

Dr. sc. Ivo Domijan-Arneri

Viši asistent
Sveučilište u Dubrovniku
Dubrovnik

PROMJENE U PERCEPCIJI FUNKCIJE MORSKOGA BRODARSTVA U SUSTAVU NACIONALNOGA GOSPODARSTVA

UDK / UDC: 656.6(338.46)

JEL klasifikacija / JEL classification: L99

Pregledni rad / Review

Primljeno / Received: 21. svibnja 2007. / May 21, 2007

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 03. svibnja 2007. / July 03, 2007

Sažetak

U ovom radu obrađena je problematika uloge suvremenoga morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva. Proces je globalizacije u prošlom desetljeću doveo do velikih promjena. Sve slobodniji transfer vlasništva i kapitala, privatizacija morskog brodarstva i pojava outsourcinga sve više slabe nacionalni karakter morskog brodarstva. Postaje teže definirati što je zapravo nacionalno morsko brodarstvo. U takvim se uvjetima gube tradicionalni ciljevi protekcionizma nacionalnog brodarstva, pa zemlje počinju drugačije percipirati funkciju morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva. Prioriteti zemalja postaju jeftin i kvalitetan prijevoz umjesto zaštite nacionalnog brodarstva. Ukupan ekonomski učinak takva pomorskog prijevoza povoljniji je od alimentiranja skupoga nacionalnog brodarstva iz državnog proračuna. Na globalnoj razini sazrijevaju međunarodne institucije poput IMO i OECD, pa se pitanje regulacije morskog brodarstva sve više pomiče s nacionalne na međunarodnu razinu odlučivanja, a to znači na institucionaliziranje javnog interesa. U tom smjeru mijenja se i shvaćanje funkcije države. Umjesto zaštite nacionalnog brodarstva, interes se država usmjerava na zaštitu javnoga interesa.

Ključne riječi: *nacionalno morsko brodarstvo, privatizacija, outsourcing, protekcionizam, globalizacija, liberalizacija, poduzeća morskog brodarstva,*

1. UVOD

Proces globalizacije unosi u morsko brodarstvo goleme promjene. Liberalizacijom trgovine i deregulacijom dolazi do ukidanja mnogih nacionalnih barijera. To omogućuje pojavu *outsourcinga*, tj. dislociranja pojedinih funkcija poduzeća morskog brodarstva izvan nacionalnih granica, i to u svim mogućim kombinacijama zemljopisnih lokacija - gdje god to ima ekonomskoga smisla. Sve je češća pojava da stvarno vlasništvo nad brodom nema ništa zajedničko sa zastavom koju brod vije. Nacionalnost broda poprima sve više formalnopravni karakter, dok stvarno gubi nacionalni ekonomski smisao. Istodobno se na globalnoj razini završavaju procesi privatizacije morskog brodarstva i nestaju državna poduzeća nacionalnih brodara. U takvim okolnostima svekolikih promjena, gube se i nestaju tradicionalni ciljevi protekcionizma morskog brodarstva, što logično unosi promjene u shvaćanju funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva.

Sukladno takvoj problematici postavljen je i predmet istraživanja ovoga rada. Promotrit će se promjene u percepciji funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga brodarstva nastale zbog utjecaja relevantnih promjena u morskom brodarstvu.

Iz tako definiranog predmeta istraživanja slijedi hipoteza ovoga rada. Proces privatizacije i *outsourcing* u morskom brodarstvu uzrokovali su da je vlasnička i nacionalna struktura suvremenoga morskog brodarstva poprilično zamagljena. Time su nestali temeljni razlozi državnog protekcionizma u nacionalnom brodarstvu. Institucionalni okviri globaliziranoga morskog brodarstva sve se više pomiču s nacionalne na međunarodnu razinu odlučivanja, a to znači pomak interesa države od zaštite nacionalnoga morskog brodarstva prema zaštiti javnog interesa.

Problematika je obrađena u šest međusobno povezanih cjelina. Nakon uvoda, u drugom dijelu, "Procesi promjena u morskom brodarstvu", upućeno je na relevantne promjene do kojih je došlo u morskom brodarstvu, s posebnim osvrtom na pojavu *outsourcinga*. U trećem dijelu raspravljani su "Uzroci napuštanja protekcionizma u nacionalnim brodarstvima", dok četvrti dio rada obrađuje proces "Privatizacije morskog brodarstva". Peti dio, "Funkcija morskog brodarstva u sustavu nacionalnog gospodarstva", elaborira zbog čega je zapravo došlo do promjena u shvaćanju funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva, i kakve su te promjene. Zadnji dio, "Zaključak", sinteza je rezultata istraživanja, temeljem kojih je dokazana postavljena hipoteza.

