

GLOBALIZACIJA I MORSKO BRODARSTVO

Globalisation and Seaborne Shipping

UDK 327*656.6:338.4
Prethodno priopćenje
Preliminary communication

Sažetak

Morsko brodarstvo ima snažan utjecaj na razvoj globalizacije. Može se reći da je ono instrument u funkciji tog procesa. Naime, temeljem brodarstva svijet je prestao biti zbroj izoliranih tržišta. Proces globalizacije omogućio je svekoliku specijalizaciju, porast proizvodnje, primjenu ekonomije volumena i konkurentnost ukupnoga gospodarstva na globalnoj razini. Istodobno, interakcijski, globalizacija utječe na morsko brodarstvo i mijenja ga. Ona je liberalizacijom trgovine omogućila primjenu outsourcinga, disperziju proizvodnje i usluga na raznovrsne zemljopisne lokacije. Ekonomska pozadina ovoj pojavi je u cijeni inputa jer gdje cijena inputa najpovoljnija, tu se proizvodnja i locira. Kako je trgovina unutar djelatnosti morskog brodarstva jedna od najliberalnijih gospodarskih grana, sve se njegove sastavne komponente mogu kupiti, nabaviti ili pak ugovarati na svjetskoj, globalnoj razini. To znači da se pojedine funkcije brodarkoga poduzeća, kao što je tehničko ili komercijalno upravljanje brodovima, brodske posade i knjigovodstveni servis, pa čak i registar broda, dakle zastava koju on vije - mogu dislocirati i ugovorno delegirati na upravljanje specijaliziranim gospodarskim subjektima izvan sustava poduzeća i izvan granica domicilne države brodarka. Pojava outsourcinga mijenja konvencionalnu organizacijsku strukturu brodarkoga poduzeća u suvremenu, koja je znatno efikasnija i fleksibilnija. Disperziranje funkcija poduzeća, kapitala, vlasništva i zastave izvan granica domicilnih i stvarnih interesa nad brodom, rezultira ujedinjavanjem i racionalizacijom troškova inputa operiranja brodova na globalnoj razini i, u konačnici, jeftinijim prijevozom.

Ključne riječi: morsko brodarstvo, globalizacija, specijalizacija, ekonomija volumena, konkurencija, upravljanje, outsourcing, zastave otvorenoga registra, liberalizacija, input, organizacijska struktura.

Summary

Shipping has a strong influence on the process of globalisation. One could say that shipping is an instrument of the globalisation process. It is because of shipping that the world is no longer the sum of isolated markets. The process of globalisation enables wide specialisation, an increase in production, economy of scale and global competition of the whole industry. There also exists an influence in reverse because globalisation itself is changing the shipping. Trade liberalisation enables outsourcing, i.e. dispersion of products and services on various geographical locations. The economic force behind outsourcing is the declining cost of input. The production is being located in places where the cost of input is most favourable. Since the trade within the shipping industry is one of the most liberalised segments of the industry, all of its components can be purchased, bought or contracted on the global level. It does mean that some functions and segments of shipping companies, such as technical and commercial management, crew and accountancy service, even the vessel's registry, i.e. vessel's flag, could be relocated and contracted to the special professionals elsewhere, outside the company and outside the borders of the country where a ship owner is domiciled. The appearance of outsourcing changes the conventional organisational structure of a shipping company into a modern one which is much more efficient and flexible. The dispersion of a shipping company's functions, capital, ownership and vessel's flag over the borders of domicile and real interests on vessels, resulting in equalisation and rationalisation of input costs of vessel's operations on the global level. The final result is cheaper sea transportation.

Key words: shipping, globalisation, specialisation, economy of scale, competition, management, outsourcing, open registry flags, liberalisation, input, organisation structure

* mr. sc. Ivo Domijan-Arneri, dipl. oec., kap. d. pl., Sveučilište u Dubrovniku

1. Uvod

Introduction

Proces globalizacije umnogome mijenja svijet u ekonomskom, političkom i socijalnom smislu. Taj proces ne bi bio moguć bez morskoga brodarstva, koje je, ekonomski povezujući udaljene dijelove svijeta, sustavno proširivalo tržišta, internacionaliziralo svjetsko gospodarstvo i stvaralo pretpostavke za proces globalizacije. Istodobno, liberalizacijom trgovine i zapravo "omekšavanjem", pa i ukidanjem mnogih granica i barijera, globalizacija utječe na procese promjena u morskome brodarstvu.

Sukladno takvoj problematici postavljen je i predmet istraživanja ovog rada. Promotrit će se utjecaj morskoga brodarstva na proces globalizacije, ali i promjene nastale u morskome brodarstvu koje se događaju pod globalizacijskim utjecajem.

Iz tako definiranoga predmeta istraživanja slijedi hipoteza ovog rada. Postoji snažan interakcijski utjecaj morskoga brodarstva i procesa globalizacije. Globalizacija je omogućila *outsourcing*, koji unosi značajne promjene u organizacijskoj strukturi poduzeća morskoga brodarstva. Stvarna pozadina i smisao ovakvih promjena leži u racionalizaciji troškova inputa eksploatiranja brodova. Poradi toga globalizacijski proces pozitivno utječe na opadanje troškova prijevoza morskim brodovima.

Problematika je obrađena u pet međusobno povezanih cjelina. Nakon uvoda, u drugom dijelu, "Pojam globalizacije", dana je definicija globalizacije i raspravljena je ta problematika općenito. Treći dio, "Prijevoz kao instrument procesa globalizacije", elaborira važnost prijevoza u sustavu ukupnoga gospodarstva. Posebice je istaknut značaj pomorskoga prijevoza i njegov učinak na proces globalizacije. U četvrtom dijelu, "Utjecaj globalizacije na morsko brodarstvo", istražuju se posljedice i dimenzije tih promjena na organizacijskoj, financijskoj, pa i vlasničkoj strukturi morskoga brodarstva. Zadnji dio, "Zaključak", sinteza je rezultata istraživanja, temeljem kojih je dokazana postavljena hipoteza.

