

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

Ivan Kunda

**Utjecaj globalizacije u svjetskom gospodarstvu na tržište morskog
brodarstva**

-diplomski rad-

Rijeka, 2013.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

**Utjecaj globalizacije u svjetskom gospodarstvu na tržište morskog
brodarstva**

- diplomski rad -

Kolegij: Brodarski i lučki menadžment

Mentor: dr. sc. Blanka Kesić

Student: Ivan Kunda

Matični broj: 0112019878

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan 2013.

SADRŽAJ

1.	UVOD.....	2
2.	MORSKO BRODARSTVO	4
2.1.	Pojam morskog brodarstva.....	4
2.2.	Značaj morskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti.....	5
2.3.	Podjela morskog brodarstva.....	7
2.4.	Razvoj svjetskog brodarstva i svjetske trgovačke mornarice.....	9
2.4.1.	Struktura svjetske trgovačke mornarice.....	11
2.4.2.	Starost brodova svjetske trgovačke mornarice	15
2.5.	Funkcija morskoga brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva.....	16
3.	Pomorska politika	19
3.1.	Uloga luka u svjetskome gospodarskom sustavu	19
3.2.	Luke i brodarstvo u procesu globalizacije	21
4.	Pomorsko tržište	23
4.1.	Tržište morskog brodarstva.....	23
4.1.1.	Karakteristike tržišta morskog brodarstva	24
4.1.2.	Tipologija tržišta morskog brodarstva	26
4.2.	Prognoza razvoja tržišta morskog brodarstva	28
4.3.	Vozarine u morskom brodarstvu	30
5.	Globalizacija.....	32
5.1.	Pojam globalizacije	32
5.2.	Dimenzije globalizacije.....	34
5.3.	Razvoj svjetskog gospodarstva	35
5.4.	Internacionalizacija poslovanja.....	37
6.	Globalizacija i morsko brodarstvo	39
6.1.	Prijevoz kao instrument globalizacije	39
6.2.	Pomorski promet.....	40
6.2.1.	Pomorski robni tokovi u strukturi svjetske trgovinske razmjene.....	41
7.	Utjecaj globalizacije na tržište morskog brodarstva	43
7.1.	Promjene u morskom brodarstvu	44
7.2.	Utjecaj krize globalnog gospodarstva na pomorski promet	45
8.	ZAKLJUČAK.....	47
	LITERATURA.....	48
	POPIS TABLICA	51
	POPIS SLIKA	51

1. UVOD

Morsko brodarstvo ima vrlo značajnu ulogu u pomorskoj politici i ukupnom gospodarskom razvoju svake pomorske zemlje. Ono obavlja prometnu (uslužnu) gospodarsku djelatnost djelatnost prijevoza putnika i robe morem, a ogleda se u iskorištavanju mora kao prijevoznog puta.

Brodarstvo je specifična prijevozna djelatnost čiji počeci sežu daleko u prošlost, do doba prvih civilizacija, a i prije. Naime, čim je čovjek prešao prag pasivnog promatrača svijeta oko sebe, odnosno počeo koristiti sredstva u prirodi i oblikujući ta sredstva prema svojim potrebama, mijenjajući pritom i samu prirodu, našao je način da prijeđe vodene prepreke ili da se njima koristi za vlastiti prijevoz te trgovinu s udaljenim zemljama.

Život i razvoj suvremenog svijeta neposredno je uvjetovan međunarodnom trgovinom i prometom roba, pri čemu more kao prometni put ima monopolni položaj jer je robni promet između pojedinih kontinenata, otočnih država i ostaloga svijeta te između otoka i kopna i otoka među sobom moguć jedino morem. Uz to, more je zbog svoje tri osnovne karakteristike najvažnija suvremena prometnica, a sve države svijeta danas su upućene na to da najveći dio svoje vanjskotrgovinske razmjene obavljaju morskim putem.

More je najjeftiniji prometni put kojim se odvija oko 4/5 svjetskog robnog prometa. Nakon Drugoga svjetskog rata pomorska trgovina doživljava velik zamah i tokovi roba u prekomorskoj trgovini poprimaju goleme razmjere.

Prednosti mora kao prometnog puta uvjetovale su znakovit porast prekomorskog robnog prometa. Međunarodni pomorski promet u posljednjih sto godina uvećan je dvadeset puta, a zadnjih je pet desetljeća povećan gotovo deset puta, što je uvjetovano ponajprije porastom stanovništva, porastom svjetske industrijske proizvodnje i međunarodne robne razmjene te razvojem prometne tehnologije u svim prometnim granama, posebno u pomorskom prometu. Kretanje svjetskoga pomorskog prometa rezultat je kretanja svjetske privrede i međunarodne trgovine, čiji je sastavni dio.

