vrhu. Također, prikazuje zemlje EU s najviše certificiranih časnika i one koje priznaju najviše časnika izvan EU. Ova slika pruža uvid u demografski sastav pomoraca i naglašava ključne zemlje i nacionalnosti unutar pomorske industrije u EU. Izvor podataka je EMSA (Europska agencija za pomorsku sigurnost).

Velik dio europskog gospodarskog uspjeha povijesno je izgrađen i može se pripisati korištenju pomorskog prometa, koji je poticao i uglavnom ostvarivao njezinu trgovinu s ostatkom svijeta. Važnost brodarstva za EU ponovno je nedavno naglašena u Zelenoj knjizi o budućoj pomorskoj politici EU [5], gdje se navodi da se 90 % vanjske trgovine EU i više od 40 % unutarnje trgovine odvija prijevozom morem. Obujam trgovine i geografske okolnosti doprinose vitalnom interesu koji EU ima za pomorstvo zajedno s činjenicom da približno 3 milijuna ljudi ukupno radi u uspješnim pomorskim industrijama EU-a.

Osobito je važna uloga pomorske profesije u održavanju i razvoju pomorskog sektora EU-a. Međutim, priznato je da iako je ukupna zaposlenost u pomorskom poslovanju u Europi stabilna, broj europskih pomoraca opada, uglavnom zbog nedostatka časnika trgovačke mornarice. Pomorske aktivnosti trebaju privući visokokvalificirane ljude, ali kako se pomorstvo natječe na globalnom tržištu, podložno je velikim pritiscima. Kako bi ostala održiva i nastavila pridonositi pomorskom klasteru, a time i nacionalnim gospodarstvima, industrija mora biti konkurentna, kao i opremljena odgovarajućom stručnošću. U tom kontekstu zapošljavanje pomoraca iz EU-a trpi stresove, ali se može pružiti i određenim prilikama. Smatra se da EU, prepoznajući važnost konkurentnosti pomorskog prometa u EU-u kao i njegovih ljudi, ima za cilj osigurati jednake uvjete za industriju pomorskog prometa.

3. UTJECAJ GEOPOLITIČKE SITUACIJE NA POMORSKU INDUSTRIJU

Geopolitička situacija ima značajan utjecaj na pomorsku industriju, često oblikujući pravce i uvjete poslovanja. Aktualna situacija, obilježena ratovima u Ukrajini i Palestini, dodatno je zakomplicirala već složene globalne pomorske tokove. Sukobi su uzrokovali poremećaje u opskrbnim lancima, povećanje troškova osiguranja i premije te rizik od piratstva i drugih sigurnosnih prijetnji. Mnoge pomorske rute su preusmjerene, što rezultira dužim putovanjima i većim troškovima. Uz to, povećana politička nestabilnost negativno utječe na moral i sigurnost pomoraca, stvarajući dodatne izazove za kompanije u održavanju stabilnih operacija.

3.1. RAT U UKRAJINI

Rat u Ukrajini „guši“ trgovinu i logistiku Ukrajine i crnomorske regije. Potraga za alternativnim trgovačkim rutama za ukrajinsku robu naglo je povećala zahtjeve za infrastrukturu i uslugama kopnenog i pomorskog prometa. Za ukrajinske trgovačke partnere mnoge robe sada moraju nabavljati izdaleka. To je povećalo globalnu potražnju za plovilima i troškove dostave diljem svijeta. Žitarice su od posebne važnosti s obzirom na vodeću ulogu

Ruske Federacije i Ukrajine na poljoprivredno-prehrambenim tržištima i njihovu povezanost sa sigurnošću hrane i smanjenjem siromaštva. Cijene žitarica i troškovi otpreme rastu od 2020., no rat u Ukrajini je pogoršao taj trend i preokrenuo privremeni pad cijena otpreme. Između veljače i svibnja 2022. cijena plaćena za prijevoz suhe rasute robe - poput žitarica - porasla je za gotovo 60 posto. Istodobno povećanje cijena žitarica i vozarina dovelo bi do povećanja potrošačkih cijena hrane za gotovo 4 posto na globalnoj razini. Gotovo polovica ovog utjecaja posljedica je viših troškova dostave.

Ruska Federacija je div na globalnom tržištu goriva i gnojiva, koji su ključni inputi za poljoprivrednike diljem svijeta. Prekidi u njihovoj opskrbi mogu dovesti do nižih prinosa žitarica i viših cijena, s ozbiljnim posljedicama za globalnu sigurnost hrane, posebno u ranjivim gospodarstvima i gospodarstvima ovisnim o uvozu hrane. Ruska Federacija također je vodeći izvoznik nafte i plina. Suočeni s trgovinskim ograničenjima i logističkim izazovima, cijena nafte i plina je porasla jer su se tražili alternativni izvori opskrbe, često na udaljenijim lokacijama.

Veći troškovi energije doveli su do viših cijena brodskih bunkera, povećavajući troškove otpreme za sve sektore. Do kraja svibnja 2022. globalna prosječna cijena loživog ulja s vrlo niskim sadržajem sumpora (VLSFO) porasla je za 64 posto u odnosu na početak godine. [6] Uzimajući sve zajedno, ti povećani troškovi impliciraju više cijene za potrošače i prijetu povećanjem jaza siromaštva.

Globalna trgovina ovisi o složenom sustavu luka i brodova koji povezuju svijet. Ako se želi da globalna trgovina teče glatko, mora se osigurati da su ukrajinske luke otvorene za međunarodni transport i da suradnja između dionika u prometu nastavi pružati usluge. Također se moraju tražiti alternativni načini prijevoza. Trebalo bi poticati ulaganja u olakšavanje prometa i trgovine, kao i potporu za najugroženija gospodarstva. Zatvaranje ukrajinskih luka izazvalo je ozbiljne poremećaje u europskim i drugim opskrbnim lancima, te zbog nedostatka pomorske logistike i povezanosti prijeti međunarodna kriza hrane. Ruski rat na Ukrajinu je snažno utjecao na sektor pomorskog prometa, uključujući luke. S napadnutim komercijalnim brodovima sukoba, operateri moraju preusmjeriti teretni promet i preusmjeriti plovila. Većina velikih brodarskih kompanija, navodeći nepredvidive operativne utjecaje, obustavili su isporuke u i iz Ukrajine i Rusije.

Važne pomorske rute u Crnom moru – posebice Odesa i Azovsko more – blokirane su i zauzete. Na početku rata oko 2 000 pomoraca ostalo je zaglavljeno na 94 broda u ukrajinskim lukama. Prema Atlantskom vijeću, brodovi ruske mornarice pogodili su najmanje 10 komercijalnih brodova od ruskog napada. Oko 80 komercijalnih brodova blokirano je u Crnom moru i Azovsko more mjesecima. Prije rata ukrajinske crnomorske luke činile su do 90 % izvoz žitarica i uljarica, od čega je jedna trećina namijenjena Europi, Kini i Africi. Na Sastanak Odbora za promet Europskog parlamenta (TRAN) u svibnju 2022., ukrajinski ministar Infrastruktura Oleksandr Kubrakov rekao je da se 70 % ukupnog izvoza iz Ukrajine obično prevozi morem. Budući da su opskrbeni lanci uvelike poremećeni, preusmjeravanje robe na ceste i željeznice neće biti dovoljno. Ova situacija pogoršava zagušenja na terminalima, stavljajući pomorsku logistiku i povezanost, kao i pomorsku sigurnost i sigurnost pomoraca, u opasnost. Međunarodna pomorska organizacija pozvala je na sigurno pomorskih koridora, a Međunarodni prometni forum je pozvao na akciju za deblokadu trgovačkih putova i morske luke u Crnom moru za nastavak međunarodne trgovine.

Uz potpuno blokiranje Azovskog mora od strane Rusije – i crnomorske luke, uključujući Odesu, na neodređeno vrijeme – Ukrajina, EU i UN poduzimaju mjere preusmjeriti trgovinske tokove i robe od ukrajinske luke. Povećanje kapaciteta Sulinskog kanala koji spaja rijeku Dunav s Crnim morem mogla bi biti jedna opcija koja omogućuje dodatni promet.

Alternativa je tranzit kroz luke Dunavskog pomorskog klastera čime bi se mogao pokriti dio globalnih transportnih potreba. Veze se moraju uspostaviti s takvim priključcima kao što su Constanta i Varna (Bugarska). U međuvremenu, Turska je zabranila pristup svim mornaričkim brodovima kroz svoje teritorijalne vode, na temelju Montreux konvencije, a Ukrajina nedavno je od Turske zatražila da poduzme mjere u vezi s teretnim brodovima pod ruskom zastavom koji prevoze žito iz luke Berdjansk u Azovskom moru. Cijene goriva su porasle u cijelom svijetu, zbog čega je Parlament već izrazio zabrinutost. Prema Konferenciji UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD), rat u Ukrajini ometa trgovinu i pomorsku logistiku, u osobito u crnomorskoj regiji, što dovodi do veće globalne potražnje za brodovima i viših troškova brodarstva globalno. Smetnje u logistici i lučkim operacijama, uništavanje infrastrukture i trgovinska ograničenja povećali su pomorski promet troškovi osiguranja i cijene goriva. Udaljenosti otpreme su se povećale, zajedno s tranzitnim vremenima, samim time i troškovi.

3.2. RAT U PALESTINI

Izraelsko-palestinski sukob, obilježen nedavnim nasiljem između Izraela i Hamasa, izazvao je snažne potrese u pomorskoj i pomorskoj industriji, zbog čega su međunarodne tvrtke izdale upozorenja i prilagodile svoje operacije u regiji. U svjetlu nedavnih događaja na Bliskom istoku, uključujući izbijanje rata u Izraelu i njegovu ranjivost na raketne napade i upad protivničkih milicija, sigurnost prijevoza robe kroz luku Haifa postala je neizvjesna. Tranzit kontejnera, posebice opasnih materijala, te dolasci komercijalnih brodova uvelike naglašavaju važnost sigurnosti na ovoj ruti. Takva nesigurnost ili potencijalni teroristički napadi mogli bi dovesti do pomaka u prijevozu robe.