2. Pojam globalizacije

The Basic Meaning of Globalisation

Globalizacija ima različito značenje za različite ljude. Svatko na svoj način doživljava taj pojam, s tim da je najčešća percepcija globalizacije integrirani svijet, sa svim ekonomskim, socijalnim i političkim aktivnostima, kao cjelina bez granica i barijera. "Globalizam je svako djelovanje upravljeno prema poimanju svijeta kao cjeline"¹, a "globalizacija je proces koji se odvija preko granica nacionalnih država."² Neki autori smatraju da je globalizacija "jednostavno koncept koji opisuje trend u međunarodnoj trgovini, a znači da trgovina raste brže od svjetskog GDP i da se ta trgovina ne odnosi samo na gotove proizvode i usluge, već sve više na sastavne dijelove i usluge koje globalizirani proces proizvodnje kao takav koristi."³

Braneći pojam globalizacije između ostaloga i od optužbe da razara nacionalnu državu, J. Micklethwait i A. Wooldridge su zaključili kako je točno da globalizacija ograničava moć državnih vlasti, pa jednako je tako točno i da ona uvozi ideje i mijenja svijet, ali je to u biti demokratski proces koji se događa zbog volje i izbora većine.⁴

Valja naglasiti da osim naizgled jednostavne definicije globalizacija kao pojam izaziva rasprave i osporavanja. Uz izuzetno pozitivne pristupe globalizaciji i njezinu utjecaju na kvalitetu života stanovništva, dosta je rašireno mišljenje kako je upravo globalizacija temeljni uzročnik nepravednoj distribuciji dobara jer svojim sustavom, kakav je danas, uglavnom pridonosi gospodarskom rastu razvijenih zemalja. Problem izvire iz nejednake disperzije i koncentracije svjetskoga GDP i broja stanovnika, što pokazuje tablica 1.

Tablica 1. Koncentracija svjetskog stanovništva u odnosu prema GDP u 2003.
Table 1. Density of world citizens in relation to GDP in 2003.

Grupe zemalja	Stanovništvo (u milijunima)	%	GDP (na bazi tečaja US\$ u 2000.)	Odnos prema prosjeku
Razvijene zemlje	864	4	29.085	više za 5,4 puta
Zemlje u tranziciji	409	7	2.151	manje za 2,5 puta
Zemlje u razvoju	4.893	79	1.461	manje za 3,7 puta
Ukupno svijet	6.166	100	5.378	

Izvor: *Shipping Statistics Yearbook 2004*, (ISL) Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, Dec. 2004, p. 128.

¹ A. Milardović: *Pod globalnim šeširo*m, (CPI) Centar za politološka istraživanja, Zagreb, 2004, p. 155.

² Ibidem, p. 155.

³ C. Th. Grammenos, et al: *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2002, p. 35.

⁴ Prema: J. Micklethwait, A. Wooldridge: *A Future Perfect*, Random House Business Books, London, 2001, p. 145.

Razvidno je da su od ukupnoga broja stanovnika na svijetu u 2003. godini, razvijene zemlje činile samo 14%, ali je zato njihov ostvareni GDP bio 5,4 puta veći od prosječnog svjetskog GDP. Za razliku od razvijenih zemalja, na zemlje u razvoju otpada 79% svjetskog stanovništva, a one su ostvarile za 3,7 puta manji GDP od svjetskog prosjeka, dakle čak 20 puta manji od ostvarenoga prosjeka GDP razvijenih zemalja.

Takva koncentracija bogatstva i blagostanja na relativno mali dio ukupnoga svjetskog stanovništva, s jedne strane, i zato disperzija siromaštva na veliku većinu stanovništva u svijetu, s druge strane - rezultira golemim razlikama koje se, dosta često, pripisuju sustavu globalizacije. Međutim, treba istaknuti da te razlike nisu nastale posljednjih godina kada se započelo lamentirati o globalizaciji, već zapravo dosta prije. Globalizacija informacija, kao i njihova dostupnost u proteklom desetljeću, izvukle su razlike na vidjelo i omogućile da svijet konačno postane svjestan, pa i zaprepašten, svojim razlikama.

Činjenica je ipak da je globalizacija neka vrsta jednosmjernice ulice kojom je svijet krenuo, i da nema alternative, pa je svaka rasprava o tome je li potrebna ili ne, deplasirana. Niti jedan proces nije imun od negativnih popratnih pojava, pa tako ni globalizacija, ali - kad već nema alternative - onda bi trebalo naći načina da se suzbiju njezine negativne pojave. Daljnja politička i ekonomska demokratizacija globalnoga društva upravo bi trebala i pridonijeti pronalaženju takvih prihvatljivih rješenja.

Koliko god kontroverzan bio, proces globalizacije stvara mogućnosti da se integriraju nerazvijene zemlje u svjetski gospodarski sustav i da se brže uključe u procese rasta. Tome u prilog idu i kretanja rasta svjetskoga gospodarstva, prikazana u tablici 2.

Tablica 2. Rast svjetskog gospodarstva 1981. – 2003.
Table 2. The increase of world economy 1981. - 2003.

Grupe zemalja	1981.-1990.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.
Razvijene zemlje	2,9	2,7	3,3	2,6	3,1	3,5	1,0	1,3	2,1	3,3
Zemlje u tranziciji	1,5	-0,1	2,5	-0,5	3,6	6,5	4,4	4,0	5,7	5,6
Zemlje u razvoju	2,5	5,7	5,4	2,0	3,6	5,8	2,3	3,4	4,4	5,3
Svjetski prosjek rasta	2,7	3,2	3,7	2,4	3,2	4,0	1,3	1,8	2,7	3,8
Rast svjetske trgovine	4,5	5,5	9,2	3,3	5,2	11,5	-0,9	2,5	5,8	7,3

Izvor: *Shipping Statistics Yearbook 2004, (ISL) Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, Dec. 2004. p.128.*

Iz tablice 2. se uočava da su stope gospodarskoga rasta zemalja u razvoju gotovo stalno osjetno više nego što je svjetski prosjek rasta, a pogotovo su više od stopa gospodarskog rasta u razvijenim zemljama. Poglavitito se takav trend bilježi nakon 1998. godine, dakle u nekoliko proteklih godina, kad je proces globalizacije već ušao u fazu svekolikoga nastojanja svih zemalja svijeta, uključujući i razvijene, za pravednijom raspodjelom resursa i blagostanja kao jedino mogućim da bi se postigao održivi razvoj u svijetu. Političkim je vodstvima razvijenih zemalja nedvojbeno postalo jasno da će se morati odreći dijela svojega budućeg bogatstva, pa i dijela moći, poradi dobrobiti općega, jedino mogućega napretka u budućnosti. Razlike u razini i strukturi gospodarskoga rasta su međutim tolike da će proces ujednačavanja pojedinih država trajati godinama, uz velike napore i uz znatnu razinu rizika.