2. PROCESI PROMJENA U MORSKOM BRODARSTVU

U posljednjem desetljeću prošloga stoljeća, ekonomska realnost procesa globalizacije sve je više nametala potrebu promjena u svjetskomu gospodarskom sustavu. Proces globalizacije unosi tendenciju deregulacije i ukidanja mnogih nacionalnih barijera. Te su promjene zahvatile i djelatnost morskog brodarstva. Do njih je došlo iz nekoliko razloga. Prije svega WTO (*World Trade Organisation*) je pokrenuo proces sve veće liberalizacije trgovine i deregulacije u mnogim segmentima gospodarskih aktivnosti, uključujući i morsko brodarstvo. Liberalizacija je dovela do još veće uporabe zastava otvorenoga registra i svekolikog *outsourcinga* u brodarstvu. "Sa porastom procesa globalizacije u morskome brodarstvu, porastao je i transfer brodova sa nacionalnih zastava na zastave otvorenog registra, tako da je već polovica svjetske trgovačke mornarice registrirana pod inozemnom zastavom."¹ Osim toga, liberalizacija je znatno olakšala slobodan transfer ljudi, ideja, kapitala i pojedinačnih funkcija poduzeća morskog brodarstva. To je omogućilo da se gospodarska djelatnost poduzeća morskog brodarstva i njegovih sastavnih dijelova razmještaju ondje gdje je jeftinije.

Pri tome valja naglasiti da "(...)liberalizacija označava proces uklanjanja institucionalnih i drugih prepreka koje stoje nasuprot privatnih interesa, slobode gospodarskih odnošaja i tržišnog natjecanja, s ciljem učinkovitijeg i uspješnijeg ostvarenja privatnih i društvenih interesa."²

Proces globalizacije snažno nameće liberalizaciju ekonomskih odnosa, ukidanje ekonomskih barijera nacionalnih granica i izjednačavanje uvjeta poslovanja na globalnoj razini. Protivnici globalizacije u tome vide mogućnost ekspanzije kapitala razvijenih zemalja u zemlje u razvoju, i njihovu kolonizaciju. S druge strane, liberalizacija dovodi do masovnog procesa *outsourcinga*, dakle razmještaja gospodarskih entiteta u područja s izraženim komparativnim prednostima, pa prema tome i nižim troškovima inputa proizvodnje, a to su uglavnom zemlje u razvoju.

Morsko brodarstvo evoluiralo i poprima novu gospodarsku dimenziju globalne specijalizacije u kojoj sve manje ima mjesta iracionalnom svaštarenju unutar nacionalnih granica. Institut otvorenog registra i pojava specijalizacije na pojedine organizacijske segmente funkcija morskog brodarstva omogućuje *outsourcing*, to jest dislociranje funkcija upravljanja brodarskim poduzećima u svim mogućim zemljopisnim kombinacijama. Temeljni su kriteriji: sniženje troškova i povećanje kvalitete servisa. "Liberalizacija transporta označuje da će opstanak i daljnji razvoj transportnih tvrtki na transportnom tržištu ovisiti

¹ Stopford, M. (2003), *Maritime Economics*, Second Edition, Routledge, London, str. 453.

² Zelenika, R., Pupovac, D. (2000.), Od protekcionizma do liberalizacije transporta, *Naše more*, 47, 5-6., Dubrovnik, str. 191.

isključivo o nesputanoj konkurentskoj borbi koja će voditi nižim troškovima transporta i većom kvalitetom usluga."³

Djelatnost morskog brodarstva i njegovih sastavnih dijelova jedna je od najliberalnijih gospodarskih grana, unutar koje su se razvile posebne trgovinske aktivnosti. Naime, 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, dakle kupiti ili ugovarati na svjetskom tržištu. Brodari koji opslužuju svojim brodovima prijevoz tereta između dvije 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 formalno-pravno pitanje, a stvarno gubi nacionalni ekonomski smisao.

Mogućnošću *outsourcinga* prvi su počeli koristiti brodari razvijenih zemalja poput SAD-a, Velike Britanije, Nizozemske, Italije, Grčke i Španjolske. Kad je iskorištavanje brodova pod njihovom nacionalnom zastavom postalo skupo, brodari su potražili jeftinija rješenja i prebacili su dobar dio svojih brodova izvan jurisdikcije svojih zemalja, registrirajući ih u zemljama zastava pogodnosti. I upravo zahvaljujući sustavu zastava pogodnosti, sve je češća pojava da stvarno vlasništvo nad brodom nema ništa zajedničko sa zastavom koju brod vije. Tako je došlo do pojave drastičnoga opadanja kapaciteta nacionalnih zastava trgovačkih mornarica najrazvijenijih zemalja. "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."⁴ Prema tome, očito je da gospodarskim subjektima velike većine razvijenih zemalja prioritet nije u veličini mornarice, već u zaobilazanju barijera koje su se ispriječile na putu jeftinog prijevoza tereta.

Treba ipak istaknuti da su se upravo gospodarski entiteti razvijenih zemalja najviše involvirali u kreacijama *outsourcinga* u morskome brodarstvu, a radi zaobilazanja barijera na nacionalnoj razini. Iz toga proizlazi da subjekti razvijenih zemalja stvarno kontroliraju veći dio vlasništva nad brodovima zastava pogodnosti. Upravo se oni najčešće i nalaze u vrhu logističkog lanca, dakle na pozicijama koje vuku konce i upravljaju logističkim procesima u kojima je brodarstvo samo jedan od logističkih segmenata u ukupnomu gospodarskom sustavu.