Slika 2: Područje izraelsko-palestinskog sukoba [1]

Stanje s lukama na području izraelsko-palestinskog sukoba je sljedeće:

- Luka Ashdod trenutno radi u statusu "hitnog stanja".
- Luka Haifa, koja također uključuje luku Haifa Bay i luku izraelskog brodogradilišta, radi uobičajeno.
- Luka Ashkelon (koju uglavnom koriste tankeri) ne radi.
- Luka Hadera (koju uglavnom koriste brodovi za rasuti teret) radi uobičajeno.
- Izraelska mornarica kontrolira sav pomorski promet u svim područjima oko i blizu luke Ashdod i Ashkelon.

Međutim, pomorska industrija svjesna je sigurnosne situacije, a pomorske tvrtke ostaju na oprezu, obećavajući pritom da će pažljivo pratiti situaciju i pridržavati se vladinih smjernica. To naglašava prilagodljivost i otpornost industrije u suočavanju s geopolitičkim napetostima.

U bliskoj budućnosti, Sueski kanal ostaje glavna ruta za robu iz Indije u Europu. Ovaj sukob naglašava trajnu složenost preoblikovanja globalne trgovine i financijskih ruta, naglašavajući nepredvidivu prirodu takvih nastojanja. Geopolitički sukobi i globalne zdravstvene krize, koliko god nesretni bili, često dovode do neželjenih posljedica, povećavajući profite u određenim sektorima. Ratovi imaju tendenciju napuhavanja povrata za obrambene izvođače, dok je pandemija donijela znatne dobitke za odabrane farmaceutske tvrtke. Pomorska industrija nije imuna na ovu dinamiku, pri čemu brodovlasnici ubiru neočekivane koristi od obje vrste kriza.

Ekonomске posljedice pomorskih neprijateljstava rastu jer brodski divovi preusmjeravaju svoje terete oko Afrike umjesto da ih šalju kroz Sueski kanal, Crveno more i Adenski zaljev. Troškovi dostave rastu u različitim indeksima, uključujući Šangajski kontejnerski teretni indeks, jedan od industrijskih standarda, koji je u srijedu dostigao 1759 bodova. To je više u odnosu na nedavne razine od oko 1000, ali još uvijek daleko ispod petogodišnjeg vrhunca od više od 5100 bodova postignutog tijekom krize opskrbnog lanca u siječnju 2022. koju je pokrenula pandemija. [7] Pošiljatelji nisu zadovoljni sigurnosnom situacijom i njezinim učinkom na njihovo poslovanje.

4. UTJECAJ COVID-19 NA POMORSKU INDUSTRIJU

Razarajući učinak pandemije bio je nepredviđen, ali njezini mogući učinci nisu posve neočekivani. Brodarska industrija to je istaknula u prethodnom desetljeću, uključujući putem podnesaka forumima UN-a, nakon izazova s kojima se suočavaju epidemije ebole, Ptičja gripa i SARS. Štoviše, u rujnu 2019., tri mjeseca prije nego što je COVID-19 formalno identificiran, Odbor za praćenje globalne pripravnosti (GPMB) Centra za zdravlje Johns Hopkins Sigurnost, inicijativa Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) i Svjetske banke, izazvala je zabrinutost o nespремности međunarodne zajednice za pandemiju (GPMB 2019) [8].

Svi ti naponi predstavljali su propuštene prilike za uspostavu čvrste politike pripravnosti za pandemije i druge zdravstvene krize, za zaštitu globalnog društva i industrije, uključujući globalne opskrbne lance i transportne mreže.

Iz perspektive pomorske industrije, pandemija je istaknula koliko je potrebna zdrava, kvalificirana i motivirana radna snaga kako bi se podržala sve veća potražnja za robom i proizvodima koji se prevoze morem kroz sofisticiranu mrežu opskrbnog lanca, koji se počeo boriti na vrhuncu nacionalnih ograničenja za suzbijanje epidemije. Dvije godine napora i pritiska na pomorce negativno su utjecali na njihovo mentalno zdravlje i dobrobit.

Na vrhuncu pandemije više od 400.000 pomoraca bilo je zaglavljeno na brodovima, vlade su previdjele ili zanemarile njihovu ključnu ulogu i odbile im dati prioritet cijepljenja, imigracije i putovanja, a podjednak broj pomoraca ne pridružuju se brodovima kako je planirano, da rade i uzdržavaju svoje obitelji. Neki su se našli nasukani na moru više od godinu dana – daleko više od ugovorenog uvjetima ugovora, u nemogućnosti se iskrcati i odsječeni od fizičkog kontakta sa svojim najmilijima. Događalo se često, te se naziva vrstom prisilnog rada inducirano od strane vlade. To je također imalo veliki utjecaj na njihovu mentalnu dobrobit.

Osiguravanje kvalitetne radne snage odgovornost je poslodavaca, sindikata, nacionalnih i međunarodnih regulatori. Zbog nekvalitetnog tretmana pomoraca, tijekom pandemije, broderska industrija doživljava značajan nedostatak radne snage zbog čega se sve više opterećuje opskrbni lanac.

	Shore leave	Crew Change	Medical Care	Key Workers	Vaccination offered to seafarers	National Vaccination Level
<i>Australia</i>	Heavily Restricted	Heavily Restricted	Accessible	Restricted	Restricted	77,40%
<i>China</i>	Heavily Restricted	Heavily Restricted	Heavily Restricted	Heavily Restricted	Restricted	n.a.
<i>Germany</i>	Restricted	Accessible	Accessible	Restricted	Restricted	71,60%
<i>India</i>	Heavily Restricted	Restricted	Accessible	Restricted	Restricted	45,40%
<i>Japan</i>	Heavily Restricted	Heavily Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	79,00%
<i>Panama</i>	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	57,40%
<i>Russia</i>	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	46,6%
<i>Singapore</i>	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	Restricted	83,4%
<i>Netherlands</i>	Restricted	Accessible	Accessible	Restricted	Restricted	70,2%
<i>Nigeria</i>	Restricted	Restricted	Accessible	Restricted	Restricted	3,7%
<i>South Africa</i>	Restricted	Restricted	Accessible	Restricted	Restricted	29,6
<i>UAE</i>	Restricted	Accessible	Accessible	Restricted	Restricted	95,5%
<i>UK</i>	Restricted	Accessible	Accessible	Restricted	Restricted	70,8%
<i>USA</i>	Restricted	Restricted	Accessible	Restricted	Restricted	62,4%

Key:

Yes	Restricted
Accessible	Heavily Restricted

Slika 3: Liječenje pomoraca na vrhuncu pandemije po državama [1]

Slika 3 prikazuje pristupnost ključnim uslugama za pomorce u različitim državama na vrhuncu pandemije COVID-19. Prikazane su informacije o mogućnosti korištenja obalnog dopusta, promjeni posade, medicinskoj skrbi, statusu ključnih radnika te cijepjenju pomoraca, uz razinu nacionalne procijepljenosti. U tablici su označene četiri razine pristupnosti: potpuno dostupno (zeleno), dostupno (žuto), ograničeno (plavo) i jako ograničeno (crveno). Neke od ključnih informacija uključuju:

- Australija je imala 77,40% nacionalne procijepljenosti, ali je medicinska skrb za pomorce bila ograničena.

- Kina nije pružila podatke o nacionalnoj procijepljenosti, a sve usluge su bile jako ograničene.
- Njemačka je imala visoku razinu procijepljenosti (71,60%), s dostupnim ključnim uslugama za pomorce.
- Japan i Singapur su imali visoku razinu procijepljenosti (79% i 83,4%), uz široko dostupne usluge za pomorce.
- UAE je imala najvišu razinu procijepljenosti (95,5%), s dostupnim ključnim uslugama.

Slika 3 pruža uvid u to koliko su različite zemlje podržavale pomorce tijekom pandemije, ističući varijacije u pristupu ključnim uslugama i stopama cijepjenja.

5. ANKETNO ISTRAŽIVANJE

5.1. PREDMET I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Korištenjem metode anketiranja, u radu se istražuju učinci pandemije COVID-19, te ratova u Palestini i Ukrajini na pomorce i brodarstvo, kao odgovor na izazove postavila pomorskim radnicima i njihovim obiteljima te njihov štetan utjecaj na budućnost brodarstva. Sveukupno pitanje istraživanja je kako pandemija utječe na pomorce i akcije koje provode pomorski dionici izgledaju i kako se brodarstvo može pripremiti za buduće poremećaje.

Primarni ciljevi ovog istraživanja su:

- Analizirati učinak pandemije i biosigurnosnih mjera koje su uspostavljene kako bi se smanjilo širenje pandemije;
- Istražiti ukupni utjecaj pandemije i ratova na radne i životne uvjete pomoraca, uključujući mentalno zdravlje i dobrobit pomoraca i njihovih obitelji, i;
- Proučiti učinkovitost i primjerenost mehanizama i radnji koje su uspostavili pomorski dionici za podršku pomorcima tijekom pandemije i ratova.

5.2. METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

U radu se koristila metoda prikupljanja podataka putem anketiranja (metoda anketiranja), uz korištenje upitnika kao instrumenta. Prikupljeni podatci analizirani su korištenjem deskriptivne statistike.

Upitnik, kao istraživački instrument, obuhvaćao je sljedeća pitanja:

- Kojoj dobnoj skupini pripadate?
- Koji je Vaš stupanj obrazovanja?
- Jeste li trenutno zaposleni u pomorskoj industriji?
- Koja je Vaša pozicija na brodu?
- Koju zastavu vije brod na kojem plovite?
- Koliko godina radnog iskustva imate u plovidbi?
- Smatrate li da je pandemija uzrokovana virusom COVID-19 utjecala na Vaš radni odnos?
- Prije pojave pandemije, koliko dugi su bili vaši ugovori na brodu?
- Tijekom pandemije, koliko dugo ste morali produžiti svoj ostanak na brodu, odnosno ugovor?
- Nakon završetka pandemije, koje je vrijeme trajanja Vaših ugovora na brodu?
- Kako je pandemija uzrokovana korona virusom utjecala na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom?
- Jeste li se cijepili protiv virusa COVID 19?
- Jesu li još u nekim zemljama na snazi restrikcije za pomorce povodom koronavirusa?
- Tijekom trajanja pandemije uzrokovane virusom COVID-19, jeste li bili primorani prije svakog ukrcaja raditi test na isti?
- Kako biste ocijenili određene aspekte radnog odnosa tijekom pandemije?
- Kako je pandemija izazvana virusom COVID-19 utjecala na Vaše prihode?
- Smatrate li da je pandemija uzrokovana koronavirusom utjecala na pomorsku industriju?