Globalizacija nastaje i razvija se u neprekidnom nastojanju da se racionaliziraju troškovi proizvodnje i prijevoza, što neminovno pridonosi internacionalizaciji mnogih gospodarskih aktivnosti. Proces se globalizacije može promatrati i kao sinergija industrijske proizvodnje i prometa: "Nevjerojatan porast svjetske trgovine u drugoj polovici pa prema kraju 20-og stoljeća definiran je kao globalizacija svjetskog gospodarstva."⁵

Sve to prisiljava suvremena poduzeća da šire tržište svojih proizvoda i njihov izvoz izvan granica svoje zemlje. Naime, izolirana tržišta regije ili države bila bi previše uska i nedostatna da bi se mogla implementirati specijalizacija, iskoristiti komparativne prednosti, ali i prednosti ekonomije volumena. Troškovi proizvodnje za tako usko tržište, dakle proizvodnje u malim količinama, bili bi preveliki, a proizvodi skupi. Može se zato reći da je izvoz motiviran jednim od sljedećih ciljeva.⁶

⁵ C. Th. Grammenos, et al: op. cit., p. 13.

⁶ Prema: A. A. Thompson, Jr., A. J. Strickland, III: *Strategic Management*, 12th edition, McGraw-Hill / Irwin, New York, 2001, p. 200.

- pridobivanje novih potrošača za svoje proizvode,
- racionalizacijom troškova svog *inputa* postići konkurentnost na međunarodnom tržištu,
- kapitaliziranje komparativne prednosti i konkurentnosti svog proizvoda i
- raspodjela poslovnoga rizika na širu tržišnu osnovicu.

Četiri su pritom temeljna stupa globalizacije: međunarodna standardizacija, liberalizacija trgovine, telekomunikacije i prijevoz. Globalna je konkurencija porasla temeljem međunarodne standardizacije i homogenizacije proizvoda. Liberalizacijom trgovine postignuta je vrlo učinkovita globalna alokacija resursa, dok su telekomunikacije i prijevoz postali globalni sustav za prijenos informacija, robe i ljudi. S porastom efikasnosti pomorskoprijevoznih usluga i luka postalo je još lakše kupovati i prodavati robe, sirovine i sve ostalo, i to gotovo svugdje, pa i u najzabitijim dijelovima svijeta. Međutim, stvarna pokretačka snaga koja stoji iza onoga što se naziva globalizacijom, jest nešto mnogo manje uočljivo, a to su zapravo opadajući troškovi međunarodnog transporta koji generiraju porast trgovine.

Poradi toga može se zaključiti da globalizacijski proces pridonosi porastu inozemne konkurencije na globalnoj razini. Takav globalni porast konkurencije nameće potrebu kontrole i snižavanja troškova *inputa* i pruža mogućnosti za rast ukupnog tržišta, ali i za globalno ujednačavanje tržišnih uvjeta.

3. Prijevoz kao instrument globalizacije

Transportation as the Instrument of Globalisation

Robe svoju vrijednost postižu na tržištu, i to samo onda ako služe svrsi, tj. ako se može iskoristiti njihova uporabna vrijednost, dakle samo u fazi potrošnje. Da bi se pak mogla iskoristavati njihova uporabna vrijednost, proizvodi se moraju prevesti iz mjesta proizvodnje u mjesto potrošnje. S obzirom na to da ravnopravno sudjeluje u stvaranju uporabnih i prometnih vrijednosti, proizlazi da je ekonomski učinak prijevoza jednak učinku proizvodnje. "Transport stoga dobiva značenje jednoga od bitnih konstitutivnih elemenata privrede već na malo višem stupnju ekonomskog života."⁷ Prijevoz je dakle ne samo važan nego je i nezamjenjiv segment ukupnoga gospodarskog sustava.

Potražnja za prijevozom izvedena je iz potražnje za robom. U tom smislu može se reći da je prijevoz nadgradnja temeljnoga gospodarskog sustava robne proizvodnje, da se razvio zahvaljujući robnoj proizvodnji i da je s njome izravno povezan. Međutim, s druge strane, vrijedi i obrnuta relacija jer sve razvijeniji prijevoz generira, i upravo potiče, stalan porast robne proizvodnje, ukidajući barijere nacionalnih granica ekonomije, otvarajući nova tržišta i pretvarajući ih u jednu globalnu robnu cjelinu. Proizvodnja i prijevoz su u čvrstoj međusobnoj korelaciji,

nadopunjuju se i zajedno tvore određenu višu cjelinu - gospodarski sustav.

Prijevozni sustav čine morsko brodarstvo, željeznički, cestovni i zračni prijevoz i riječno brodarstvo. Svaka od tih vrsta ima točno određeno mjesto u međunarodnom prijevoznom sustavu, uz objektivne prirodne i fizičke, ali i ekonomske granice i barijere preko kojih ne mogu preskočiti. U ukupnomu globalnom prijevoznom sustavu sve te vrste prijevoza samo se u manjim segmentima svojih aktivnosti sudaraju i konkuriraju međusobno - zapravo se stvarno dopunjuju i zajedno čine zaokruženu cjelinu svjetskoga prijevoznog sustava. Pri tome treba istaknuti da je morsko brodarstvo, po vrijednosti i po količinama, neusporedivo najveći i najznačajniji segment toga sustava.