Brodarstvo postaje servis gospodarstva u cjelini i kao takvo ima tendenciju strateškog povezivanja s gospodarskim sustavima više razine. Naime, morsko je brodarstvo izgubilo onu poslovnu izdvojenost koju je sebi moglo

³ Ibidem

⁴ Grammenos, C. Th., et al. (2002), *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, str. 51.

priuštitu u poslijeratnom razdoblju relativno dugoga poleta na tržištu morskog brodarstva. Proces globalizacije utjecao je na sve veće integriranje pojedinačnih dijelova gospodarstva u složene više cjeline logističkih lanaca svjetskog gospodarstva. Povećanje opsega i proširenje strukture potražnje na tržištu morskog brodarstva uvjetovalo je da ono kao gospodarska djelatnost ne može djelovati izdvojeno od ostaloga gospodarstva. Pritisnuto dubokim krizama iz 80-ih i 90-ih godina prošloga stoljeća, ono je sve više postajalo sastavnim dijelom ukupnih logističkodistribucijskih lanaca.

Takve se promjene odražavaju na organizacijsku strukturu suvremenog poduzeća u morskome brodarstvu. Središnja kohezijska snaga poduzeća više nije u upravnoj zgradi koja je organizacijski ujedinjavala sve funkcije. Pojedine upravljačke funkcije brodarskoga poduzeća sve češće se odvajaju od brodarica, disperziraju i lociraju ondje gdje to ima ekonomskog smisla. Povjeravaju se specijaliziranim menadžerskim tvrtkama izvan matičnoga poduzeća. "Zahtjevi ovakve organizacijske strukture su čvrsti i odnose se na kvalitetu posla. Veza sa središnjicom odnosno koordinacijskim tijelom brodarica je labava i to u oba smjera. Ovakva kombinacija čvrstog zahtjeva i labavih veza daje ukupnoj organizacijskoj strukturi izuzetnu efikasnost i fleksibilnost."⁵ 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, a ono što čini bit gospodarskoga integriteta nije integritet poduzeća, već stupanj integriranja proizvodnje.

Globalna specijalizacija unutar same djelatnosti morskog brodarstva omogućila je selektivan, multinacionalni pristup upravljanju brodovima s jedinim ciljem - što jeftinijim i kvalitetnijim inputom.

Očito je da svekolike promjene i vrlo dinamičan razvoj morskog brodarstva i njegova transformacija u svoj suvremeniji, vrlo kompleksan oblik dijela logističkodistribucijskog lanca, jača međuovisnost brodarstva i globalnoga gospodarskog sustava.

Masovnijoj pojavi *outsourcinga* prethodilo je u 90-im godinama prošloga stoljeća nešto drugačije shvaćanje učinkovite ekonomske politike najrazvijenijih zemalja prema nacionalnom brodarstvu. Tih su se godina sve češće i oštrije počela kritizirati ekonomska zaštita i državna regulacija nacionalnoga morskog brodarstva radi pomaganja određene interesne skupine oko tog brodarstva. Činjenica jest da je takva regulirana zaštita, dakle protekcionizam, donosila korist samo zaštićenim brodarima, a bila je na štetu poreznih obveznika. Osim toga takva regulirana zaštita morskog brodarstva ne samo da je bila skupa nego je zahtijevala i dodatnu glomaznu državnu administraciju. Međutim, ciljevi protekcionizma nacionalnoga brodarstva postupno su izgubili svoju svrhu, što je znatno pridonijelo promjenama percepcije državnih administracija prema

⁵ Domijan-Arneri, I. (2006.), Globalizacija i morsko brodarstvo, Naše more, 53, 1-2, Dubrovnik, str. 14.

nacionalnom morskom brodarstvu, a što će se detaljnije elaborirati u nastavku ovoga rada.

Drugi razlog promjenama proizišao je iz procesa privatizacije morskoga brodarstva, dakle transfera vlasništva s državnoga na privatni sektor, a što će se detaljnije elaborirati u 4. glavi.

Neke se bitne činjenice, naravno, nisu pritom promijenile. Svrha postojanja brodarstva kao takvog, rastuća potreba za prijevozom tereta morem i dobit kao temeljni motiv svake gospodarske aktivnosti - ostali su nepromijenjeni.

3. UZROCI NAPUŠTANJA PROTEKCIONIZMA U NACIONALNIM BRODARSTVIMA

Za protekcionizam se općenito može reći da je motiviran zaštitom domaće proizvodnje od inozemne konkurencije. "Nastojanja vlada svih zemalja usmjerena su na povećanje blagostanja, stabilnost i životni standard svojih žitelja. Da bi ostvarili te svoje ciljeve često implementiraju mjere koje utječu na međunarodnu trgovinu."⁶ Takve mjere imaju karakter protekcionizma.

S ekonomskog aspekta, protekcionizam se u morskom brodarstvu može definirati kao skup mjera ekonomske politike određene zemlje ili skupine zemalja kako bi se zaštitila vlastita trgovačka mornarica. "Protekcionizam je proces koji administrativnim mjerama i praktičnim ponašanjem favorizira korištenje nacionalne trgovačke mornarice radi zaštite interesa nacionalnog gospodarstva."⁷ Praksa pomorskih zemalja vrlo je bogata raznim oblicima protekcionizma. Dva su temeljna restriktivne mjere i subvencije.

Restriktivne su mjere sve one koje određene zemlje ili skupine zemalja poduzimaju da bi zaštitile svoje nacionalne interese na međunarodnim tržištima morskoga brodarstva. To je zapravo reakcija i odgovor na primjenu liberalističke doktrine, a odnosi se na inozemne brodare poradi kanaliziranja što veće količine tereta na brodove vlastite zastave. Zaštita nacionalnih interesa manifestira se, kako jednostranim donošenjem mjera određene zemlje, tzv. unilateralizam, tako i ugovornim reguliranjem interesa dviju ili više zemalja, tzv. bilateralizam ili multilateralizam u morskom brodarstvu. Unilateralizam, bilateralizam i multilateralizam tako dobivaju utjecajnu poziciju kao jedan od važnih čimbenika na tržištu jer osiguravaju brodarima zemlje koje zastavu viju monopol u prijevozu određenih tereta.