- U kojoj mjeri je pandemija COVID-A9 utjecala na: pomorcem pomorsku industriju, Vaše radno mjesto?
- Smatrate li da je eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini utjecala na Vaš radni odnos?
- Koliko su kompanije na čijim brodovima plovite učinile po pitanju sigurnosti brodova i posade na njima povodom ratova koji se vode u Ukrajini i Palestini?
- Jeste li prošli određene treninge i obuke koji bi Vam olakšali novonastalu situaciju?
- Je li Vaša kompanija preusmjerila brodove sa uobičajenih pomorskih ruta koje prolaze zaraćenim područjima?
- Ukoliko plovite područjima u kojima se ratovi odvijaju, jeste li dodatno plaćeni za to?
- Ukoliko plovite zaraćenim područjima, koristite li usluge zaštitarskih kompanija radi povećanja sigurnosti broda i posade?
- S obzirom na trenutnu situaciju u svijetu povodom ratova koji se vode u Ukrajini i Palestini, kako biste ocijenili određene segmente Vašeg radnog odnosa?
- Ocijenite određene aspekte Vašeg boravka na brodu za vrijeme trajanja sukoba.
- Kako je eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini utjecala na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom?
- U kojoj mjeri su spomenuti sukobi utjecali na pomorce, pomorsku industriju i Vaš radni odnos?
- Kako su navedene svjetske krize utjecale na potražnju za radnom snagom u pomorskom industriju?
- S obzirom na inflaciju uzrokovanu svjetskim krizama, koliko ste zadovoljni visinom svojih primanja?
- Planirate li ili ste planirali ostanu u pomorskoj industriji, tražiti novi posao izvan pomorske industrije, uzeti pauzu dok se i ako se situacija smiri ili niste sigurni?

Anketno ispitivanje provedeno je u travnju 2024. na uzorku populacije pomoraca. U provedenom istraživanju sudjelovalo je 36 ispitanika (N=36), odnosno pomoraca.

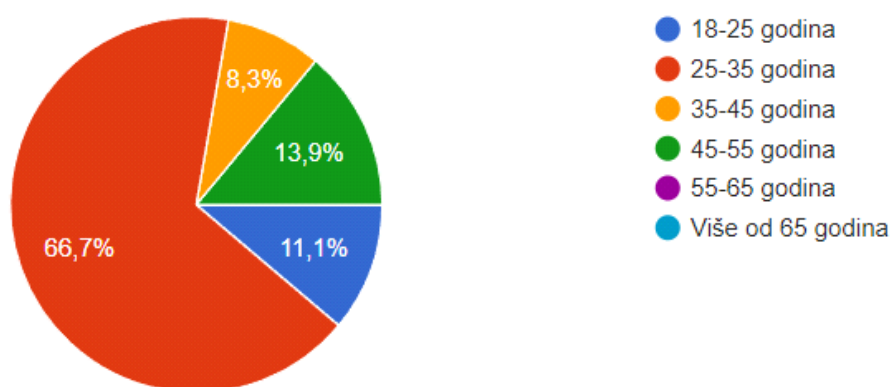
5.3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

U nastavku se prikazuju rezultati provedenog istraživanja koji su prikazani opisno, numerički i grafički, korištenjem deskriptivne (opisne) metode.

Dob ispitanika

Kojoj dobnoj skupini pripadate ?

36 odgovora



Slika 4: Dobna skupina ispitanika

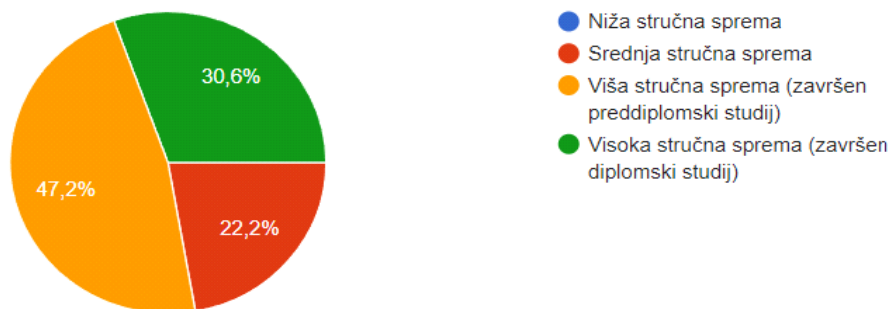
Na temelju grafičkog prikaza dobne strukture ispitanika prikazanih na slici 4, može se zaključiti da većina ispitanika (66,7%) pripada dobnoj skupini od 25 do 35 godina. Sljedeća najzastupljenija skupina su ispitanici od 35 do 45 godina s udjelom od 13,9%, dok 11,1% ispitanika pripada dobnoj skupini od 18 do 25 godina. Manji postotak ispitanika je u dobnim skupinama od 45 do 55 godina (8,3%) i 55 do 65 godina (0%), dok nema ispitanika starijih od 65 godina. Ovi podaci ukazuju na to da je pomorska industrija dominantno sastavljena od mlađih radnika, posebno u dobnom rasponu od 25 do 35 godina.

Stupanj obrazovanja ispitanika

Slika 5 prikazuje stupanj obrazovanja ispitanika.

Vaš stupanj obrazovanja je ?

36 odgovora



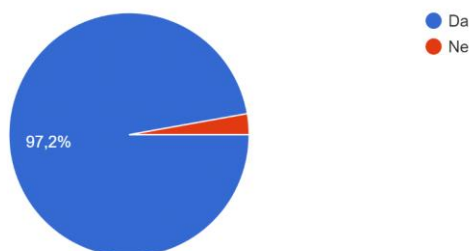
Slika 5: Stupanj obrazovanja ispitanika

Na temelju grafičkog prikaza stupnja obrazovanja ispitanika prikazanog na slici 5, vidljivo je da najveći dio ispitanika (47,2%) ima srednju stručnu spremu. Sljedeća najzastupljenija skupina su ispitanici s visokom stručnom spremom (završenim diplomskim studijem) koji čine 30,6% ukupnog broja ispitanika. Manji udio ispitanika ima višu stručnu spremu (završen preddiplomski studij) s 22,2%, dok niža stručna sprema nije zastupljena među ispitanicima. Ovi podaci ukazuju na to da većina ispitanika ima srednju ili višu razinu obrazovanja, što može odražavati obrazovne zahtjeve i standarde unutar pomorske industrije.

Status zaposlenja ispitanika

Slika 6 prikazuje status zaposlenja ispitanika.

Jeste li trenutno zaposleni u pomorskoj industriji ?
36 odgovora



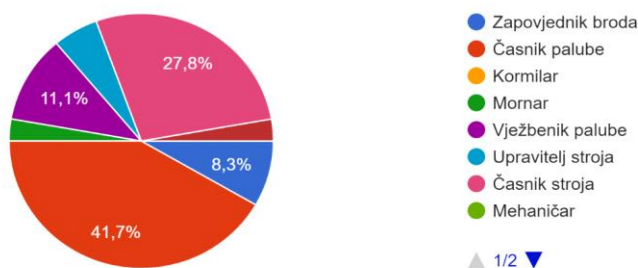
Slika 6: Status zaposlenja ispitanika

Na temelju grafičkog prikaza (slika 6) jasno je da je velika većina ispitanika (97,2%) trenutno zaposlena u pomorskoj industriji. Samo mali dio ispitanika (2,8%) nije zaposlen u ovoj industriji. Podaci ukazuju na to da je uzorak ispitanika u velikoj mjeri sastavljen od aktivnih pomoraca, što doprinosi relevantnosti i točnosti prikupljenih podataka za analizu utjecaja pandemije i geopolitičkih sukoba na pomorsku industriju.

Pozicija ispitanika na brodu

Slika 7 prikazuje poziciju ispitanika na brodu.

Koja je Vaša pozicija na brodu ?
36 odgovora



Slika 7: Pozicija ispitanika na brodu

Na temelju grafičkog prikaza (slika 7) mogu se vidjeti različite pozicije ispitanika na brodu. Najveći udio ispitanika (41,7%) su časnici palube, dok je 27,8% ispitanika u funkciji časnika stroja. Sljedeća najzastupljenija pozicija je upravitelj stroja sa 11,1%, a zapovjednici

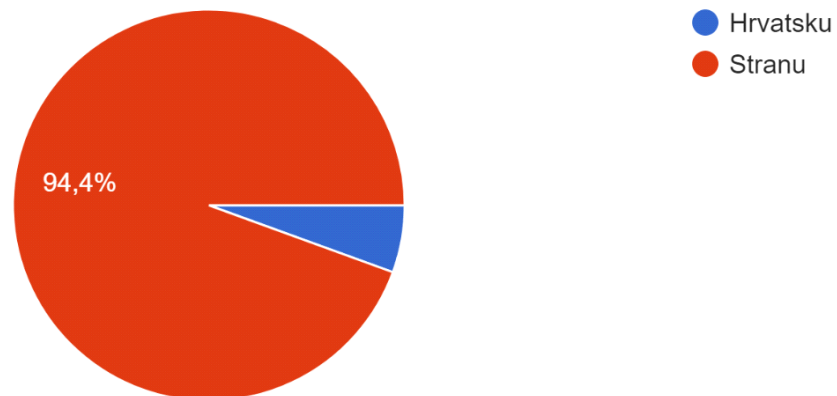
broda čine 8,3% ispitanika. Ostale pozicije, poput mornara, kormilara, vježbenika palube i mehaničara, čine manji udio ispitanika. Ovi podaci pokazuju da je većina ispitanika na brodu u visokim ili srednjim pozicijama, što može pružiti dublji uvid u operativne i menadžerske aspekte rada na brodu tijekom pandemije i geopolitičkih sukoba.

Država broda

Slika 8 prikazuje državu broda na kojem plove ispitanici.