Specifičnosti pojedinih vrsta prijevoza određene su njihovim prednostima i nedostacima. Prednost morskog brodarstva nad ostalima je mogućnost njegova prijevoza velikih količina tereta, bez obzira na duljinu relacije i vrijednost robe. Činjenica je da pomorski prijevoz najmanje opterećuje robu po mjernoj jedinici upravo zato jer je riječ o velikim količinama, pa prijevoz morem financijski mogu izdržati i robe vrlo male vrijednosti.

Temelji međunarodne trgovine počivaju na razlikama između pojedinih zemalja u prirodnim resursima, radnoj snazi, kapitalu i dostupnoj tehnologiji. "Gospodarska djelatnost izolirana u svom djelovanju isključivo na području jednog grada, bez povezanosti s vanjskim svijetom, jednostavno nije u stanju dostići neophodan visoki stupanj efikasnosti, jer je to zatvoreno tržište toliko malo da ograničava stupanj specijalizacije. Morsko brodarstvo je izvor takvog jeftinog prijevoza, koji otvara široke mogućnosti industrijskoj proizvodnji prema specijalizaciji, nudeći prijevoz i za robe male unutarnje vrijednosti, po cijenama daleko nižim nego bilo kojim drugim prijevoznim sredstvom."⁸ Ta se misao, koju je Adam Smith napisao još davne 1776., pokazala potpuno točna. Naime, povijesna zadaća i stvarna pokretačka snaga prijevoznog sustava je u tome da privuče što više tereta pružajući sve jeftiniji prijevoz i sve bolji prijevozni servis. Uz sve jeftinije i bolje prometne usluge, uporabna vrijednost roba sve više dolazi do izražaja. Najveće zasluge u tom smislu svakako pripadaju morskom brodarstvu.

Brz i jeftin prijevoz bio je jedan od najvažnijih proizvoda industrijske revolucije. To je zapravo bio osnovni pokretač promjene svijeta od niza zatvorenih nacionalnih ekonomija u globalni svjetski ekonomski sustav koji imamo danas. Upravo zahvaljujući prijevozu, svijet izgleda svakim danom sve manji i manji, a "[...] društvene formacije i narodi koji su se milenijima praktički ignorirali zbog zemljopisnih i drugih barijera, odjednom dolaze u priliku komunicirati, ostvariti kontakt, a ponekad i konflikt, zahvaljujući upravo prijevozu koji je takve prepreke mukotrpno, sustavno i stoljećima savladavao."⁹ Razvojni proces uklapanja izoliranih društava u integrirano globalno društvo bio je moguć samo temeljem prekomorske trgovine, dakle morskoga brodarstva. Stoga

⁷ I. Rubinić, *Ekonomika brodarstva*, Viša pomorska škola, Rijeka, 1965, p. 16.

⁸ A. Smith: *The wealth of Nations*. Penguin English Library, London, 1983, p. 122.

⁹ C. Cipolla: *The Economic History of World Population*, Pelican, London, 1968, p. 27.

se može reći da je sve razvijenije i efikasnije morsko brodarstvo izravno povezano s procesom globalizacije.

Povezujući svijet i dovodeći u konkurentski odnos različite razine proizvodnosti, u različitim državama, na različitim zemljopisnim područjima, na načelu komparativnih prednosti, globalizacija je promovirala dvije vrlo bitne razvojne odrednice gospodarstva:

- specijalizaciju u proizvodnji,
- ekonomiju volumena.

Tim dvjema odlikama treba svakako dodati i konkurenciju kao bitno obilježje tržišta, a u funkciji stalnog procesa snižavanja troškova robi i porasta kvalitete prijevoznih usluga.

Povijesna je zasluga prijevoza u svekolikom razvoju gospodarstva što je povezao proizvođače s drugim, udaljenim tržištima. Širenje tržišnog horizonta daleko iza granica domicila proizvodnje omogućilo je njezinu specijalizaciju na one proizvode što su se najbolje mogli koristiti komparativnim prednostima proizvođača. Specijalizacija je dovela do velikog porasta proizvodnje i ekonomije volumena.

Primjena ekonomije volumena, tj. masovna proizvodnja i masovni prijevoz roba i sirovina, rezultirali su takvim sniženjem troškova proizvodnje i prijevoza po jedinici proizvoda da je prekomorska, interkontinentalna trgovina roba i sirovina svih vrsta, pa i onih iznimno male unutarnje vrijednosti, postala ne samo moguća već sasvim uobičajena, i to u gotovo svim mogućim kombinacijama ishodišta, odredišta i količine robe.

Specijalizacijom i ekonomijom volumena, proizvođači su dobili nova široka tržišta za svoje robe, ali su se susreli i s novim pojmom s kojim su se morali nositi, a to je međunarodna konkurencija. S obzirom na to da se robne cijene oblikuju na tržištu po zakonu ponude i potražnje, na tržištu se prodaju samo tržišno konkurentne robe, dakle one koje mogu izdržati zadanu tržišnu cijenu. Izlaskom na tržište roba se sučeljava s konkurentskim proizvodima i dobiva svoju cijenu kao izraz ponude i potražnje u tom trenutku. Tek se na tržištu verificira vrijednost robe i njezina konkurentnost. Da bi bili konkurentni u borbi za tržište i na tržištu, proizvođači su stalno prisiljeni da snižavaju troškove *inputa* proizvodnje, na maksimalnu racionalizaciju resursima i na inventivnost. Snižavanje troškova proizvodnje i racionalizacija postiže se specijalizacijom u proizvodnji, ekonomijom volumena i širenjem tržišta.

Poradi toga može se zaključiti da specijalizacija u proizvodnji, ekonomija volumena i konkurencija, kao temeljna tržišna obilježja, imaju iznimno važnu funkciju kontinuiranoga i procesnog snižavanja cijena robama. Taj proces mogao se ostvariti samo uz pomoć razvijenoga prijevoznog sustava, sposobnoga da uz male prijevozne troškove približi tržišta i sjedini ih na globalnu, svjetsku razinu, pa u tomu i leži bitna funkcija i važnost prijevoza u ukupnomu gospodarskom sustavu. S obzirom na to da je od svih vrsta prijevoza morsko brodarstvo neusporedivo najvažnije, i po količinama i po vrijednosti ukupno prevezene robe, upravo je ono presudan čimbenik koji je generirao ovakav intenzivni rast proizvodnje i trgovine. Iz toga proizlazi da je globalizacija

proces, a morsko brodarstvo prijeko potreban instrument koji je omogućio takav proces.