⁶ Fry, L. F., Stoner, R. C., Hattwick E. R. (1998), *Business - An Integrative Framework*, Irwin / McGraw-Hill, Boston, str. 194.

⁷ Mencer, I. (1999.), *Segmentacija tržišta – temelj izrade strategije na primjeru poduzeća morskog brodarstva*, Naše more, 46, 5-6, Dubrovnik, str.165.

Povlašten pristup tržištu jednih i restriktivan, to jest ograničavajući pristup drugih ostvaruje se na temelju dozvola, koncesija i ograničenja pristupa do određenog tržišta preko kontigenata.

U okviru restriktivnih mjera poseban je oblik diskriminacija zastava, čime pojedine zemlje ili skupine zemalja ograniču slobodan tijek tereta, preferirajući prijevoz brodovima određenih zastava.

Restriktivne mjere nacionalnih brodarstava stvarno rezultiraju sužavanjem i deformiranjem tržišta morskog brodarstva, pa čak i zatvaranjem dijela tržišta. Tereti u međunarodnoj razmjeni na kojima se primjenjuju nacionalne restriktivne mjere uopće ne dolaze na slobodno tržište, već se kreću u zatvorenom krugu privilegiranih nacionalnih mornarica odnosnih zemalja.

Subvencioniranje je drugi način protekcionizma nacionalnog brodarstva, a odnosi se na posredni ili neposredni materijalni oblik pomoći vlastitom brodarstvu. Oblici subvencioniranja su, primjerice, davanja operativnih subvencija brodarstvu, davanja povoljnih zajmova za izgradnju brodova, smanjenje administrativnih obveza brodarica prema vlastitoj zemlji i davanje poreznih, carinskih i drugih finansijskih olakšica. Posljedica takve državne intervencije je smanjenje onih vrsta troškova poslovanja na koje se subvencije odnose, kako bi se povećala konkurentna sposobnost brodarica na međunarodnom tržištu.

Može se reći da je "protekcionizam u morskome brodarstvu ograničavajući faktor razvoja tržišta morskog brodarstva"⁸, deformira ga tako da ga sužava i "(...) utječe na intenzivan rast ponude na tom tržištu"⁹. Porast ponude dovodi do bespoštedne konkurentne borbe na tržištu morskog brodarstva, što je posebice izraženo u uvjetima kriznih razdoblja.

Razlozi zbog kojih su pomorske zemlje poduzimale protekcionističke mjere proizlaze iz ciljeva što su se protekcionizmom željeli ostvariti. Rubinić¹⁰ je još 1976. g., kao najvažnije ciljeve protekcionizma naveo:

1. izgradnju i zaštitu trgovačke mornarice iz vojnih razloga,
2. kompenzaciju i posljedicu nepovoljnoga ekonomskog položaja trgovačke mornarice u slučajevima negativnih razlika u elementima nacionalnog i međunarodnog tržišta,
3. zadovoljavanje nacionalnog prestiža,
4. osposobljavanje nedostavno razvijene trgovačke mornarice da dosegne odgovarajući stupanj razvoja,

⁸ Mencer, I. (1990.), *Tržište morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, str. 18.

⁹ Ibidem

¹⁰ Rubinić, I. (1976.), *Ekonomika brodarstva*, Ekonomski fakultet, Rijeka, str. 630.

5. uštede deviza koje se inače daju za plaćanje prijevoza robe stranim brodarima,
6. stvaranje ili održavanje mogućnosti zapošljavanja domaćih pomoraca,
7. uzvratanje na stvarnu ili pretpostavljenu diskriminatornu praksu konferencija ili drugih zemalja,
8. poboljšanje kvalitete trgovačke mornarice i povećanje njezine konkurentske sposobnosti.

Od vremena ovakva koncepta shvaćanja ciljeva protekcionizma morsko je brodarstvo doživjelo goleme promjene. Primjerice, u posljednjih nekoliko godina urušio se čak i stoljetni institut strogih linijskih konferencija. Nitko ih nije ukinuo. Postale su suvišne, nepotrebne, pa i smetnja linijskom poslovanju u promijenjenim uvjetima. Nadalje, zasigurno nema smisla tvrdnja da se "(...) najveće neposredno značenje morskog brodarstva u nacionalnoj privredi sastoji ponajprije u povezivanju s drugim samostalnim (suverenim) nacionalnim privredama"¹¹. Lansirali su je oni kojima je, iz nekog razloga, u interesu bilo imati svoje, pa makar i skupo brodarstvo. Naime, ako brodarstvo neke inozemne zastave može jeftinije i kvalitetnije obaviti prijevoz od nacionalnoga, onda su ukupni učinci takva prijevoza ipak povoljniji za zemlju skupljega nacionalnog brodarstva. Zato se u izmijenjenim uvjetima poslovanja globaliziranoga morskog brodarstva nabrojani ciljevi protekcionizma doimaju poprilično apsurdnima i praktično bez svrhe.