Koju zastavu vije brod na kojem plovite ?

36 odgovora



Slika 8: Država broda

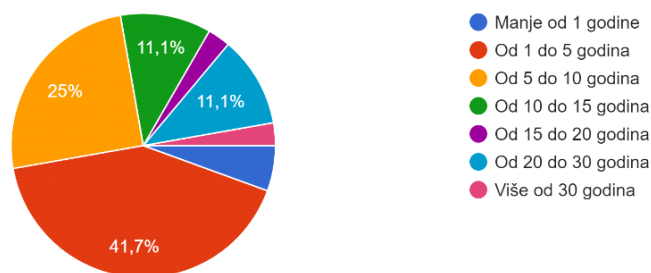
Na temelju grafičkog prikaza (slika 8) vidljivo je da velika većina ispitanika (94,4%) plovi na brodovima koji viju stranu zastavu, dok samo 5,6% ispitanika plovi na brodovima pod hrvatskom zastavom. Ovi podaci ukazuju na to da većina pomoraca iz uzorka radi na međunarodnim brodovima, što može reflektirati globalnu prirodu pomorske industrije i važnost međunarodnih standarda i propisa u njihovom radu.

Radno iskustvo ispitanika u plovidbi

Slika 9 prikazuje radno iskustvo ispitanika u plovidbi.

Koliko godina radnog iskustva imate u plovidbi ?

36 odgovora



Slika 9: Radno iskustvo ispitanika u plovidbi

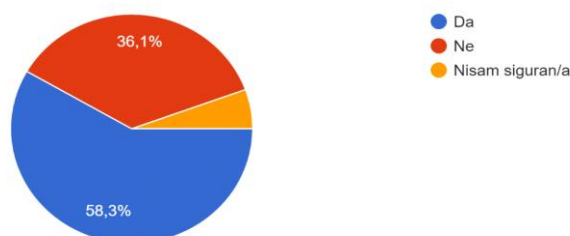
Na temelju grafičkog prikaza (slika 9) može se zaključiti da najveći dio ispitanika (41,7%) ima između 1 i 5 godina radnog iskustva u plovidbi. Sljedeća najzastupljenija skupina su ispitanici s 10 do 15 godina iskustva (25%). Ispitanici s manje od jedne godine, 5 do 10 godina te 15 do 20 godina iskustva čine po 11,1% svaka skupina. Manji udio ispitanika ima 20 do 30 godina iskustva (8,3%), dok nema ispitanika s više od 30 godina iskustva. Ovi podaci ukazuju na to da većina ispitanika ima relativno kraće do srednje trajanje radnog iskustva, što može imati implikacije na njihovu sposobnost suočavanja s izazovima pandemije i geopolitičkih sukoba u pomorskoj industriji.

Utjecaj pandemije na posao pomorca

Slika 10 prikazuje utjecaj pandemije COVID na posao pomorca.

Smatrate li da je pandemija uzrokovana virusom COVID-19 utjecala na Vaš radni odnos ?

36 odgovora



Slika 10: Utjecaj pandemije na posao pomorca

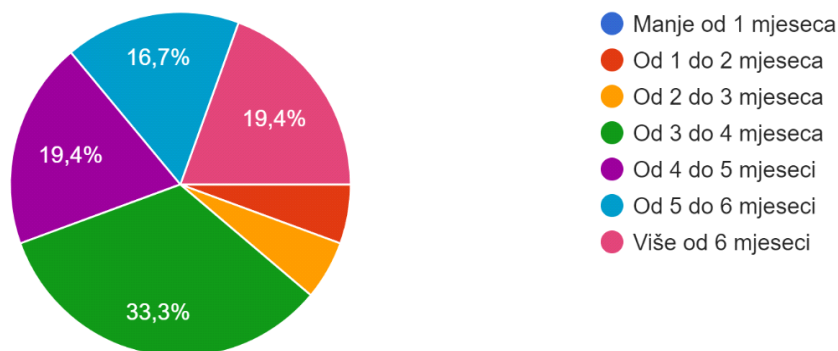
Na temelju grafičkog prikaza (slika 10) vidljivo je da većina ispitanika (58,3%) smatra da je pandemija COVID-19 utjecala na njihov radni odnos. S druge strane, 36,1% ispitanika ne smatra da je pandemija imala utjecaj na njihov rad, dok 5,6% ispitanika nije sigurno. Ovi podaci sugeriraju da je pandemija imala značajan utjecaj na većinu pomoraca, ali ne i na sve.

Dužina ugovora o radu prije pandemije

Slika 11 prikazuje dužinu ugovora o radu pomorca prije pandemije COVID.

Prije pojave pandemije, koliko dugi su bili Vaši ugovori na brodu ?

36 odgovora



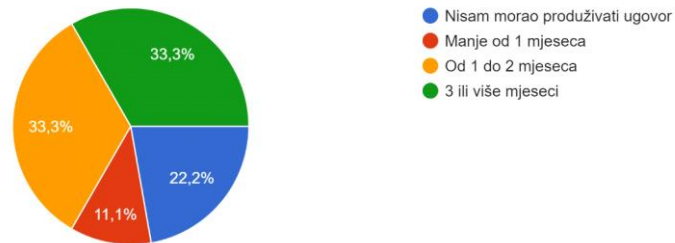
Slika 11: Dužina ugovora o radu prije pandemije

Na temelju grafičkog prikaza (slika 11) evidentno je da je prije pojave pandemije najviše ispitanika (33,3%) imalo je ugovore na brodu u trajanju od 3 do 4 mjeseca. Sljedeće najčešće trajanje ugovora je više od 6 mjeseci (19,4%), kao i od 4 do 5 mjeseci (19,4%). Ugovori u trajanju od 5 do 6 mjeseci čine 16,7%, dok manji postotak ispitanika (11,2%) ima ugovore kraće od 3 mjeseca. Ovi podaci ukazuju na raznolikost trajanja ugovora među pomorcima, s većinom ispitanika koji su imali srednjoročne ugovore prije pandemije.

Dužina ugovora o radu tijekom pandemije

Slika 12 prikazuje dužinu ugovora o radu pomorca tijekom pandemije COVID.

Tijekom pandemije, koliko dugo ste morali produžiti svoj ostanak na brodu, odnosno ugovor ?
36 odgovora



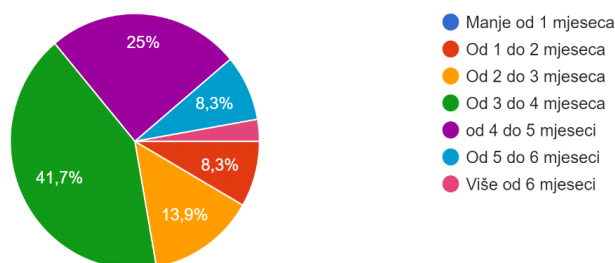
Slika 12: Produženje ostanaka na brodu tijekom pandemije

Na temelju grafičkog prikaza (slika 12) evidentno je da je trećina ispitanika (33,3%) morala je produžiti svoj ostanak na brodu za 3 ili više mjeseci tijekom pandemije. Također, 33,3% ispitanika produžilo je ugovor za 1 do 2 mjeseca. Manji dio ispitanika (22,2%) nije morao produžavati ugovor, dok je 11,1% produžilo ostanak za manje od 1 mjeseca. Ovi podaci ukazuju na značajne promjene u trajanju boravka na brodu za mnoge pomorce tijekom pandemije, s velikim brojem onih koji su bili prisiljeni produžiti svoje ugovore.

Dužina ugovora o radu nakon pandemije

Slika 13 prikazuje dužinu ugovora o radu pomorca nakon pandemije COVID.

Nakon završetka pandemije, koje je vrijeme trajanja Vaših ugovora na brodu ?
36 odgovora



Slika 13: Trajanje ugovora nakon pandemije

Na temelju grafičkog prikaza (slika 13) većina ispitanika (41,7%) ima ugovore na brodu u trajanju od 3 do 4 mjeseca nakon završetka pandemije. Sljedeći najčešći trajanje ugovora je

više od 6 mjeseci, što čini 25% ispitanika. Ugovori od 4 do 5 mjeseci čine 13,9% ispitanika, dok ugovori kraći od 3 mjeseca (manje od 1 mjeseca i od 1 do 2 mjeseca) čine po 8,3%. Ovi podaci ukazuju na stabilizaciju trajanja ugovora nakon pandemije, s većinom ugovora trajanja između 3 i 4 mjeseca te značajnim brojem ugovora dužih od 6 mjeseci.

Utjecaj pandemije na lanac opskrbe brodova

Slika 14 prikazuje utjecaj pandemije na lanac opskrbe brodova.

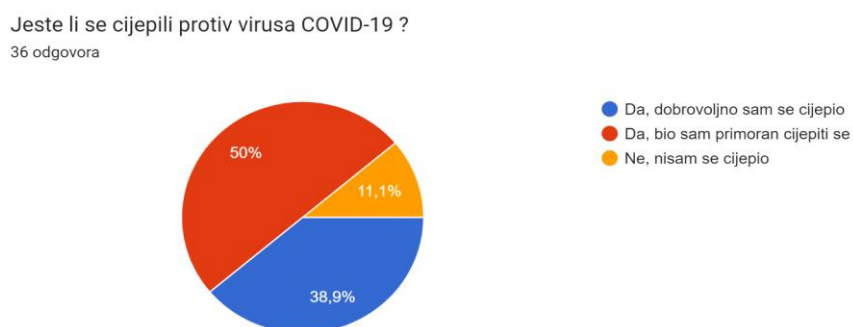


Slika 14: Utjecaj pandemije na lanac opskrbe brodova

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 14, većina ispitanika (44,4%) ocijenila je da je pandemija uzrokovana korona virusom imala srednji utjecaj na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom (ocjena 3). Manji postotak ispitanika smatra da je utjecaj bio nizak (ocjena 1 - 13,9% i ocjena 2 - 16,7%) ili visok (ocjena 4 - 19,4% i ocjena 5 - 5,6%). Ovi podaci ukazuju na raznolike percepcije pomoraca o utjecaju pandemije na opskrbu, s većinom koja smatra da je utjecaj bio umjeren.