Procesom globalizacije tržišta su postala dostupna, ali ipak ne svima. Samo uspješni proizvođači mogli su biti konkurentni na međunarodnome tržištu. U tom procesu mnoga su poduzeća, ali i čitave nacionalne industrije nestale jer nisu mogle izdržati pritisak međunarodne konkurencije. Proizvodnja se sve više koncentrirala na manji broj specijaliziranih proizvođača.

Ovaj rad ima zadatak prikazati kako globalizacija u svjetskom gospodarstvu utječe na tržište morskog brodarstva. Mnogo faktora utječe na stanje na tržištu. Stoga se kroz niz poglavlja želi prikazati njihov utjecaj, a riječ je o stanju svjetske ekonomije na pomorskom tržištu, razmjeni roba, prosječnoj dobiti, političkim događajima i transportnim troškovima. Na ponudu na tržištu utječe i svjetska flota i njena produktivnost, izgradnja novih brodova i po potrebi redukcija te naposljetku vozarina.

Radi sustavne prezentacije predmeta istraživanja, ovaj rad podijeljen je u 9 poglavlja. U uvodu se predstavlja objekt rada te svrha i cilj rada. U drugom poglavlju riječ je o morskome brodarstvu te o njegovom razvoju i značaju za gospodarstvo u cjelini. Treće poglavlje nosi naziv: funkcija morskog brodarstva u sustavu nacionalnog gospodarstva, u njemu se govori utjecaju morskog brodarstva na BDP neke zemlje ali i o ukupnom razvoju obalnih zajednica. Četvrto poglavlje govori o pomorskoj politici kao dijelu globalne ekonomske politike na koje se nadovezuje peto poglavlje o pomorskom tržištu i tržištu morskog brodarstva. Šesto poglavlje govori o procesu globalizacije dok sedmo poglavlje govori o utjecaju globalizacije na morsko brodarstvo, a osmo poglavlje govori o utjecaju procesa globalizacije na samo tržište morskog brodarstva. Posljednji dio je zaključak rada nakon kojeg slijedi pregled literature.

2. MORSKO BRODARSTVO

Morsko brodarstvo najvažniji je prijevoznik tereta u svijetu, u međunarodnom prometu robe, odnosno u međunarodnoj robnoj razmjeni. Morsko brodarstvo pripada grupi prijevoznih gospodarskih djelatnosti koje u gospodarskom procesu djeluje na savladavanje prostora i vremena između proizvodnje i potrošnje robe. Nacionalno morsko brodarstvo u tom procesu djeluje iz državne unutarnje i vanjske trgovinske razmjene kao i u trgovinskoj razmjeni među stranim zemljama. Važno je napomenuti da morsko brodarstvo treba djelovati usklađeno na razini nacionalnog i svjetskog gospodarstva.

2.1. Pojam morskog brodarstva

Morsko brodarstvo može se definirati kao privredna djelatnost koja brodovima morem organizirano prevozi robu i ljude.¹ Osnovna organizacija morskog brodarstva jest pomorsko brodersko poduzeće, ili kraće brodar.

Nazivi morsko brodarstvo i pomorski brodar nisu općenito prihvaćeni u našoj literaturi kao ni u pomorskoj praksi. Naziv brodar za samostalne privredne organizacije u pomorskom prijevozu preuzet je u ekonomskim disciplinama iz pomorskog prava, gdje ima značenje fizičke ili pravne osobe koja se bavi iskorištavanjem brodova kao sredstava za prijevoz morem ljudi i robe. U stručnom nazivlju pomorskih ekonomista naziv brodar prije se uvriježio od naziva brodarstvo za djelatnost pomorskog prijevoza. Također vrijedi spomenuti da prvo i drugo izdanje Pomorske enciklopedije ima posebne natuknice za pojmove brodar i broderska poduzeća, no nema posebne natuknice za pojam brodarstvo.

Brodarstvo kao pojam odnosi se na prijevoz robe i ljudi brodovima bilo morskim bilo unutarnjim vodenim putovima, odnosno rijekama i jezerima. Međutim, s obzirom na značaj i ukupnu zastupljenost morskog prijevoza, odnosno morsko brodarstvo ipak je značajnije.