Ukidanjem većine ekonomskih, pa i političkih barijera, nestali su zapravo i motivi za takve oblike državnoga protekcionizma, pa ih nema ni potrebe posebno elaborirati. Shvaćanje nacionalnih ekonomskih prioriteta umnogome se promijenilo.

Drukčija percepcija učinkovite ekonomske politike pojedine države proizišla je kao logična posljedica promjena zbog razvoja tržišta. Naime, svaka ekonomska zaštita na ovaj ili onaj način košta i mora se namirati ili iz državnog proračuna ili pak od potrošača, i to povećanjem cijene proizvoda. To je i bio povod oštrim kritikama takve vrste protekcionizma, dakle neposrednog upletanja države i njezina podupisanja neefikasnoga nacionalnog brodarstva. Mnoge su zemlje, poglavito one razvijene, shvatile da njihov stvarni interes leži u povoljnijim ukupnim ekonomskim učincima, a to znači u jeftinijoj pomorskoprijevoznoj usluzi I, u konačnici, jeftinijim robama na svojem tržištu, a ne u skupim interventnim zahvatima i subvencijama nacionalne mornarice iz ionako opterećenih državnih proračuna. Razvijene su zemlje postale dosta selektivnije u zaštiti svojega brodarstva. Naglasak je stavljen na potrebu što jeftinijega pomorskog prijevoza, a ne na protekcionizam nacionalnoga morskog brodarstva.

¹¹ Glavan, B. (1992.), *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, str. 225.

Ekonomski je interes svakoj državi jeftin prijevoz, a ne subvencioniranje brodarstva nacionalne zastave, koje je ionako gotovo u potpunosti privatizirano.

4. PRIVATIZACIJA MORSKOGA BRODARSTVA

Usporedno s raspravama o svrsi protekcionizma sazrijevalo je shvaćanje da je djelotvornost privatnog vlasništva mnogostruko veća od državnoga i da snaga nije u veličini nacionalne trgovačke mornarice, nego u cijeni prijevoza. To je dovelo do općeg trenda privatizacije morskog brodarstva i deinvestiranja, prije svega najrazvijenijih država, u morsko brodarstvo. Svjetski je proces privatizacije morskog brodarstva uglavnom dovršen raspadom bivšeg Istočnog bloka i privatizacijom njihovih trgovačkih mornarica.

Proces privatizacije morskog brodarstva odnosi se na transfer vlasništva s državnoga na privatni sektor. "Proces privatizacije u razvijenim gospodarstvima označava potrebit korektivni zahvat glede povećanja učinkovitosti transportnog sustav."¹² Shodno tome, interes države jest pomicanje sa skupog subvencioniranja poduzeća nacionalnih morskih brodara iz proračuna na jeftinije i djelotvornije organiziranje pomorskoga prijevoza. Jeftinije i djelotvornije servisiranje potreba vlastitoga gospodarstva moguće je jedino slobodnom konkurentskom utakmicom na tržištu, pa ako se brodarstvo vlastite zastave može natjecati s konkurencijom, tim bolje. Ako ne, onda prijevoz treba prepustiti onome tko je jeftiniji i kvalitetniji.

Procesom privatizacije morskog brodarstva nestaje i potreba država za skupim i složenim protekcionističkim sustavima svojih nacionalnih zastava. Naime, brodarsko poduzeće, kao i svaki drugi gospodarski entitet, isto je tako vrsta robe, tzv. *exchange commodity*, pa prema tome preko burze, 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 brodarica na višenacionalnu razinu, a vlasnici su primjerice: različiti mirovinski fondovi, skriveni *off shore* aranžmani, velike multinacionalne kompanije, imućniji pojedinci koji u takvu ulaganju nalaze rješenje za izbjegavanje plaćanja svoje porezne obveze ili pak špekulanti koji u kupoprodaji brodova vide brzu zaradu.

Široke mogućnosti *outsourcinga*, kao i sve slobodniji transfer kapitala i kapitalnih resursa, zamagljuje stvarnu vlasničku i nacionalnu strukturu brodarskog poduzeća i sve više ga internacionalizira iznad nacionalnih barijera. Upravo iz razloga sve veće multinacionalnosti brodarskih poduzeća, veze poduzeća morskog brodarica s domicilnom državom postaju sve labavije. To jest razlogom što je u posljednja dva desetljeća došlo do pojave opadanja i minoriziranja trgovačkih mornarica gotovo svih razvijenih zemalja svijeta.

¹² Zelenika, R., Pupovac, D. (2000.), op. cit., str. 190.

U tom je kontekstu logičan i sve manji interes države da protekcionističkim mjerama štiti i pomaže morsko brodarstvo jer se ono privatiziralo i internacionaliziralo u tolikoj mjeri da je i stvarno vlasništvo nad brodovima često zamagljeno. U takvim uvjetima država nema ni interesa intervenirati radi zaštite osim u nekim posebnim okolnostima koje su propisane strogim pravilima, poput prijevoza u kabotaži.

5. FUNKCIJA MORSKOGA BRODARSTVA U SUSTAVU NACIONALNOGA GOSPODARSTVA

Pitanje koje se iz prethodnih rasprava nameće jest: nisu li se procesom globalizacije i transformacijeorskog brodarstva razvodnile, pa i izgubile funkcije i važnostorskog brodarstva za nacionalno gospodarstvo. Pri tome treba pojasniti da se morsko brodarstvo u sustavu nacionalnoga gospodarstva odnosi na sveukupnu trgovačku mornaricu zemlje koje zastavu brodovi viju.