Cijepljenje protiv virusa COVID-19

Slika 15 prikazuje cijepljenje pomoraca protiv COVID-19 virusa.



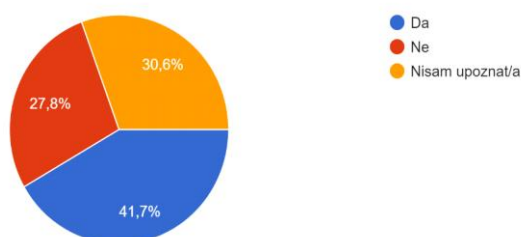
Slika 15: Cijepljenje protiv virusa

Restrikcije zbog COVID-19 virusa

Slika 16 prikazuje restrikcije zbog COVID-19 virusa.

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 15, polovica ispitanika (50%) bila je primorana cijepiti se protiv virusa COVID-19. Manji udio ispitanika (38,9%) cijepio se dobrovoljno, dok 11,1% ispitanika nije cijepljeno. Ovi podaci ukazuju na to da je cijepljenje bilo značajan faktor za mnoge pomorce, s velikim brojem onih koji su se osjećali prisiljeni na cijepljenje, dok je manji, ali značajan broj ispitanika donio odluku o dobrovoljnom cijepljenju.

Jesu li još u nekim zemljama na snazi restrikcije za pomorce povodom koronavirusa ?
36 odgovora



Slika 16: Restrikcije zbog COVID-19 virusa

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 16, 41,7% ispitanika smatra da su u nekim zemljama još uvijek na snazi restrikcije za pomorce povodom COVID-19 virusa. S druge strane, 27,8% ispitanika smatra da takve restrikcije više nisu na snazi, dok 30,6% ispitanika nije upoznato s trenutnim stanjem. Ovi podaci ukazuju na to da postoji određena nesigurnost i

raznolikost u percepcijama pomoraca o trenutnim globalnim restrikcijama povezanim s pandemijom.

Testiranje pomoraca na COVID-19

Slika 17 prikazuje testiranje pomoraca na COVID-19 virus.

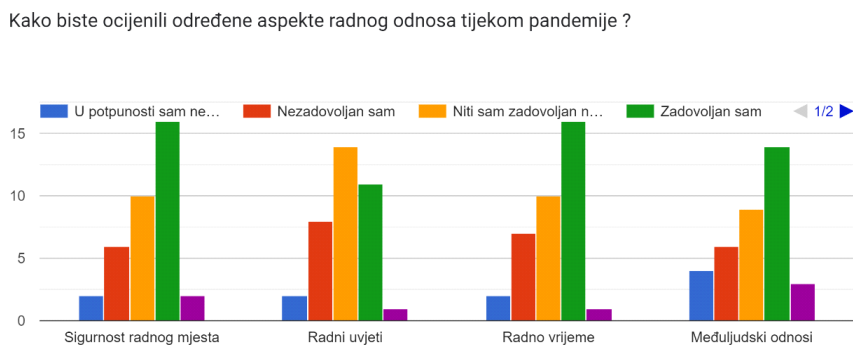


Slika 17: Test na COVID-19 prije ukrcaja

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 17, velika većina ispitanika (97,2%) bila je primorana raditi test na COVID-19 prije svakog ukrcaja tijekom trajanja pandemije. Samo mali postotak ispitanika (2,8%) nije bio primoran na testiranje. Ovi podaci ukazuju na stroge mjere bio-sigurnosti koje su bile na snazi za pomorce tijekom pandemije, s gotovo univerzalnom potrebom za testiranjem prije ukrcaja.

Aspekti radnog odnosa tijekom pandemije COVID-19

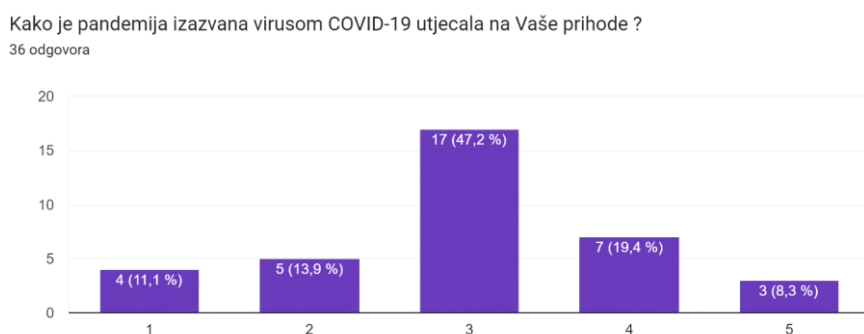
Slika 18 prikazuje aspekte radnog odnosa tijekom pandemije COVID-19.



Slika 18: Aspekti radnog odnosa tijekom pandemije

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 18, ocjene različitih aspekata radnog odnosa tijekom pandemije variraju među ispitanicima. Većina ispitanika (oko 15) izjavila je da je zadovoljna radnim vremenom, dok je znatan broj nezadovoljan radnim uvjetima (oko 12). Sigurnost radnog mjesta također pokazuje podijeljena mišljenja, s mnogima koji su nezadovoljni ili neutralni. Međuljudski odnosi su relativno pozitivno ocijenjeni, s manjim brojem nezadovoljnih ispitanika. Ovi podaci pokazuju različite razine zadovoljstva među pomorcima u različitim aspektima njihovog rada tijekom pandemije.

Utjecaj pandemije na prihode



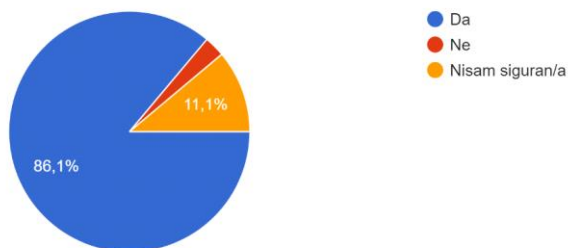
Slika 19: Utjecaj pandemije na prihode

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 19, većina ispitanika (47,2%) ocijenila je da je pandemija COVID-19 imala srednji utjecaj na njihove prihode (ocjena 3). Manji postotak ispitanika smatra da je pandemija imala nizak utjecaj (ocjena 1 - 11,1% i ocjena 2 -

13,9%) ili visok utjecaj (ocjena 4 - 19,4% i ocjena 5 - 8,3%). Ovi podaci ukazuju na raznolike percepcije pomoraca o utjecaju pandemije na njihove prihode, s većinom koja smatra da je utjecaj bio umjeren.

Utjecaj pandemije na pomorsku industriju

Smatrate li da je pandemija uzrokovana koronavirusom utjecala na pomorsku industriju ?
36 odgovora

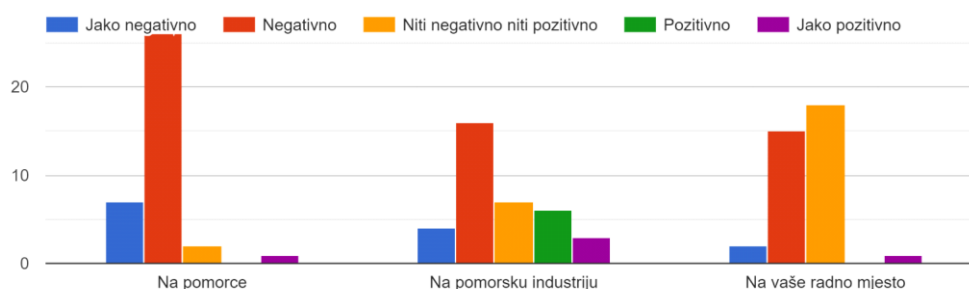


Slika 20: Utjecaj pandemije na pomorsku industriju

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 20, velika većina ispitanika (86,1%) smatra da je pandemija uzrokovana koronavirusom utjecala na pomorsku industriju. Manji postotak ispitanika (11,1%) nije siguran u utjecaj, dok samo 2,8% ispitanika smatra da pandemija nije imala utjecaj na industriju. Ovi podaci ukazuju na široko priznanje među pomorcima da je pandemija imala značajan utjecaj na pomorsku industriju.

Utjecaj pandemije na pomorce i pomorsku industriju

U kojoj mjeri je pandemija COVID-19 utjecala na:



Slika 21: Utjecaj pandemije na pomorce, pomorsku industriju i radno mjesto

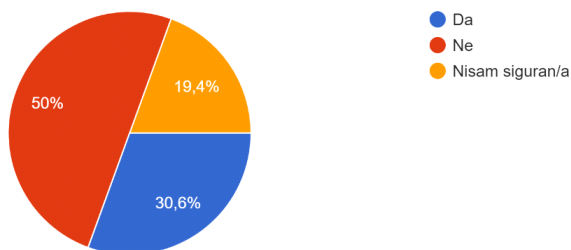
Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 21, pandemija COVID-19 najviše je negativno utjecala na pomorce, s velikim brojem ispitanika koji su ocijenili utjecaj kao "negativan" ili "jako negativan". Slično tome, pandemija je imala značajan negativan utjecaj na

pomorsku industriju, iako su neki ispitanici ocijenili utjecaj kao "pozitivan" ili "niti negativan niti pozitivan". Kada je riječ o radnim mjestima, većina ispitanika također je ocijenila utjecaj kao "negativan", s manjim brojem pozitivnih ocjena. Ovi podaci ukazuju na pretežno negativnu percepciju utjecaja pandemije na različite aspekte rada i industrije među pomorcima.

Eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini

Smatrate li da je eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini utjecala na Vaš radni odnos ?