4. Utjecaj globalizacije na morsko brodarstvo

The Influence of Globalisation on Shipping

Procesom globalizacije tržišta su postala dostupna, ali ne svima. Samo su uspješni proizvođači mogli biti konkurentni na međunarodnome tržištu. U tom procesu mnoga su poduzeća, pa i čitave nacionalne industrije, nestale jer nisu mogle izdržati pritisak međunarodne konkurencije. Proizvodnja se sve više koncentrirala na manji broj specijaliziranih proizvođača. Primjerice, satovi su se proizvodili u Švicarskoj, brodovi u Njemačkoj i Nizozemskoj, automobili s rezervnim dijelovima u Detroitu, kompjutori u SAD-u itd. Iz tih se specijaliziranih središta opskrbljivalo svjetsko tržište tim proizvodima.

Nakon faze koncentracije, uslijedila je faza disperzije proizvodnje ili, bolje reći, proizvodnih dijelova i sklopova, i ona uzima sve više maha. Naime, daljnji pad transportnih troškova, poboljšanje kvalitete prijevoznoga servisa, sve veća brzina i sve pouzdaniji prijevoz, doveli su do toga da je proizvodnja počela biti ponovno sve manje koncentrirana, ali u nešto drugačijem obliku. Satovi još uvijek imaju oznaku "*Swiss made*", ali su im sastavni dijelovi najčešće uvezeni. Automobili se još uvijek dizajniraju u Detroitu, ali se njihovi dijelovi proizvode u Meksiku ili Tajvanu. Sastavni se dijelovi kompjutora proizvode u Kini i Maleziji. a proizvođač sportske odjeće "*Nike*" je tzv. franšiznim ugovorom prepustio Indijcima dio svojega proizvodnoga programa. Tako se na proizvodima "*Nike*" sve češće nalazi oznaka "*Made in India*". Brodogradilišta u Njemačkoj, a poglavito u Nizozemskoj i Velikoj Britaniji, pomalo odumiru i nestaju jer brodograđevna industrija nije u stanju izdržati visoke standarde i skupu radnu snagu tih zemalja, pa se seli u druga područja, uglavnom zemlje u razvoju, gdje je jeftiniji *input*.

Liberalizacijom trgovine i smanjenjem ideoloških konflikata među vodećim nacijama, ove pojave poznate kao *outsourcing*, tj. disperziranje proizvodnje na razne lokacije, postaju sve češće. Ekonomska je pozadina ove pojave svakako u cijeni *inputa*. Ondje gdje je cijena *inputu* najpovoljnija, tu se proizvodnja i locira.

Proces *outsourcinga* je i u morskom brodarstvu uzeo maha. Štoviše, tu je upravo i otpočeo jer brodarstvo ima vrlo specifičnu karakteristiku što je mnoge druge gospodarske grane nemaju. To je eksteritorijalnost i fizička mobilnost brodova - oni se mogu lako pomicati na bilo koju lokaciju na svijetu, ali i izuzetna mobilnost s aspekta kapitala u smislu transfera vlasništva, registracije broda na zastavu pogodnosti, ili bilo kakav drugi transfer s financijskim smislom.

Trgovina unutar djelatnosti morskoga brodarstva i njegovih sastavnica jedna je od najliberalnijih gospodarskih grana. Sve se njegove sastavne kapitalne i druge komponente, kao što su: brodovi, zastava broda, klasifikacijski registar, osiguranje, bankarske usluge, knjigovodstveni servis, tehničko i komercijalno upravljanje brodovima i brodske posade - mogu nabaviti,

kupiti ili ugovarati u svjetskom, multinacionalnom, dakle globalnom okruženju. Brodari koji opslužuju svojim brodovima prijevoz tereta između dviju ili više zemalja, ne moraju više biti gospodarski entiteti niti jedne od zemalja u kojoj su sa svojim servisom involvirani. Nacionalnost broda postaje sve više prvorzredno formalno-pravno pitanje, a stvarno gubi nacionalni ekonomski smisao.

Na sljedećem hipotetskom primjeru uobičajene suvremene trgovinske transakcije ilustrirat će se koliko je globalizacija uzela maha u morskom brodarstvu. Danski brodar, vlasnik broda izgrađenoga u Hrvatskoj uz financiranje banke iz Njemačke, koji plovi pod zastavom Liberije, a osiguran je u Velikoj Britaniji i zaposlio je posadu s Filipina preko specijalizirane agencije za posadu s Cipra - ugovorio je brod u *time charter* s operatorom iz Nizozemske, koji je ugovorio prijevoz tereta proizvedenoga u Italiji, preko špeditera iz Švicarske i brokera iz Francuske. Teret je ukrcao na brod u luci u Sloveniji, a treba biti iskrcan u Bahrainu na terminalu u koncesiji lučkoga operatora iz Japana. Pojava ovakve multinacionalne parade u običnoj trgovinskoj transakciji sve je češća i u morskom brodarstvu. To je jedna od vanjskih manifestacija globalizacije.

Pretpostavku za ovako globalizirano brodarstvo omogućili su pojava otvorenoga registra, tj. zastava pogodnosti, i sve razvijenije specijalizirane djelatnosti u upravljanju pojedinim organizacijskim segmentima morskoga brodarstva, tzv. *ship management*. Specijalizacija funkcija unutar morskoga brodarstva otvorila je velike mogućnosti za *outsourcing*.