Odgovor treba prije svega potražiti u definiranju ekonomskih učinaka suvremenogaorskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva. Neprijeporno je da najpovoljniji učinak na nacionalnu ekonomiju ima ono brodarstvo koje može pružiti najjeftiniju prijevoznu uslugu, bez obzira na zastavu koju brod vije. "Činjenica je da je ključna varijabla ekonomskog razvoja efikasan pomorski transport, u kojem nije bitno ni vlasništvo nad brodovima niti državna kontrola."¹³

Međutim, neprijeporno je da poduzeća morskih brodara neke zemlje, ili pojedini dijelovi ili funkcije poduzeća koji organizacijski djeluju iz te zemlje, ostvaruju učinke na nacionalnu ekonomiju. Oni se ne razlikuju od učinaka bilo kojega drugog gospodarskog subjekta u toj zemlji. Među ekonomske učinke mogli bi se ubrajati sljedeći:

- izvor prihoda za nacionalno gospodarstvo,
- priskrbljivanje prihoda u čvrstoj valuti,
- povećanje zaposlenosti i
- uštede nacionalnom gospodarstvu koje se ostvaruju eliminiranjem ovisnosti o trgovačkim mornaricama drugih zemalja.

Po vrijednosti i količini morsko je brodarstvo neusporedivo najveća i najvažnija karika ukupnoga prijevoznog sustava. Zato, s gospodarskog aspekta ima široke perspektive daljnjega razvoja, pa oni koji ga prakticiraju svakako imaju velike mogućnosti osigurati prihod svojem nacionalnom gospodarstvu, i to u čvrstoj valuti. To više jer je morsko brodarstvo izvozna djelatnost, s obzirom na to da djeluje u uvjetima globalnoga gospodarstva. Doduše, valja napomenuti da pojam "čvrste valute" u suvremenim uvjetima postupno gubi na važnosti.

¹³ Audige, M. (1995), *Maritime Transport Serving West and Central African Countries: Trends and Issues*, The World Bank, Washington D.C., SSATP Working Paper no.16.

U uvjetima odvajanja vlasništva i upravljačkih funkcija, zatim specijalizacije pojedinih organizacijskih funkcija, mogućnosti njihova *outsourcinga* i u svezi s time zamagljenog vlasništva i vlasničke strukture nad brodovima - one nacije koje nisu u stanju osigurati povoljne ekonomske i pravne pretpostavke za razvoj morskog brodarstva ili neke od specijaliziranih djelatnosti u brodarstvu, riskiraju ostati prikraćene u dijelu prihoda. Iz njih se kapitalni resursi, to jest brodovi, pa i pojedini organizacijski dijelovi ili pojedine funkcije poduzeća morskog brodarstva - sele u zemlje koje svojom legislativom, manjim porezima i drugim pogodnostima i prednostima pružaju povoljnije uvjete za razvoj i organizaciju takva posla.

Jedan od temeljnih instituta u morskome brodarstvu je legislativa države u kojoj je brod registriran i čiju zastavu vije. Svojim propisima i pravnim normama države reguliraju sve aspekte komercijalnog i operativnog poslovanja broda. Države koje registriraju brodove pružaju svojim brodarima temeljne institucionalne okvire kojima reguliraju porezni i financijski zakon, zakon o poduzećima, standarde sigurnosti, kao i uvjete zaposlenja brodskih posada. Svi ti suvremeni normativni sustavi imaju snažan utjecaj na sve aspekte ekonomskog iskorištavanja trgovačkih brodova. Legislativa i ekonomska politika pojedinih zemalja mogu utjecati na uspješnost iskorištavanja brodova. Tako su brodovi registrirani u registrima zemalja zastava pogodnosti, s obzirom na primjenu instituta otvorenog registra, jeftiniji u eksploataciji jer su neki od troškova inputa znatno niži u usporedbi s brodovima registriranim izvan tih zemalja. Zato zemlje koje svojom liberalnijom i transparentnijom formalno-pravnom legislativom uspijevaju privući takve djelatnosti, sigurno priskrbuju sebi znatan izvor prihoda.

Primjerice, zemlje zastava pogodnosti, poput Liberije, Paname, Malte i Cipra, svojim su jeftinijim administrativnim taksama i porezima uspjele privući pod svoju zastavu velik broj brodova kojima su stvarni vlasnici iz npr. SAD-a, Grčke, Italije i Nizozemske.

Pomorci iz razvijenih zemalja su skupi, a i nema ih dovoljno, jer ljudima iz takvih bogatih sredina pomorsko zanimanje nije više atraktivno. Zato se ljudi iz nekih drugih sredina, uglavnom siromašnijih i nerazvijenijih, kao što su Filipini i Ukrajina, rado odlučuju za profesionalan poziv pomorca. Na taj način nerazvijene zemlje rješavaju bar dio akutnog problema nezaposlenosti.

Specijalizacijom dolazi do podjele rada i razvoja globalnoga, vrlo konkurentskog tržišta upravljačkih funkcija za pojedine organizacijske segmente unutar grane morskog brodarstva, te distribucije i dislokacije tih funkcija na višenacionalnu razinu. Na takvoj konkurentnoj razini posao dobijaju samo oni kojima je osigurano povoljno okruženje da ga mogu izvršiti efikasno, kvalitetno i jeftino.