36 odgovora



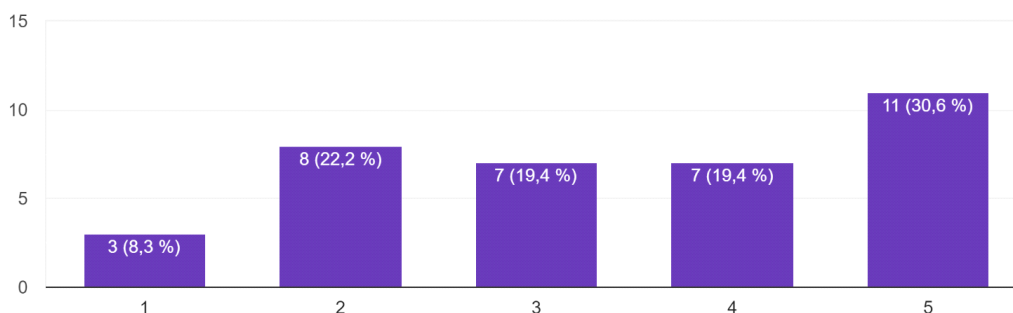
Slika 22: Utjecaj eskalacije sukoba u Ukrajini i Palestini na radni odnos

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 22, pola ispitanika (50%) smatra da eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini nije utjecala na njihov radni odnos. S druge strane, 30,6% ispitanika smatra da je sukob utjecao na njihov radni odnos, dok 19,4% ispitanika nije sigurno. Ovi podaci ukazuju na podijeljena mišljenja među pomorcima o utjecaju tih sukoba na njihove radne uvjete, s većinom koja smatra da nema značajnog utjecaja, ali i značajnim udjelom onih koji osjećaju posljedice ili nisu sigurni u njihov utjecaj.

Sigurnost plovidbe i ratovi u Ukrajini i Palestini

Koliko su kompanije na čijim brodovima plovite učinile po pitanju sigurnosti brodova i posade na njima povodom ratova koji se vode u Ukrajini i Palestini ?

36 odgovora



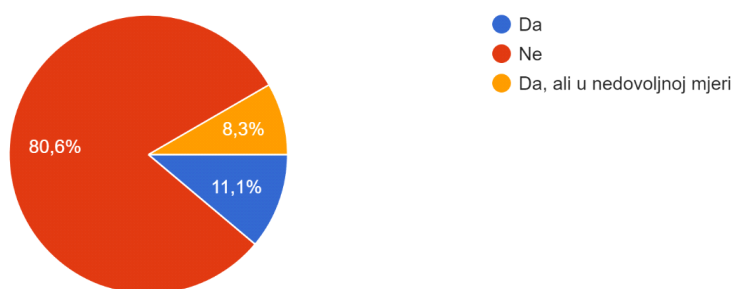
Slika 23: Sigurnost plovidbe i ratovi u Ukrajini i Palestini

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 23, najveći broj ispitanika (30,6%) ocijenio je da su kompanije na čijim brodovima plove učinile mnogo po pitanju sigurnosti brodova i posade tijekom ratova u Ukrajini i Palestini (ocjena 5). Manji postotak ispitanika (22,2%) dao je ocjenu 2, dok su ocjene 3 i 4 dobile po 19,4% ispitanika. Najmanji broj ispitanika (8,3%) dao je ocjenu 1, što ukazuje na nezadovoljstvo poduzetim mjerama. Ovi podaci sugeriraju da većina ispitanika smatra kako su njihove kompanije poduzele adekvatne mjere sigurnosti u odgovoru na sukobe.

Treninzi i ratovi

Jeste li prošli određene treninge i obuke koji bi Vam olakšali novonastalu situaciju ?

36 odgovora



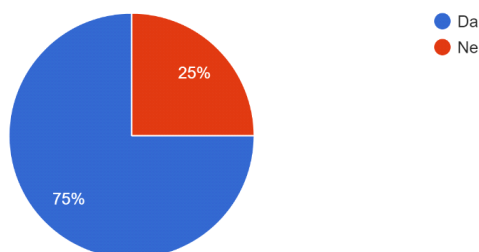
Slika 24: Treninzi i ratovi

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 24, velika većina ispitanika (80,6%) izjavila je da nisu prošli nikakve treninge i obuke koje bi im olakšale novonastalu situaciju. Manji dio ispitanika (11,1%) prošao je određene treninge i obuke, dok 8,3% ispitanika smatra da su prošli obuke, ali u nedovoljnoj mjeri. Ovi podaci ukazuju na nedostatak adekvatne pripreme i podrške za pomorce suočene s novim izazovima izazvanim pandemijom i geopolitičkim sukobima.

Preusmjeravanje rute sa zaraćenih područja

Je li Vaša kompanija preusmjerila brodove s uobičajenih pomorskih ruta koje prolaze zaraćenim područjima ?

36 odgovora



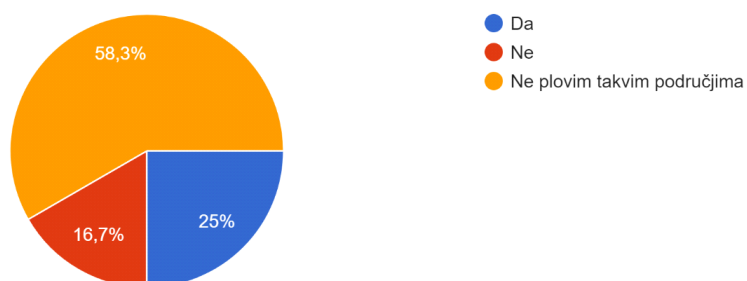
Slika 25: Preusmjeravanje rute sa zaraćenih područja

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 25, većina ispitanika (75%) izjavila je da je njihova kompanija preusmjerila brodove s uobičajenih pomorskih ruta koje prolaze zaraćenim područjima. Preostali dio ispitanika (25%) izjavila je da njihove kompanije nisu preusmjerile brodove. Ovi podaci ukazuju na značajne mjere opreza koje su poduzele mnoge kompanije kako bi osigurale sigurnost brodova i posade u svjetlu sukoba u Ukrajini i Palestini.

Plovidbe zaraćenim područjima

Ukoliko plovite područjima u kojima se ratovi odvijaju, jeste li dodatno plaćeni za to ?

36 odgovora

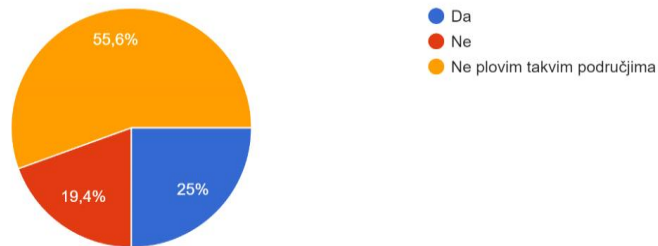


Slika 26: Plovidba zaraćenim područjima i prihodi

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 26, većina ispitanika (58,3%) izjavila je da ne plovi područjima u kojima se ratovi odvijaju. Četvrtina ispitanika (25%) izjavila je da su

dodatno plaćeni za plovidbu u takvim područjima, dok 16,7% ispitanika nije dodatno plaćeno za plovidbu u ratnim zonama. Ovi podaci ukazuju na to da je većina pomoraca izbjegavala opasna područja, ali među onima koji su plovili tim rutama, postoji značajan broj koji su primali dodatnu naknadu za povećane rizike.

Ukoliko plovite zaraćenim područjima, koristite li usluge zaštitarskih kompanija radi povećanja sigurnosti broda i posade ?
36 odgovora

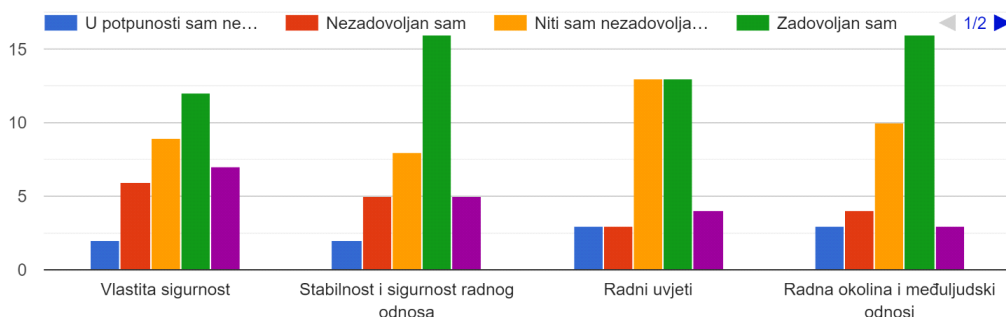


Zaštitarske kompanije

Slika 27: Zaštitarske kompanije i plovidba zaraćenim područjima

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 27, većina ispitanika (55,6%) ne plovi zaraćenim područjima. Među onima koji plovi tim područjima, 25% koristi usluge zaštitarskih kompanija radi povećanja sigurnosti broda i posade, dok 19,4% ne koristi takve usluge. Ovi podaci ukazuju na to da postoji značajan broj pomoraca koji su svjesni povećanih rizika u zaraćenim područjima i koji koriste dodatne mjere sigurnosti, dok većina izbjegava plovidbu tim rutama.

S obzirom na trenutnu situaciju u svijetu povodom ratova koji se vode u Ukrajini i Palestini, kako biste ocijenili određene segmente Vašeg radnog odnosa ?



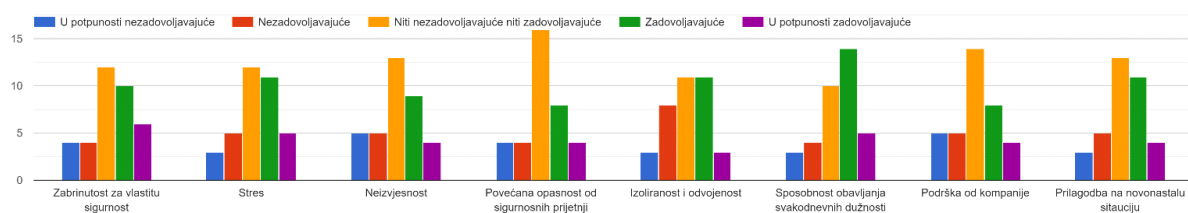
Ratovi i radni odnos

Slika 28: Ratovi i segmenti radnog odnosa

Na temelju grafičkog prikaza na slici 28, ispitanici su ocijenili različite segmente radnog odnosa s obzirom na trenutnu situaciju u svijetu povodom ratova u Ukrajini i Palestini. Većina ispitanika je nezadovoljna stabilnošću i sigurnošću radnog odnosa, dok su radni uvjeti ocijenjeni podijeljeno, s mnogim ispitanicima koji su niti zadovoljni niti nezadovoljni. Radna okolina i međuljudski odnosi su pozitivno ocijenjeni, s većinom ispitanika koji su zadovoljni. Vlastita sigurnost pokazuje mješovite ocjene, s podjednakim brojem nezadovoljnih i zadovoljnih ispitanika. Ovi podaci ukazuju na to da ratovi utječu na različite aspekte radnog odnosa, s posebnim naglaskom na zabrinutost za stabilnost i sigurnost zaposlenja.