Jeftinijim državnim taksama, zastave su pogodnosti na sebe privukle velik broj brodova trgovačkih mornarica onih zemalja koje su nametale dosta veće financijske i ostale obveze brodovima svoje zastave. Tako su neke države, poput Liberije i Paname, koje prije nisu ni imale razvijenu mornaricu, odjednom postale pomorske sile. Treba napomenuti da su standardi i obvezni zahtjevi održavanja brodova tih zastava s aspekta sigurnosti u početku bili dosta labavi - na samomu minimumu, a često i ispod toga. Zbog toga su postale poznate kao "zastave srama". Kad su se međunarodnim konvencijama i propisima o sigurnosti plovidbe na moru regulirali minimumi sigurnosnih standarda na moru, taj je problem riješen, pa su otvoreni registri postali uglavnom jednako tako respektabilni kao i ostali.

Globalna je specijalizacija unutar same djelatnosti morskog brodarstva omogućila selektivan, multinacionalni pristup upravljanju brodovima s jedinim ciljem - što jeftinijeg i kvalitetnijeg *inputa*. Konvencionalni je brodar upravljao svojim brodovima iz svoje upravne zgrade, *Head Officea*, gdje su bile sjedinjene sve funkcije upravljanja brodovima: komercijalna, tehnička, nabavna, kadrovska, financijska i sl. Upravna je zgrada bila središnja kohezijska snaga koja je organizacijski skupljala sve funkcije. Suvremeni globalni brodar u razvijenom informatičkom sustavu ima mogućnost pojedine funkcije, svaku za sebe, ugovorno prepustiti različitim agencijama i tvrtkama specijaliziranim za određeni segment. I one će, u ime i za račun broдача, upravljati tim segmentom njegovih brodova, pa ga prema tome i dislocirati izvan nacionalnih granica, gdje god je to

potrebno. Primjerice, zahvaljujući sustavu zastava pogodnosti, sve je češća pojava da stvarno vlasništvo nad brodom nema ništa zajedničko sa zastavom koju brod vije. Ili dalje, nije uopće više potrebno da brodske posade budu domicilni pomorci zastave što je brod vije. Regrutiraju se oni pomorci koji su kvalitetni i jeftiniji, bez obzira na nacionalnost. Potraga za kvalitetnim i jeftinim pomorcima toliko je uznapredovala u proteklom desetljeću da se, kao specijalizirani globalni sustav regrutiranja pomoraca, razvila u unosan posao.

Organizacijska je struktura poduzeća morskoga broдача također u procesu svekolikih promjena. Suvremeni brodar ne treba čak više ni velebnu upravnu zgradu, statusno obilježje koje je resilo brođare prošloga svršenog vremena. Dovoljan je menadžer ili manji menadžerski tim koji koordinira raspršene funkcije. Pri tome treba napomenuti da specijalizirane tvrtke koje upravljaju posebnim organizacijskim segmentom nekoga broдача, mogu taj isti posao raditi i za više drugih broдача, naravno uz pretpostavku da ga obavljaju onako kako se i očekuje - besprijekorno, kvalitetno i jeftino. Ako to nije tako, na globalnomu, konkurentskom tržištu lako će se naći zamjena. "Porast tržišta trećih u upravljanju brodovima isključivo zavisi o kvaliteti usluga koje pružaju, kao i pogodnostima i prednostima kojima svom klijentu – brođaru nedvosmisleno dokazuju da pridonose njegovoj profitabilnosti i konkurentnosti."¹⁰

Zahtjevi su ovakve organizacijske strukture čvrsti i odnose se na kvalitetu posla. Veza je sa središnjicom ili koordinacijskim tijelom broдача labava, i to u oba smjera. Takva kombinacija čvrstoga zahtjeva i labavih veza daje ukupnoj organizacijskoj strukturi izuzetnu efikasnost i fleksibilnost. Uostalom, "[...] nove dimenzije poduzeća nisu samo u veličini i udjelu na tržištu već i u njegovoj snazi, u sposobnosti da stvara ideje i ostvaruje promjene."¹¹, a "[...] ono što čini suštinu privrednog integriteta, nije integritet poduzeća, već stupanj integriranja proizvodnje"¹².

Odvajanje pojedinih upravljačkih funkcija brođarskoga poduzeća od brođavlasnika broдача, bilo je, doduše kao rijetka iznimka, poznato još prije 2. svjetskog rata. Sredinom 60-ih godina potreba za uslugama profesionalnih specijaliziranih managerskih tvrtka je porasla kad su glavne velike naftne kompanije počele kupovati svoje vlastite tankere, pa su funkcije profesionalnog upravljanja delegirale izvan svojih tvrtka.

Naftna kriza u 1973. godini uzrokovala je fazu oštrec krize na tržištima morskog brodarstva. Mnogi su tradicionalni brođari propali, pa su se njihovi brodovi našli u rukama njihovih vjerovnika, poput banaka i drugih financijskih institucija, koji nisu imali ni znanja ni stručnih kadrova za upravljanjem brodovima. Izlazak su našli u profesionalnim menadžerskim tvrtkama. Nakon toga su se u 80-im godinama pojavili novi tipovi brođavlasnika, tzv. špekulanata imovinom, prije svega zainteresiranih za kupoprodaju brodova. Oni su također prepustili

¹⁰ K. Mitroussi: "Third party ship management: the case of separation of ownership and management in the shipping context", *Maritime Policy & Management*, Taylor and Francis Ltd, Vol.30, no.1, London, 2003, p. 79.

¹¹ D. Gorupić: "Suvremene tendencije u razvoju kapitalističkog poduzeća", *Ekonomski pregled*, br. 7-8, Zagreb, 1979, p. 419.

¹² N. Knežević: *Temeljni oblik organizacije udruženog rada*, Informator, Zagreb, 1975., p. 48.

upravljanje svojim brodovima profesionalnim menadžerskim tvrtkama.

Proces sve veće liberalizacije trgovine, deregulacije i slabljenja nacionalnih barijera u prošlom desetljeću još je više omogućio *outsourcing* upravljačkih funkcija morskoga brodarstva. Poradi toga se može reći da su u proteklih 40-ak godina profesionalne tvrtke za upravljanje brodovima u stalnom uzletu.