Distribuciju organizacijskih segmenata izvan granica logično slijedi i distribucija prihoda na izvršitelje izvan granica, pa se prihod jednog brodarca može praktično distribuirati na višenacionalnu razinu. Kako je prethodno istaknuto, u

odnosu prema nacionalnom kontekstu, brodarstvo je postalo dosta fluidnije i fleksibilnije.

Uz te promjene apsurdnom se danas doima tvrdnja da nacionalno brodarstvo eliminira ovisnost o mornaricama drugih zemalja, pa time ostvaruje uštede. Svejedno je, naime, koja će zastava prevesti teret u zemlju ili iz nje. Bitno je da je prijevoz jeftin, da najmanje opterećuje robu svojom cijenom. Trgovcu ili potrošaču - poreznim obveznicima - ionako je najvažnije da na svojem tržištu imaju što jeftiniji i kvalitetniji proizvod ili uslugu. Pri tome mu je važno da se prijevoz ne subvencionira iz državnoga proračuna, dakle iz njegova poreza. Tko će taj proizvod prevesti u zemlju, potpuno mu je svejedno.

Najočitiji primjer za to su razvijene nacije s tradicijom morskog brodarstva koje dobar dio svoje razvijenosti duguju upravo brodarstvu. One formalno gube svoje nacionalno brodarstvo jer ga u svojim zemljama nisu u stanju konkurentno organizirati bez poticaja i subvencija iz državnog proračuna. Prepuštaju ga zato svjesno drugima, onima koji to mogu organizirati konkurentnije jer su im ukupni učinci uporabe takve inozemne trgovačke mornarice očito bolji od skupog održavanja vlastitog brodarstva na umjetan način iz državnog proračuna.

Zato se na pitanje postavljeno na početku ovoga poglavlja može odgovoriti da se u biti nisu izgubile temeljne funkcije i važnost morskog brodarstva za nacionalna gospodarstva. Brodarstvo je ostalo važan izvor prihoda u čvrstoj valuti i generira zaposlenost. To je neupitno. Promijenili su se, međutim, prioritete ekonomskih politika država u odnosu prema nacionalnom morskome brodarstvu.

Prioritet države više nije u protekcionizmu nacionalnog brodarstva, koje se u međuvremenu privatiziralo i poprimilo često zamagljene strukture vlasništva i multinacionalnosti u disperziji funkcija i upravljanja. Nadalje, "(...)u suvremenim uvjetima poslovanja dobit (profit) ne može biti jedini cilj poduzeća, zato što bi tada poduzeće došlo u sukob interesa zaposlenika, građana zainteresiranih za zaštitu okoliša i drugih čimbenika..."¹⁴. Zato su preostale protekcionističke mjere strogo selektivne i ograničavaju se na zaštitu onih segmenata brodarstva koji su od javnog interesa, poput organiziranja kabotaže i priobalnoga plovidbenog servisa. Države ostaju aktivne i u segmentu regulacije i nadzora sigurnosti plovidbe i ekologije.

Države i međunarodna zajednica sve više ograniču svoje djelovanje na sferu zaštite javnog interesa. Tu je tržišni interes manji, pa nema ni tržišnog mehanizma koji bi regulirao javni interes. Uostalom, "(...)država mora naći način kako otkriti javni interes, ili potražnju za javnim dobrima ili redistribucijom dohotka"¹⁵. Zbog toga se u takve prioritete države svakako više uklapaju visoki

¹⁴ Karić, M. (2005.), *Ekonomika poduzeća*, II izdanje, Ekonomski fakultet, Osijek, str. 24.

¹⁵ Benić, Đ. (2001.), *Osnove ekonomije*, 3., izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb, str. 332.

standardi sigurnosti, zaštita prirode od onečišćenja i zdrava konkurencija na tržištu morskog brodarstva nego redistribucije dohotka na protekcionizam nacionalnog brodarstva.

Brodarstvo je sastavni dio globalnoga umreženog gospodarskog sustava, pa ga u tako širokom kontekstu treba promatrati i kad su u pitanju institucionalni okviri. Institucionalni okviri na međunarodnoj razini su međunarodne konvencije koje donose UN (*United Nations*), IMO (*International Maritime Organisation*) i OECD (*Organisation for Economic Cooperation and Development*). To su najutjecajnije institucije na globalnoj razini.

IMO je posebna agencija UN-a odgovorna za sve aspekte sigurnosti u odvijanju pomorskoga prometa. OECD udružuje razvijene zemlje, s posebnim naglaskom na reguliranju standarda brodogradnje. Valja reći da ni jedna od te dvije globalne organizacije nema obvezujuću pravnu snagu implementiranja svojih norma i propisa. Međutim, velik broj individualnih država članica, posebice svih najrazvijenijih i najmoćnijih zemalja svijeta, osigurao je tim institucijama toliku neformalnu snagu da gotovo svi međunarodni sudionici pomorskog prijevoza moraju slijediti i poštovati njihova pravila. Polje se utjecaja države pomaknulo od neposrednog protežiranja pojedinačnih nacionalnih brodara prema javnom interesu, poput zaštite okoliša, zaštite zaposlenih, zaštite korisnika pomorsko-prijevoznih usluga i zaštite funkcioniranja sustava pomorskoga prijevoza.