Boravak na brodu i sukobi

Ocijenite određene aspekte Vašeg boravka na brodu za vrijeme trajanja sukoba.



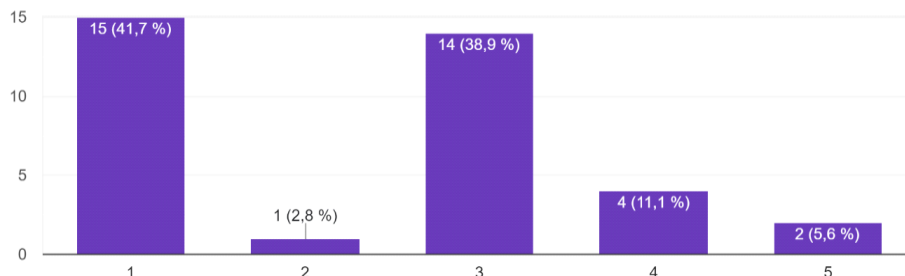
Slika 29: Aspekti boravka na brodu i sukobi

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 29, ispitanici su ocijenili različite aspekte svog boravka na brodu tijekom trajanja sukoba. Većina ispitanika je nezadovoljna ili niti zadovoljna niti nezadovoljna u pogledu zabrinutosti za vlastitu sigurnost, stresa i nesigurnosti. Povećana opasnost od sigurnosnih prijetnji također je visoko ocijenjena kao nezadovoljavajuća. Izoliranost i odvojenost su također često ocijenjeni kao negativni aspekti, dok su sposobnost obavljanja svakodnevnih dužnosti i podrška od kompanije ocijenjeni mješovito, s više pozitivnih ocjena. Prilagodba na novonastalu situaciju ima podjednako podijeljene ocjene. Ovi podaci ukazuju na značajne izazove koje pomorci doživljavaju tijekom sukoba, posebno u pogledu sigurnosti, stresa i izoliranosti, ali i na pozitivne aspekte poput podrške kompanije i prilagodljivosti.

Lanac opskrbe brodova

Kako je eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini utjecala na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom ?

36 odgovora

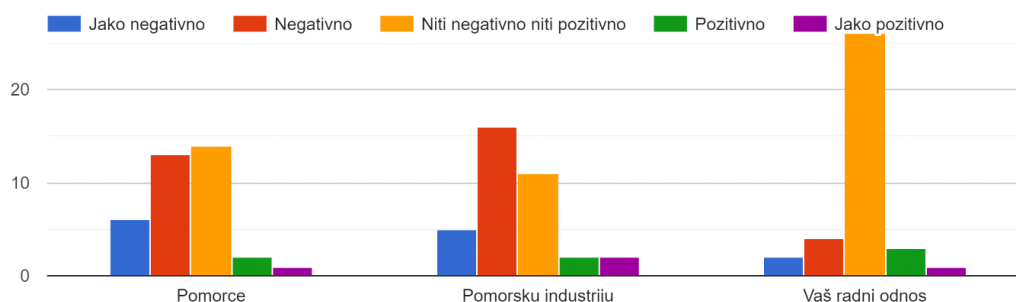


Slika 30: Sukobi i lanac opskrbe brodova

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 30, većina ispitanika (41,7%) smatra da eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini nije značajno utjecala na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom (ocjena 1). Značajan broj ispitanika (38,9%) smatra da je utjecaj bio umjeren (ocjena 3). Manji postotak ispitanika smatra da je utjecaj bio visok (ocjena 4 - 11,1% i ocjena 5 - 5,6%), dok je samo 2,8% ispitanika ocijenilo utjecaj kao minimalan (ocjena 2). Ovi podaci sugeriraju da većina pomoraca ne osjeća značajan utjecaj sukoba na opskrbu, ali postoji značajan broj onih koji su doživjeli umjerene do visoke poremećaje.

Utjecaj sukoba na pomorsku industriju

U kojoj mjeri su spomenuti sukobi utjecali na:



Slika 31: Utjecaj sukoba na pomorce, pomorsku industriju i radni odnos

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 31, utjecaj sukoba u Ukrajini i Palestini na različite aspekte rada i industrije varira među ispitanicima. Većina ispitanika ocijenila je utjecaj na pomorce kao "negativan" ili "niti negativan niti pozitivan", dok je manji broj ispitanika ocijenio utjecaj kao "pozitivan" ili "jako negativan".

Kad je riječ o pomorskoj industriji, najveći broj ispitanika ocijenio je utjecaj kao "negativan", ali značajan broj ispitanika smatra da utjecaj nije bio ni negativan ni pozitivan.

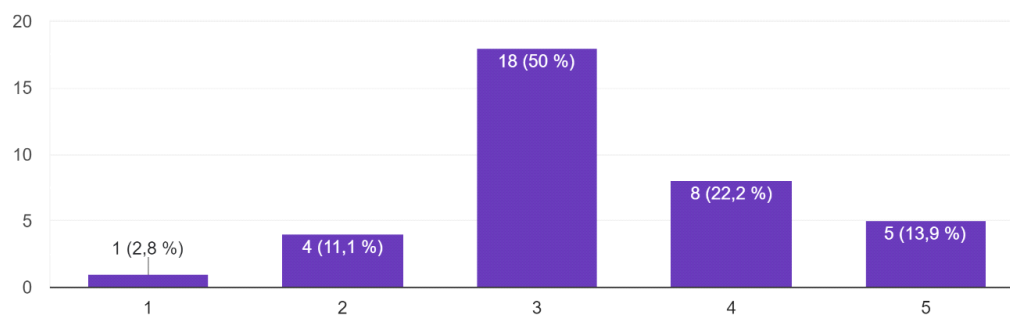
Što se tiče radnog odnosa, većina ispitanika ocijenila je utjecaj kao "niti negativan niti pozitivan", dok je manji broj ispitanika ocijenio utjecaj kao "jako pozitivan".

Ovi podaci ukazuju na raznolikost percepcija među pomorcima, s većinom koja vidi negativan ili neutralan utjecaj sukoba na njihove radne uvjete i industriju, ali i na značajan broj onih koji vide pozitivne aspekte.

Svjetske krize

Kako su navedene svjetske krize utjecale na potražnju za radnom snagom u pomorskoj industriji ?

36 odgovora

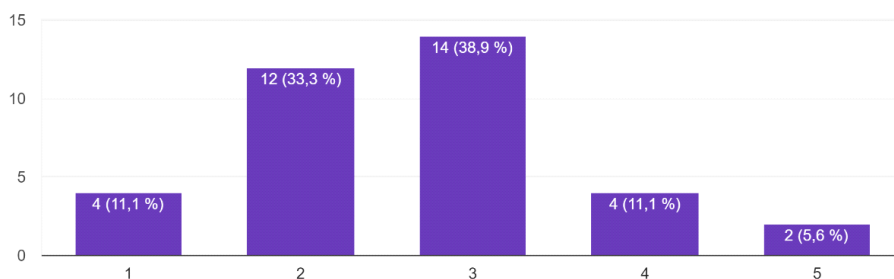


Slika 32: Svjetske krize i potražnja za radnom snagom

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 32, većina ispitanika (50%) smatra da su svjetske krize imale srednji utjecaj na potražnju za radnom snagom u pomorskoj industriji (ocjena 3). Značajan broj ispitanika (22,2%) smatra da je utjecaj bio visok (ocjena 4), dok 13,9% ispitanika smatra da je utjecaj bio vrlo visok (ocjena 5). Manji postotak ispitanika smatra da je utjecaj bio nizak (ocjena 2 - 11,1%) ili minimalan (ocjena 1 - 2,8%). Ovi podaci ukazuju na percepciju da su svjetske krize imale umjeren do značajan utjecaj na potražnju za radnom snagom u pomorskoj industriji, s raznolikim pogledima među pomorcima.

Inflacija

S obzirom na inflaciju uzrokovanu svjetskih krizama, koliko ste zadovoljni visinom svojih primanja ?
36 odgovora



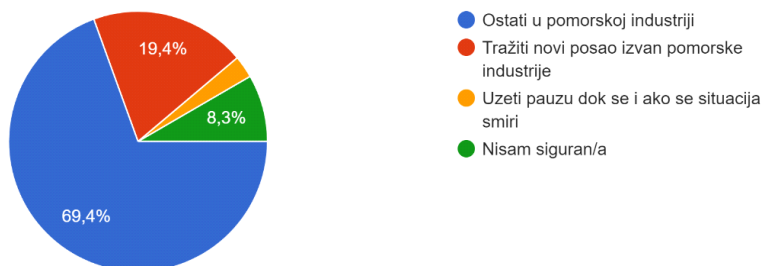
Slika 33: Inflacija i visina primanja

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 33, većina ispitanika (38,9%) ocijenila je da su umjereni zadovoljni visinom svojih primanja s obzirom na inflaciju uzrokovanu svjetskim krizama (ocjena 3). Značajan broj ispitanika (33,3%) ocijenio je svoje zadovoljstvo s ocjenom 2, što ukazuje na nezadovoljstvo. Manji postotak ispitanika ocijenio je svoje zadovoljstvo s ocjenom 4 (11,1%) i 5 (5,6%), što ukazuje na visok stupanj zadovoljstva. Samo 11,1% ispitanika ocijenilo je svoje zadovoljstvo s najnižom ocjenom 1. Ovi podaci sugeriraju da su pomorci uglavnom nezadovoljni ili umjereni zadovoljni visinom svojih primanja u kontekstu inflacije izazvane svjetskim krizama.

Ostanak u pomorskoj industriji

Planirate li ili ste planirali:

36 odgovora



Slika 34: Ostanak u pomorskoj industriji

Na temelju grafičkog prikaza prikazanog na slici 34, većina ispitanika (69,4%) planira ostati u pomorskoj industriji. Manji udio ispitanika (19,4%) planira tražiti novi posao izvan pomorske industrije, dok 8,3% ispitanika nije sigurno u svoje planove. Najmanji postotak ispitanika (2,8%) planira uzeti pauzu dok se situacija ne smiri. Ovi podaci ukazuju na visoku razinu posvećenosti pomoraca svojoj industriji unatoč izazovima, ali i na postojanje značajnog broja onih koji razmatraju promjenu karijere ili nisu sigurni u svoje buduće korake.