“Među razlozima koji su identificirani za ovakav uzlet djelatnosti upravljanja pojedinim organizacijskim funkcijama u brodarstvu kao servisne industrije, je stvarna potreba brodarstva za snižavanjem troškova gdje god može, da svoje brodove registrira u jednom od registra zastava pogodnosti i da dođe do novih izvora radne snage tj. pomoraca.”¹³

Kao kadrovski temelj za *outsourcing* poslužio je poslijeratni razvoj morskog brodarstva u velikom broju zemalja u razvoju. Izuzetno uzlazni trend i uspjeh brodarstva ohrabrio je veliki broj novih država Afrike i Azije, uglavnom bivših kolonija, što su nakon Drugoga svjetskog rata stekle samostalnost, ali i drugih, koji su brodarstvo, onakvo visokoakumulativno kakvo je tih

poratnih godina bilo, doživjeli kao izvrsnu prigodu za vlastiti razvoj. Vjerovali su da nacionalno brodarstvo može biti vrlo poželjan izvor prihoda za nacionalno gospodarstvo i da može osigurati radna mjesta. Stvarnost je bila ipak nešto drugačija, pa je put do vlastite trgovačke mornarice bio dosta teži. U prvom redu trebalo je proći izvjesno vrijeme da te mlade nacije usvoje *know-how* morskog brodarstva kao djelatnosti u cjelini. Osim toga, kako su trgovačke mornarice tih zemalja stasavale, morsko je brodarstvo ulazilo u svoju sve konkurentniju fazu. Postupno je postalo razvidno da brodarstva tih nacija nisu u stanju preživjeti u oštrim uvjetima konkurentskoga međunarodnog tržišta bez pomoći i subvencija. Međutim, čak i sa subvencijama, pa i uz oštre protekcionističke mjere, dosta je takvih novostvorenih brodarstva propalo. Ipak, uza sve poteškoće, oni koji su preživjeli, postali su solidan temelj razvoju i vlastitoga brodarstva i globalnom *outsourcingu* pojedinih organizacijskih komponenata suvremenoga morskog brodarstva.

Proces je globalizacije istodobno doveo do pojave drastičnoga opadanja kapaciteta trgovačkih mornarica najrazvijenijih zemalja, što ilustrira tablica 3.

Tablica 3. Pomorski angažman tradicionalnih pomorskih zemalja u 2000. godini
Table 3. Engagement of traditionally maritime oriented nations in 2000.

Država	Udio vrijednosti u svjetskoj trgovini u %	Udio vrijednosti u svjetskoj mornarici po dwt u %
SAD	15,7	7,87
Njemačka	8,1	4,11
Japan	6,6	12,74
Velika Britanija	4,7	3,76
Francuska	4,6	1,48
Italija	3,6	1,84
Nizozemska	3,1	0,85
Belgija – Luksemburg	2,9	0,99
Španjolska	2,0	0,71
Rusija	1,1	2,09
Norveška	0,7	10,90

Izvor: UNCTAD (2001), *Review of Maritime Transport, United Nations, Geneva, 2001., Table 30.*

Iz tablice 3. uočava se da od tradicionalnih pomorskih razvijenih zemalja - jedino Japan, Norveška i Rusija imaju veći postotak udjela vlastite trgovačke pomorske mornarice izražen u dwt nego što im je postotak udjela u vrijednosti trgovine. U svim ostalim razvijenim zemljama sa stoljetnom pomorskom tradicijom, poput Velike Britanije, Nizozemske, Španjolske, Francuske ili Italije, ona je ispod trgovinske robne razmjene, pa u odnosu prema toj razmjeni i kontinuiranom trendu opadanja, može se reći da je vlastita mornarica u tim zemljama minorizirana.

Primjerice SAD, nekad prestižna pomorska sila u trgovačkoj mornarici, danas je ostala na vrlo skromnoj mornarici. Usprkos brojnim protekcionističkim mjerama što su obvezivale naručitelje da se koriste samo brodovima SAD zastave, poput poznatoga zakona *The Jones Act*, američka se trgovačka mornarica iz godine u godinu sustavno smanjivala.

“Kombinacija dviju moćnih sila rezultirala je trendom opadanja mornarica najrazvijenijih zemalja. Jedna sila je moć tržišnih snaga koje vode globalnu ekonomiju i specijalizaciju općenito, a druga je politička stvarnost za pregovaračkim stolom. Politička stvarnost u razvijenim zemljama percipira morsko brodarstvo isključivo u funkciji servisiranja trgovinskih potreba tih zemalja.”¹⁴ Očito je da gospodarskim subjektima velike većine razvijenih zemalja prioritet nije u veličini flote ili tonaže, već u zaobilazanju barijera koje su se ispriječile na putu jeftinoga prijevoza tereta.

Međutim, treba ipak istaknuti da su upravo gospodarski entiteti razvijenih zemalja najviše involvirani u kreacijama *outsourcinga* i njegovi su najčešći korisnici, a radi zaobilazanja barijera na svojoj nacionalnoj razini. Upravo se oni najčešće i nalaze u vrhu logističkog lanca opskrbljivanja, dakle na pozicijama odakle se vuku konci i

¹³ K. Mitroussi: op. cit., p. 79.

¹⁴ Th. C. Grammenos et al, op. cit., p. 51.

upravlja logističkim procesima, u kojima je brodarstvo samo jedan od logističkih segmenata u ukupnom gospodarskom sustavu.

Pozadina je te pojave svakako u prijevoznim troškovima. Primjerice, brod SAD zastave, izgrađen u SAD brodogradilištu, prema SAD standardima, s posadom od SAD državljana, sa svim državnim poticajima i subvencijama je - preskup, pa nije u stanju tržišno konkurirati. Američkom trgovcu poduzetniku cijeli posao ovisi o pojedinim troškovnim stavkama, pa ako mu je prijevoz pod vlastitom zastavom skup, onda za njega posao ili nema nikakva smisla ili će pak naći načina da premosti taj problem jeftinijim prijevozom. U globaliziranom svijetu pomorskoga brodarstva, trgovina je razvijenih zemalja lako i djelotvorno našla rješenje tog problema, a i državne su administracije morale popustiti pritiscima gospodarske logike i prešutno tolerirati neke pojave. Konačno, jeftiniji prijevoz, tko ga god ostvario, s aspekta administracije znači i jeftiniju cijenu na domaćem tržištu. S aspekta poduzetnika trgovca, jeftiniji prijevoz znači manji poslovni rizik i veći profit. S obzirom na to da je vlastito morsko brodarstvo kao globalizirana visoko konkurentna servisna djelatnost u tim zemljama postalo preskupo, dijelom je prepušteno onima koji to mogu jeftinije i djelotvornije operativno napraviti.