More, kao medij preko kojeg se prevozi više nije ograničavajući čimbenik koji razdvaja zemlje i kontinente. Sa 70,8% površine Zemlje ono je danas prometni put koji povezuje cijeli svijet i koje ne zahtijeva gotovo nikakva ulaganja u infrastrukturu. Pored toga, prijevoz se odvija brodovima koji odjednom mogu prevesti stotine tisuća tona, što ga čini u pogledu ekonomičnosti neusporedivim s drugim oblicima prijevoza.

¹ Glavan, B. (1992). Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb.

Za djelatnosti prijevoza morem i sada se uz brodarstvo upotrebljavaju i drugi nazivi kao: pomorska plovidba, pomorski prijevoz, pomorski promet i slično. Također za posebne vrste morskog brodarstva u praksi i literaturi nalazimo nazive: linijska plovidba, putnička plovidba, slobodna plovidba, tankerska plovidba i slično.

2.2. Značaj morskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti

Morsko brodarstvo je posebna prijevozna djelatnost koja pripada privrednoj grani prometa. U procesu društvene reprodukcije prijevoz djeluje kao premještanje ljudi i/ili stvari u prostoru. Ljudi se prevoze od mjesta boravka do mjesta gdje se uključuju u određene radne procese, a stvari se prevoze od mjesta proizvodnje do mjesta upotrebe, tj. daljnje ili neposredne potrošnje. Takvo djelovanje prijevoza ekonomski je vrlo važno. Naime, promjena mjesta ljudi nužan je uvjet uključivanja ljudskog rada kao osnovnog čimbenika proizvodnje, dok premještanje stvari omogućuje da se potencijalna upotrebna vrijednost određenog proizvoda u mjestu proizvodnje pretvori u konkretnu upotrebnu vrijednost u mjestu potrošnje. Proizvod ljudskog rada koji se ne može upotrijebiti, koji nikome ne treba, koji nema konkretne upotrebne vrijednosti, nema ni vrijednosti. Konkretna upotrebna vrijednost je ujedno i uvjet vrijednosti tog proizvoda.

U procesu proizvodnje predmeti rada često se premještaju od jednog do drugog mjesta obrade te od skladišta do gotovih proizvoda. Takav prijevoz naziva se unutrašnji prijevoz i sastavni je dio neposrednog proizvodnog procesa. Prijevoz kao samostalna sfera materijalne proizvodnje odvija se kao premještanje gotovog proizvoda od jednog samostalnog mjesta proizvodnje do prostorno udaljenijeg drugog mjesta proizvodnje ili mjesta neposredne potrošnje. Ako se predmet prijevoza na mjestu potražnje dalje prerađuje ili doraduje u finalni proizvod, onda nema razlike između unutarjeg i vanjskog prijevoza, osim veće udaljenosti između dvaju mjesta obrade u procesu materijalne proizvodnje. Osim toga, prijevozom se povezuje i mjesto finalne materijalne proizvodnje s mjestom neposredne potrošnje. Proizvod ljudskog rada samo u potrošnji dokazuje svoju upotrebnu vrijednost i svoju vrijednost uopće. U vezi s time sfera potrošnje neizostavni je dio ukupne društvene reprodukcije, pa se time i prijevoz iz sfere neposredne materijalne proizvodnje u sferu neposredne potrošnje mora unijeti kao sastavni (dodatni) dio društvene reprodukcije, odnosno proizvodnje u širem smislu.

Značenje prijevoza nije isključivo vezano uz robnu proizvodnju, no s daljnjim razvojem robne proizvodnje, posebno kapitalističke robno-novčane privrede, značenje

prijevoza sve više se povećava. Svaka prijevozna djelatnost ima svoje specifične karakteristike koje uvjetuju njezin posebni položaj i značenje u sferi prometa i u privredi kao cjelini.