5.6. RASPRAVA

Na temelju prikupljenih podataka, većina ispitanika pripada dobnoj skupini od 25 do 35 godina, što ukazuje na relativno mladu radnu snagu u pomorskoj industriji. Većina ispitanika ima srednju ili višu stručnu spremu, što pokazuje da je obrazovanje važno za rad u ovoj industriji. Većina ispitanika je trenutno zaposlena u pomorskoj industriji i plovi na brodovima koji viju strane zastave, što odražava globalni karakter ove industrije. Trajanje radnog iskustva ispitanika varira, s najvećim dijelom koji ima između 1 i 5 godina iskustva, što ukazuje na prisutnost mlađih i srednje iskusnih radnika u pomorskoj industriji.

Pandemija COVID-19 imala je značajan utjecaj na pomorce i njihove radne uvjete. Većina ispitanika smatra da je pandemija utjecala na njihov radni odnos, produžila trajanje njihovih ugovora i promijenila njihove uvjete rada. Većina ispitanika morala je produžiti svoj boravak na brodu tijekom pandemije, a mnogi su bili primorani raditi testove na COVID-19 prije svakog ukrcaja. Pandemija je također utjecala na lanac opskrbe brodova hranom i pitkom vodom, što je dodatno povećalo stres i nesigurnost među pomorcima. Većina ispitanika cijepljena je protiv

COVID-19, a mnogi su bili primorani na cijepljenje. Ovi podaci ukazuju na velike prilagodbe koje su pomorci morali napraviti kako bi nastavili raditi tijekom pandemije.

Eskalacija sukoba u Ukrajini i Palestini također je imala značajan utjecaj na pomorsku industriju. Polovica ispitanika smatra da ovi sukobi nisu utjecali na njihov radni odnos, dok druga polovina smatra suprotno ili nisu sigurni. Većina kompanija preusmjerila je brodove s uobičajenih pomorskih ruta kako bi izbjegla zaraćena područja, a neki pomorci su dodatno plaćeni za plovidbu u tim područjima. Međutim, većina pomoraca ne koristi usluge zaštitarskih kompanija za povećanje sigurnosti. Ovi sukobi su također utjecali na percepciju sigurnosti i radnih uvjeta, s mnogim ispitanicima koji su nezadovoljni ili neutralni prema trenutnim mjerama sigurnosti.

Ovo istraživanje ukazuje na značajne izazove s kojima se suočavaju pomorci u kontekstu globalne pandemije i geopolitičkih sukoba. Unatoč tim izazovima, većina ispitanika planira ostati u pomorskoj industriji, što pokazuje njihovu posvećenost i otpornost. Istraživanje također naglašava potrebu za kontinuiranom podrškom i prilagodbom radnih uvjeta kako bi se osigurala sigurnost i dobrobit pomoraca u budućnosti.

6. ZAKLJUČAK

Pomorska industrija je dio globalnog tržišta i kao takva je podložna utjecaju brojnih čimbenika. S obzirom na različite čimbenike, pomorska industrija je strahovito dinamična, pa je dugoročno predviđanje ponude i potražnje na njoj jako složen i nezahvalan posao. Pomorska industrija je kompleksan sustav odnosa između ponude i potražnje brodskih kapaciteta namijenjen prijevozu tereta i putnika koji ima obilježje međunarodne pomorske trgovine. Međunarodna razmjena i svjetska pomorska trgovina bitno utječu na formiranje ukupnih kapaciteta i strukturu svjetske pomorske industrije. Tijekom pandemije Covid-19, zabilježen je stalni pad pomorske trgovine koji se odrazio na pomorsku industriju u globalu. Isto tako, trenutna geopolitička situacija u svijetu uzrokovana eskalacijom sukoba u Ukrajini i Palestini nastavlja negativni trend koji je započeo pandemijom uzrokovanom COVID-19 virusom.

Sukladno odgovorima u provedenom anketnom upitniku može se zaključiti da pandemija COVID-19 i ratovi u Ukrajini i Palestini nisu značajno utjecali na pomorce i njihov rad.

Nalazi ostalih istraživanja pokazuju da je utjecaj pandemije povećao umor pomoraca i probleme s mentalnim zdravljem. Međutim, također su ukazali na načine ublažavanja negativnog utjecaja pandemije i povećanja otpornosti jačanjem podrške od strane članova posade na brodu, osiguravanjem dostupnosti vanjske podrške i pružanjem brzog i pouzdanog pristupa internetu.

Pomorci i menadžeri izvijestili su da je repatrijacija glavni problem zbog pandemije COVID-19, gdje su pomorci dugo vremena ostali na moru. Pomorci su imali psihičkih problema zbog repatrijacije i bili su zabrinuti za svoje obitelji. Za njih su bili zabrinuti i pomorci i članovi njihovih obitelji. Potrebna je snažnija, dugoročna suradnja između industrije i vlada kako bi se odgovorilo na sve veće izazove i promjene u pomorskoj trgovini i tržištima rada pogotovo u kriznim situacijama poput pandemije.

Zatvaranje ukrajinskih luka i luka u blizini izraelsko palestinskog sukoba izazvalo je ozbiljne poremećaje u europskim i drugim opskrbnim lancima, te zbog nedostatka pomorske logistike i povezanosti prijeti međunarodna kriza hrane. Ruski rat u Ukrajini snažno je utjecao na sektor pomorskog prometa. Tvrtke moraju preusmjeriti teretni promet i preusmjeriti plovila. Većina velikih brodarskih kompanija, navodeći nepredvidive operativne utjecaje, obustavili su isporuke u i iz Ukrajine i Rusije. Važne pomorske rute u Crnom moru – posebice Odesa i Azovsko more – blokirane su. Na početku rata oko 2 000 pomoraca ostalo je zaglavljeno na 94 broda u ukrajinskim lukama. Sve navedeno dovodi do zaključka kako su nepredvidive svjetske krize uzrokom nestabilnosti u pomorskoj industriji i zahtijevaju od pomorskih tvrtki brzu reakciju na novonastale krizne situacije.

LITERATURA

- [1] Tržište, pomorsko. *Pomorski leksikon (1990), mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2024. Pristupljeno 30.5.2024. <<https://pomorski.lzmk.hr/clanak/trziste-pomorsko>>
- [2] Bunić, J. (2017). *Pomorsko tržište i prekomorski robni prijevozi* (Diplomski rad). Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet. Preuzeto s <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:665810>
- [3] Galić, Stipe & Lušić, Zvonimir & Pušić, Danijel. (2012). SEAFARERS MARKET. 1.
- [4] <https://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/standards-for-seafarers.html>
- [5] Kyriaki Mitroussi, Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities, *Marine Policy*, Volume 32, Issue 6, 2008, Pages 1043-1049, ISSN 0308-597X, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.03.006>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X08000341>)

- [6]<https://unctad.org/es/isar/publication/maritime-trade-disrupted-war-ukraine-and-its-effects-maritime-trade-logistics>
- [7] <https://thehill.com/business/4389772-israel-hamas-war-threatens-global-shipping-as-risk-of-wider-conflict-intensifies/>
- [8]https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2022/04/The-Perfect-Storm_HSBA-and-ICS.pdf
- [9] Međunarodna konvencije o standardima osposobljavanja, certificiranja i straže za pomorce (STCW), 1978.
- [10] Mencer, I.,: Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1990.,
- [11] Božiković, N.: Tržište rada u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2021., vol. 42, br. 1, str. 91-110.
- [12] COVID-19 and maritime transport: Impact and responses, https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1: Statistike pomoraca u Europskoj Uniji 2022. godine.....	4
Slika 2: Područje izraelsko-palestinskog sukoba.....	9
Slika 3: Liječenje pomoraca na vrhuncu pandemije po državama.....	12
Slika 4: Dobna skupina ispitanika.....	14
Slika 5: Stupanj obrazovanja ispitanika.....	15
Slika 6: Status zaposlenja ispitanika.....	15
Slika 7: Pozicija ispitanika na brodu.....	16
Slika 8: Država broda.....	16
Slika 9: Radno iskustvo ispitanika u plovidbi.....	17

Slika 10: Utjecaj pandemije na posao pomorca.....	17
Slika 11: Dužina ugovora o radu prije pandemije.....	18
Slika 12: Produženje ostanka na brodu tijekom pandemije.....	18
Slika 13: Trajanje ugovora nakon pandemije.....	19
Slika 14: Lanac opskrbe brodova i pandemija.....	19
Slika 15: Cjepivo protiv virusa.....	20
Slika 16: Restrikcije zbog koronavirusa.....	20
Slika 17: Test na koronavirus prije ukrcaja.....	21
Slika 18: Aspekti radnog odnosa tijekom pandemije.....	21
Slika 19: Utjecaj pandemije na prihode.....	22
Slika 20: Utjecaj pandemije na pomorsku industriju.....	22
Slika 21: Utjecaj pandemije na pomorce, pomorsku industriju i radno mjesto.....	23
Slika 22: Utjecaj eskalacije sukoba u Ukrajini i Palestini na radni odnos.....	23
Slika 23: Sigurnost plovidbe i ratovi u Ukrajini i Palestini.....	24
Slika 24: Treninzi i ratovi.....	24
Slika 25: Preusmjeravanje rute sa zaraćenih područja.....	25
Slika 26: Plovidba zaraćenim područjima i prihodi.....	25
Slika 27: Zaštitarske kompanije i plovidba zaraćenim područjima.....	26
Slika 28: Ratovi i segmenti radnog odnosa.....	26
Slika 29: Aspekti boravka na brodu i sukobi.....	27
Slika 30: Sukobi i lanac opskrbe brodova.....	27
Slika 31: Utjecaj sukoba na pomorce, pomorsku industriju i radni odnos.....	28
Slika 32: Svjetske krize i potražnja za radnom snagom.....	28
Slika 33: Inflacija i visina primanja.....	29
Slika 34: Ostanak u pomorskoj industriji.....	29