Poradi toga toliko rabljeni argument da trgovina ide za zastavom broda, uopće ne stoji - bar ne više. Lobirale su ga samo uske interesne skupine koje su tražile od svojih država poticaje, subvencije i pomoć za svoje brodarske tvrtke. "Činjenica je da je ključna varijabla ekonomskog razvoja efikasan pomorski transport, u kojem nije bitno ni vlasništvo nad brodovima niti državna kontrola."¹⁵

Uostalom, sve su labavije barijere i pitanje stvarnoga vlasništva nad brodom učinile dosta fluidnijim, ako ne i maglovitijim. "Velik broj stvarnih brodarskih tvrtki izbjegava vezu s brodovlasništvom u cilju izbjegavanja porezne obveze, pravne odgovornosti i odštetnih zahtjeva, pa se stoga radije pojavljuju kao managerske tvrtke umjesto kao brodovlasnici, što izaziva konfuziju oko stvarnog identiteta."¹⁶

Brodarska tvrtka, kao i svaki drugi gospodarski entitet, isto je tako vrsta robe, tzv. *exchange commodity*, pa prema tome preko burze, tj. tržišta dionicama, može biti disperzirana na velik broj višenacionalnih vlasnika u svim mogućim kombinacijama vlasništva. Štoviše, sve je izraženija pojava da se stvarno vlasništvo nad brodom i brodarskom tvrtkom premješta od tradicionalnoga nacionalnog brodarstva na višenacionalnu razinu, a vlasnici su, primjerice: raznovrsni mirovinski fondovi, skriveni *off shore* aranžmani, velike multinacionalne kompanije, imućniji pojedinci koji u takvu ulaganju nalaze rješenje za izbjegavanje plaćanja svoje porezne obveze ili su pak špekulanti koji u kupoprodaji brodova vide brzu zaradu. U sustavu korporacija (kvazi-javna tvrtka) vlasniku je broda ostao jedva simboličan oblik vlasništva jer su snaga, odgovornost, pa i sve bitno što je činilo sastavni dio brodovlasništva, prešle na specijalizirane skupine menadžerskih tvrtka koje drže kontrolu.

¹⁵ M. Audige, "Maritime Transport Serving West and Central African Countries: Trends and Issues", The World Bank, Washington D.C., 1995, SSATP Working Paper no.16.

¹⁶ K. Mitroussi, op. cit., p.80.

5. Zaključak

Conclusion

Može se zaključiti da postoji snažan interakcijski utjecaj morskoga brodarstva i globalizacije. Opravdano je reći i da je morsko brodarstvo jedan od instrumenata procesa globalizacije. Pretpostavka za ostvarenje integriteta globalnoga svjetskog tržišta je razvijeni prijevoz koji omogućuje transparentnost roba bez obzira na udaljenost i količinu. Globalizirano je morsko brodarstvo u stalnom procesu svekolikih promjena. Sve više propisa koji reguliraju plovidbu morem i trgovinu, od sigurnosti plovidbe na moru pa do trgovinskih i drugih pravila - unificiraju se i donose konvencijama, na globalnoj razini. Sve slobodniji protok ljudi, kapitala i ideja, s jedne strane, i tehnološki napredak, kompjutorizacija i informatika, s druge strane, nisu samo izmijenile sliku komandnoga mosta na brodu nego i tehnologiju poslovanja, financija i poslovnih transakcija. Zastave pogodnosti i specijalizacija funkcija unutar grane morskoga brodarstva omogućili su *outsourcing*, dakle disperziju upravljačkih funkcija pojedinih segmenata brodarstva, ali i disperziju vlasništva nad brodom, izvan barijera nacionalnih granica. Disperzija upravljačkih funkcija brodarskih poduzeća mijenja njihovu organizacijsku strukturu i omogućuje da postane učinkovitija i fleksibilnija. Ekonomska je pozadina svih ovih promjena prije svega u daljnjem snižavanju prijevoznih troškova. Poradi toga se može zaključiti da proces globalizacije pozitivno utječe na opadanje troškova prijevoza morskim brodovima, čime je dokazana polazna hipoteza ovoga rada.

Literatura

References

1. Audige, M.: *Maritime Transport Serving West and Central African countries, Trades and Issues*, SSATP Working Paper no. 16., The World Bank, Washington D. C., 1995
2. Cipolla, C.: *The Economic History of World Population*, Pelican, London, 1968
3. Gorupić, D.: "Suvremene tendencije u razvoju kapitalističkog poduzeća", *Ekonomski pregled*, br. 7-8, Zagreb, 1979.
4. Grammenos, C. Th., et al: *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, 2002
5. Knežević, N.: *Temeljni oblik organizacije udruženog rada*, Informator, Zagreb, 1975.
6. Micklethwait, J., Woolridge, A.: *A Future Perfect*, Random House Business Books, London, 2001
7. Milardović, A.: *Pod globalnim šeširo*, (CPI) Centar za politička istraživanja, Zagreb, 2004.
8. Mitroussi, K.: 'Third party ship management, The case of separation of ownership and management in the shipping context', *Maritime Policy & Management*, Taylor and Francis Ltd, vol. 30., no. 1., London, 2003
9. Rubinić, I.: *Ekonomika brodarstva*, Viša pomorska škola, Rijeka, 1965.

10. Smith, A.: *The Wealth of Nations*, Penguin English Library, London, 1983

11. Thompson, A. A., Jr., Strickland, A. J., III: *Strategic Management*, 12th edition, McGraw-Hill / Irwin, New York, 2001

12. 'Review of Maritime Transport', UNCTAD (2001), United Nations, Geneva, 2001

13. 'Shipping Statistics Yearbook 2004', (ISL) Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen, Dec. 2004

Rukopis primljen: 21.2.2006.