Za morsko brodarstvo karakteristično je:

- more kao vrlo velik prometni put koji povezuje svijet
- more kao prirodan prometni put koji ne zahtijeva posebna ulaganja u infrastrukturu
- morski brodovi kao jedina prijevozna sredstva kojima se odjednom mogu prevesti stotine tisuća tona tereta

Prve dvije karakteristike morskog brodarstva su posljedica prirodnih geografskih uvjeta, dok je treća karakteristika uvjetovana fizičko-tehnološkim svojstvima kao prometnog puta i broda kao prijevoznog sredstva. Sve karakteristike pomorskog prijevoza utvrđuju dvije vrlo važne činjenice u vezi s ekonomskim značenjem morskog brodarstva kao prijevozne djelatnosti:

- morsko brodarstvo je najvažnija prijevozna (gotovo monopolna) djelatnost u međunarodnom robnom prometu
- morsko brodarstvo je najekonomičnija (najjeftinija) proizvodna djelatnost u nacionalnom i međunarodnom robnom prometu

Morsko brodarstvo može se promatrati kao cjelina, a mogu se posebno razmatrati posebni dijelovi cjeline koji imaju dovoljno istaknute posebnosti da bi se mogle promatrati i istraživati kao posebne vrste te prijevozne djelatnosti. Posebne vrste morskog brodarstva određuju se na temelju različitih kriterija, koji su uvijek, na određeni način, vezani uz spomenute osnovne elemente pomorskog prijevoza.

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. Brodarstvo postaje servis gospodarstva u cjelini i kao takvo ima tendenciju strateškog povezivanja s gospodarskim sustavima više razine. Povećanje opsega i proširenje strukture potražnje na tržištu morskog brodarstva uvjetovalo je da ono kao gospodarska djelatnost ne može djelovati izdvojeno od ostaloga gospodarstva.

2.3. Podjela morskog brodarstva

Morsko brodarstvo se dijeli kako slijedi²:

I. Administrativna podjela brodarstva:

- morsko brodarstvo duge plovidbe,
- morsko brodarstvo velike obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo male obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe,
- morsko brodarstvo lokalne plovidbe.

II. Podjela prema zemljopisnom kriteriju:

- prekomorsko (oceansko) morsko brodarstvo,
- obalno (kabotažno) morsko brodarstvo.

III. Podjela prema predmetu prijevoza:

- teretno brodarstvo (slobodno, linijsko, tankersko),
- putničko brodarstvo

Morsko brodarstvo duge plovidbe jest organizirana pomorskoprijevozna djelatnost kod koje brodovi mogu ploviti svim morima svijeta te rijekama pristupačnima s mora. Ova vrsta morskog brodarstva djeluje na najširem geografskom području, a za brodove, pomorce i ostale djelatnike zahtijevaju se najviši standardi.

Morsko brodarstvo velike obalne plovidbe djeluje na užem geografskom području koje obuhvaća mora između Gibraltara i Bab el Mandeba (tj. između meridijana koji prolaze lukama Tanger i Aden), uključujući Crno i Azovsko more. Standardi koji se zahtijevaju za brodove i posadu u toj vrsti brodarstva nešto su niži od standarda za morsko brodarstvo duge plovidbe.

Morsko brodarstvo male obalne plovidbe djeluje na području Jadranskog mora i dijela Jonskog mora. Standardi za brodove i pomorce kod ove vrste morskog brodarstva prilagođeni su uvjetima pomorskog prijevoza u tom području. U pravilu ti su standardi niži od onih koji se zahtijevaju kod morskog brodarstva velike obalne plovidbe.

Morsko brodarstvo nacionalne obalne plovidbe i lokalne plovidbe djeluje isključivo u granicama teritorijalnog mora i njegovih luka. Među standardima za brodove (npr. tegljače) i pomorce (npr. lučke pilote) često su posebni zahtjevi kojih nema kod ostalih vrsta brodarstva.

U organizacijskom smislu možemo reći da se morsko brodarstvo dijeli na putničko i teretno brodarstvo. Teretno brodarstvo dalje se dijeli s obzirom na različitosti u formiranju

² Ibidem.

vozarina, djelovanja tržišta, organizacije poslovanja i uopće s obzirom na različite ekonomske uvjete poslovanja i privređivanja. S ekonomskog gledišta tim se razlikama pridodaje posebno značenje, a u vezi s time je i podjela na tri osnovne vrste:

- slobodno brodarstvo
- linijsko brodarstvo
- tankersko brodarstvo

Linijsko morsko brodarstvo karakterizira prijevoz velikoga broja manjih jediničnih količina tereta, tzv. generalnih tereta, pretežno gotovih industrijskih proizvoda. Linijski se prijevozni servis razvio na svim onim pomorskim koridorima gdje je postojala stabilnost potražnje za prijevozom generalnih tereta i putnika, koja je omogućivala redovito održavanje plovidbe. S obzirom na to da je linijski prijevoz ograničen na točno određena zemljopisna područja, linijsko tržište ima regionalni karakter. Brodari u slobodnoj plovidbi prevoze različite terete u nepakiranom stanju, koji mogu biti sipki (nepakirane žitarice, ugljen, rudača, fosfati...), tekući (alkohol, ulja, otopine...), kalupni (odljevci, opeke, poluge...) ili krupno granulirani (koks, kamen, vapno i sl.). Tankersko je brodarstvo vrlo slično slobodnom brodarstvu, i to toliko da ga neki autori svrstavaju u brodarstva rasutih tereta (engl. *bulk cargo*) kao što je to i slobodno brodarstvo. Naime, tankersko brodarstvo također karakterizira prijevoz velike količine rasutoga homogenog tereta, samo ne suhoga, nego tekućeg. Prijevoz se obavlja velikim brodovima po načelu "jedan teret - jedan brod", bez ustaljenoga plovidbenog reda. Postoji ipak element tankerskog brodarstva dosta sličan linijskomu, a to je ustaljen smjer kretanja. Neusporedivo najvažniji tereti tankerskoga brodarstva jesu nafta i njezini derivati.

Slična podjela morskog brodarstva često se proteže i na brodare, brodove i teret, pa se i brodari dijele na slobodne, linijske i tankerske. Pored takvih potpuno specijaliziranih brodara, u suvremenoj organizaciji morskog brodarstva sve je više mješovitih brodara koji u poslovnoj aktivnosti obuhvaćaju više od jedne osnovne vrste brodarstva. Takva podjela u poslovanju pomorskih brodara omogućuje veći izbor optimalnih alternativa u traženju maksimalnih učinaka poslovanja uz minimalno izlaganje poslovnom riziku. Danas ima malo takozvanih "čistih" brodara, koji se bave jednom osnovnom vrstom djelatnosti koji ne šire, makar samo i manjim dijelom, svoje poslovanje i u područje što pripada drugoj vrsti morskog brodarstva.

Brodovi se također dijele na trampere, linijske brodove i na tankere, dok se tereti dijele na suhe sipke terete, generalne terete i tekuće terete, jer svaka osnovna vrsta brodarstva

ima tipične terete i specijalizirane brodove. Ipak, takvu podjelu brodova ne treba doslovno shvatiti. Često se suhi tereti (engleski bulk cargo) prevoze linijskim brodovima i tankerima, dok se tramperi, a osobito višenamjenski brodovi, upotrebljavaju u linijskom brodarstvu.

Razvoj tehnike, tehnologije, ekonomije i drugih djelatnosti, te zahtjevi korisnika u pomorskom prometu doveli su do toga da brodari naručuju sve suvremenije brodove, kako bi bili konkurenti na međunarodnom pomorskom tržištu.

Porast pomorske međunarodne trgovine doveo je do rasta međunarodnog tržišta, a razvoj je tehnologije omogućio izgradnju velikih brodova, ne samo u smislu ekonomije volumena nego dizajniranih tako da po tipu, opremi i veličini maksimalno odgovaraju posebnostima što ih zahtijevaju određeni teret i smjer prijevoza. Kako je već istaknuto, nastojanja su usmjerena na formiranje što veće jedinične količine tereta za prijevoz. Što je ona veća, troškovi su po mjernoj jedinici manji, pa je i roba opterećena manjim prijevoznim troškovima. Ta su nastojanja, međutim, ograničena mnogim čimbenicima, poput: ograničenoga skladišnog prostora, bilo u ukrcajnoj ili iskrcajnoj luci, ograničenoga kapaciteta pretovarne i distributivne mreže i ograničenoga gaza i dužine operativne obale u lukama.

2.4. Razvoj svjetskog brodarstva i svjetske trgovačke mornarice

Brodarstvo je specifična djelatnost čiji početci sežu daleko u prošlost do doba prvih civilizacija. Čim je čovjek prešao prag pasivnog promatrača svijeta oko sebe te počeo koristiti sredstva u prirodi oblikujući ih prema svojim potrebama, našao je način da prijeđe vodene prepreke ili da se njima koristi za vlastiti prijevoz. Iz potrebe da se svlada određena vodena prepreka nastaje prvo "prijevozno sredstvo" i prijevoz vodom tj. morem. S pojavom trgovine i potrebom sve većeg premještanja ljudi i roba, prijevoz brodovima sve se više razvija. Gradnja plovila napreduje usporedno s općim tehničko - tehnološkim napretkom čovječanstva.