U takvim se okolnostima svekolikih promjena u morskom brodarstvu pomiče pitanje regulacije s nacionalne na međunarodnu, globalnu razinu odlučivanja, a to znači pomak interesa države od zaštite nacionalne mornarice prema zaštiti javnoga interesa.

6. ZAKLJUČAK

Može se zaključiti da se u okolnostima globalnih promjena u morskom brodarstvu nije promijenila uloga i značaj suvremenoga morskog brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva. Brodarstvo je ostalo važan izvor prihoda nacionalnom gospodarstvu. Došlo je, međutim, do promjene prioriteta ekonomske politike u velikoj većini pomorskih zemalja s obzirom na morsko brodarstvo. Rasprava je pokazala da je prioritet država postao jeftin i kvalitetan prijevoz, bez obzira na to tko ga obavljao, a ne skupo nacionalno brodarstvo. Interes zemlje, naime, jest nacionalno brodarstvo, ali samo ono konkurentsko koje se može uspješno nositi na svjetskom tržištu morskog brodarstva. Države više nisu spremne alimentirati skupa i neučinkovita nacionalna brodarstva.

Promjeni percepcije funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnog brodarstva prethodile su promjene koje su se, pod utjecajem globalizacije, dogodile u vlasničkoj i nacionalnoj strukturi brodarstva općenito. Privatizacija i *outsourcing* znatno su oslabile nacionalni karakter morskog brodarstva, pa je

definicija nacionalnoga brodarstva postala poprilično dubiozna. Stereotip ciljeva protekcionizma je zastario i izgubio se, pa je nestao i interes države kao institucije da poseže za skupim zaštitnim mjerama. Istodobno se pitanje regulacije morskoga brodarstva sve više pomiče s nacionalne na međunarodnu razinu odlučivanja. Time je sazrelo i shvaćanje funkcije suvremene države u nacionalnom morskog brodarstvu. Umjesto zaštite nacionalnog brodarstva, funkcija se države pomiče prema zaštiti javnoga interesa, kao što su sigurnost plovidbe i ekologija.

Iz tako definiranog predmeta istraživanja slijedi hipoteza ovoga rada: Privatizacijom i vrlo često zamagljenom vlasničkom i nacionalnom strukturom suvremenoga morskog brodarstva, nestali su temeljni razlozi državnog protekcionizma u nacionalnom brodarstvu. Istraživanja su pokazala da se institucionalni okviri globaliziranoga morskog brodarstva sve više pomiču s nacionalne na međunarodnu razinu odlučivanja, a to znači pomak interesa države od zaštite nacionalnoga morskog brodarstva prema zaštiti javnoga interesa. Time je dokazana polazna hipoteza ovoga rada.

LITERATURA

Audige, M. (1995), *Maritime Transport Serving West and Central African Countries: Trends and Issues*, The World Bank, Washington D.C.

Benić, Đ. (2001.), *Osnove ekonomije*, 3., izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Školska knjiga, Zagreb

Domijan-Arneri, I. (2006.), Globalizacija i morsko brodarstvo, *Naše more*, 53, 1-2, Dubrovnik, str. 9-17.

Fry, L. F., Stoner, R. C., Hattwick E. R. (1998), *Business - An Integrative Framework*, Irwin / McGraw-Hill, Boston

Glavan, B. (1992.), *Ekonomika morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb

Grammenos, C. Th., et al. (2002), *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London

Karić, M. (2005.), *Ekonomika poduzeća*, II. izdanje, Ekonomski fakultet, Osijek, str. 24.

Mencer, I. (1999.), Segmentacija tržišta – temelj izrade strategije na primjeru poduzeća morskog brodarstva, *Naše more*, 46, 5-6, Dubrovnik, str. 159-168.

Mencer, I. (1990.), *Tržište morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb

Rubinić, I. (1976.), *Ekonomika brodarstva*, Ekonomski fakultet, Rijeka

Stopford, M. (2003), *Maritime Economics*, Second Edition, Routledge, London

Zelenika, R., Pupovac, D. (2000.), Od protekcionizma do liberalizacije transporta, *Naše more*, 47, 5-6., Dubrovnik, 181-194.

Ivo Domijan-Arneri, Ph.D

Senior Assistant Lecturer
University of Dubrovnik
Dubrovnik

CHANGES IN PERCEPTION OF THE FUNCTION OF SHIPPING WITHIN NATIONAL ECONOMIC SYSTEM***Summary***

This paper elaborates on the issues of the role of modern shipping in national economic system. Within the last decade the process of globalization has brought many changes. The growing liberalization of property and capital transfer, privatization of shipping and emergence of outsourcing have been weakening the national character of shipping. It is more and more difficult to define shipping. Under the circumstances, the traditional protectionism of national shipping disappears, and consequently the states get a different perspective of the function of shipping within the national economic system. Their priorities turn to be cheap and high quality transportation instead of protection of the national shipping industry. The economic results of such sea transportation are more convenient than alimentation of expensive national shipping from national budget. At the global level the institutions such as 'IMO' and 'OECD' have been developing, shifting the focus of responsibility for the issue of regulation of shipping from national onto global level of decisionmaking, i.e. onto institutionalization of public interest. Consequently, the perspective of the function of state has been changing as well. Instead of protection of the national shipping industry the national interest is being routed towards protection of the public interest.

Key words: national shipping industry, privatization, outsourcing, protectionism, globalization, liberalization, shipping companies

JEL classification: L99