Industrijska revolucija krajem devetnaestog stoljeća omogućila je bum u razvoju brodarstva koji je slijedio u stoljeću poslije. Upravo tada i dolazi do izdvajanja brodarstva od djelatnosti trgovine kao posebne gospodarske djelatnosti. Počinje gradnja željeznih brodova, jedra se zamjenjuju parnim stapnim strojem a zatim diesel motorom. Također se mijenja i sama organizacija poslovanja: jasno se distanciraju uloge vlasnika broda, plovidbenog poduzetnika (brodara) i zapovjednika broda; dolazi i do odvajanja funkcije upravljanja i rukovanja brodskim pogonom od funkcije upravljanja brodom i pogonom od funkcije upravljanja brodom i plovidbom.

Trgovačka mornarica naziv je za sve brodove koji nisu ratni. Za potrebe morskog brodarstva kao organizirane gospodarske djelatnosti prijevoza putnika i tereta potrebna je definicija trgovačke mornarice u užem smislu prema kojoj je ona cjelokupno brodovlje morskog brodarstva koje se kao osnovno prijevozno sredstvo upotrebljava za prijevoz putnika i/ili tereta morem.

O razvoju svjetske trgovačke mornarice može se govoriti tek poslije prve industrijske revolucije, odnosno poslije primjene parnog stroja i gradnje željeznih brodova. Ipak, prelazak na naftu kao glavni energent najvećim će dijelom utjecati na promjene u razvoju trgovačke mornarice koje slijede nakon Drugog svjetskog rata kada se događa posebno interesantno razdoblje razvoja svjetskog brodarstva. Razvoj su omogućile povećane potrebe čovječanstva nakon rata za svim vrstama roba i proizvoda te okretanje novim energentima, posebno nafti. Značajnu ulogu također čini dislokacija same proizvodnje u slabije razvijene zemlje radi smanjenja troškova. U suvremenom smislu razvoja brodarstva razdoblje nakon Drugog svjetskog rata posebno se ističe kako zbog svog ukupnog razvoja, razumijevanja utjecaja čimbenika na taj razvoj te procjene budućih kretanja.

Nakon Drugog svjetskog rata nastavlja se gotovo kontinuirani rast kapaciteta svjetske trgovačke mornarice kao i prosječne veličine trgovačkog broda. Najveće povećanje bilo je u razdoblju od 1968. do 1978. godine, što je bilo rezultat naglog rasta tankerske tonaže, ali i pogrešnih dugoročnih prognoza na tržištu brodskog prostora. 1973. godine dolazi do nafte krize; cijena nafte raste dok potražnja za njezinim prijevozom opada. Zbog svoje specifičnosti, odnosno nemogućnosti da se na potražnju adekvatno odgovori, tankerska flota upravo tada bilježi svoj najveći porast. Nadajući se oporavku tržišta i dalje se naručuju novi brodovi, međutim 1975. godine ponovno se otvara Sueski kanal, što je dodatno smanjilo potražnju za većim brodovima. 1979. godine izbija druga naftna kriza koja je upravo zbog prilagodavanja novim uvjetima označila kraj poslovanja mnogim brodarima.

U razdoblju od 1983. do 1987. godine kapaciteti svjetske trgovačke mornarice značajno se smanjuju, kako zbog umanjene potražnje, tako i zbog odlučnijih mjera da se smanji ponuda brodskog prostora koja je u prethodnom razdoblju izrazito rasla u odnosu na potražnju. U razdoblju od 1981. do 1986. godine u staro je željezo otišlo više od 25% postojeće flote, od toga 130 milijuna DWT tankerske tonaže.

Od 1987. godine dolazi do stabiliziranja stanja na tržištu brodskog prostora tako da slijedi kontinuirani rast kapaciteta svjetske trgovačke mornarice. Tankerska tonaža u tom razdoblju također je nastavila s rastom, ali dosta usporeno s obzirom na prethodno razdoblje i uz značajno smanjenje udjela u ukupnoj svjetskoj floti. U drugoj polovini 1970-tih dosegla je

gotovo 50% svjetske bruto tonaže, da bi se od 1980. do 1988. godine taj iznos smanjio sa 42% GT (49% DWT) na 32% GT (38% DWT).

2.4.1. Struktura svjetske trgovačke mornarice

Stanje svjetske trgovačke flote, mjereno u postojećim tonama nosivosti tereta, najvažniji je faktor na strani ponude brodskog prostora. Stanje raspoloživog brodskog prostora može se prikazati kao ukupan broj brodova svjetske flote ili izraženo u ukupnim tonama nosivosti (DWT).

Svjetska trgovačka mornarica prema tipovima brodova i ukupnim tonama nosivosti u razdoblju od 2010. do 2012. godine prikazana je u Tablici 1.

Tablica 1. Svjetska trgovačka mornarica prema tipu broda (tisuću DWT)

TIP BRODA	2010	2011	2012
Tankeri - nafta (Tankers)	450 053	474 846	507 454
	<i>35,3</i>	<i>34,0</i>	<i>33,1</i>
Brodovi za rasute terete (Bulk carrier)	456 623	532 039	622 536
	<i>35,8</i>	<i>38,1</i>	<i>40,6</i>
Brodovi za opći teret (General cargo ships)	108 232	108 971	106 385
	<i>8,5</i>	<i>7,8</i>	<i>6,9</i>
Kontejneri (Container ships)	169 158	183 859	198 002
	<i>13,3</i>	<i>13,2</i>	<i>12,9</i>
OSTALI	92 072	96 028	99 642
	<i>7,2</i>	<i>6,9</i>	<i>6,5</i>
Brodovi za ukapljeni plin (Liquid gas carriers)	40 664	43 339	44 622
	<i>3,2</i>	<i>3,1</i>	<i>2,9</i>
Brodovi za opskrbu (Offshore supply)	24 673	33 227	37 468
	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>	<i>2,4</i>
Trajekti i putnički brodovi (Ferries and passenger ships)	6 152	6 164	6 224
	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>
OSTALI (nedefinirani)	13 229	13 299	11 328
	<i>1,6</i>	<i>1,0</i>	<i>0,7</i>
UKUPNO U SVIJETU	1 276 137	1 395 743	1 534 019
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Napomena: postoci izraženi u *Italicu*

Izvor: Review of Maritime Transport (2012), UNCTAD.

Iz navedenog je vidljivo da specijalizirani brodovi imaju dominaciju u udjelu ukupne tonaže svjetske trgovačke mornarice, s najvećim udjelom brodova za sipke i tekuće terete. Tankeri su izgubili apsolutni primat u odnosu na druge, odnosno izjednačili su se s kapacitetima brodova za prijevoz sipkih rasutih tereta i imaju trend povećanja. Brodovi za prijevoz ukapljenih plinova imaju nešto veći prosjek rasta kapaciteta. Kontejnerski kapaciteti od trenutka probijanja na svjetsko brodarsko tržište imaju gotovo ujednačen i relativno visok porast udjela u svjetskoj trgovačkoj mornarici. Osim što su najmlađi po starosti, intenzivno im

se povećava i prosječna veličina, te ulaze u područje nekoć rezervirano samo za brodove za prijevoz tekućeg i sipkog tereta.

Vrijeme kada su vodeće pomorske nacije potvrđivale status "najvećih" kapacitetima i brojnošću svojih brodova ostaje iza nas. Vodeće ekonomske velesile, odnosno pomorske nacije prepuštaju bavljenje trgovačkom flotom nacijama koje su se odlučile specijalizirati za ovaj vid gospodarske djelatnosti. Grčka se posebno ističe kao jedna od tih zemalja, zatim slijede Kina (zajedno sa Singapurom, Hong Kongom, i Tajvanom), Japan, Norveška. Upravo zbog ove specijalizacije pojedinih zemalja za brodarne djelatnosti, ali i zbog teškoća u analiziranju kapaciteta pojedinih zemalja nastalih registriranjem vlastitih brodova pod zastavama pogodnosti, teško je praviti neku ozbiljniju analizu regionalnog razmještaja brodarstva. Razvitak brodarstva upravo ekonomski najrazvijenijih zemalja, između kojih se kreću glavni tijekovi roba, danas nije toliko izražen, odnosno kapaciteti koje one posjeduju nisu u skladu s obzirom na ukupni obujam prometa koji imaju. Svi ti brodovi, bez obzira pod čijim zastavama plovili, dio su jednog zajedničkog, svjetskog tržišta kretanja roba i kapitala koje je ipak, u višoj ili manjoj mjeri, ovisno o svjetskim ekonomski najviše razvijenim zemljama. Gotovo polovica tonaže svjetske trgovačke mornarice danas je u posjedu kompanija iz samo 4 države, a to su Grčka, Japan, Njemačka i Kina dok najviše brodova plovi pod zastavama država koje pružaju najbolje uvjete. Prikazano u Tablici 2.

Tablica 2. Prvih 10 zastava svijeta (trgovačka mornarica 2012. godine)

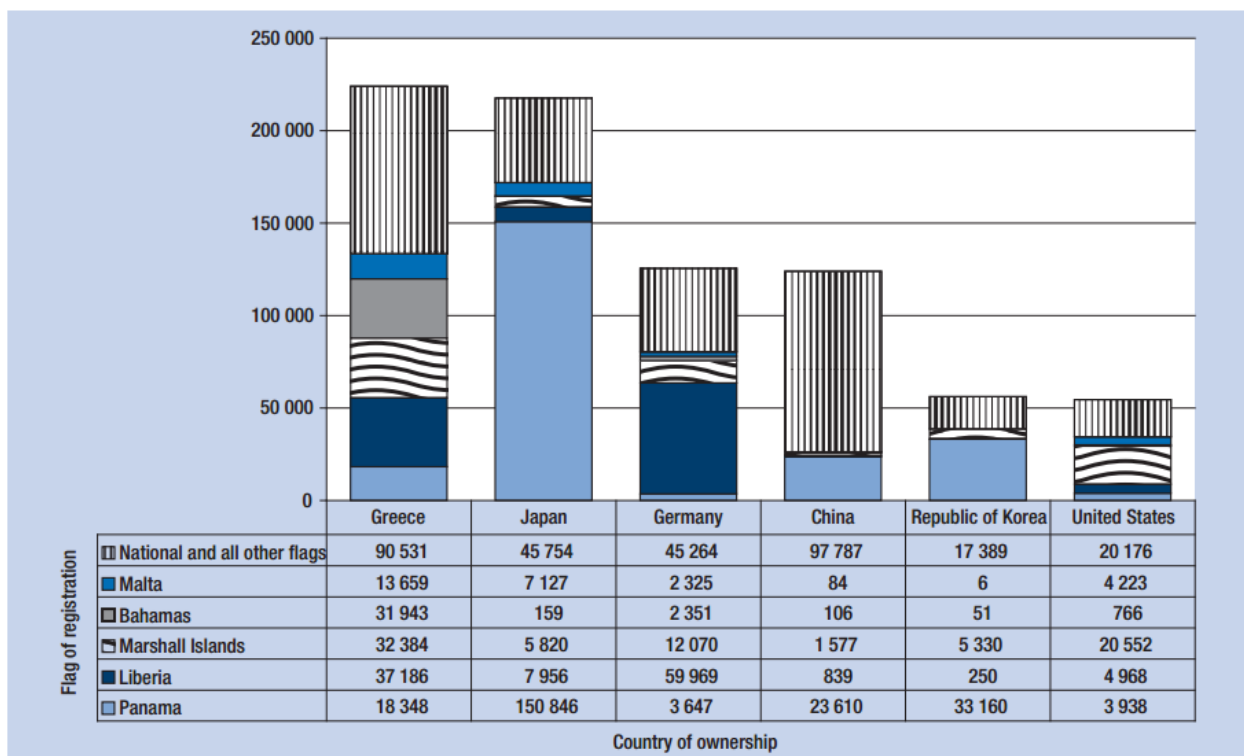
	ZASTAVA	Broj brodova	Udio brodova u svjetskoj mornarici, prema DWT (%)
1	Panama	8 127	21,39
2	Liberia	3 030	12,38
3	Marshall Islands	1 876	8,01
4	Hong Kong	1 935	7,61
5	Singapore	2 877	5,35
6	Greece	1 386	4,73
7	Malta	1 815	4,65
8	Bahamas	1 409	4,50
9	China	4 148	3,79
10	Cyprus	1 022	2,15

Izvor: Review of Maritime Transport (2012), UNCTAD.

Podjela u svjetskom brodarstvu s obzirom na moć pojedinih zemelja donekle ipak zadržava jednake odnose. Veliki dio brodarstva razvijenih zemalja potražio je pogodnosti „jeftinijih zastava“, ali je i dalje ostao pod kontrolom tih zemalja.

Na slici 1. prikazane su države koje posjeduju brodove te pod kojim zastavama plove

Slika 1. Države posjednice i njihove zastave registracije (2012. godina) u tisućama DWT



Izvor: Review of Maritime Transport (2012), UNCTAD.

Sjedinjene Američke Države nekad su bile prestižna pomorska sila što se trgovačke mornarice tiče. Iako se brojnim mjerama koje su naručitelje obvezivale da se koriste brodovima pod američkom zastavom (npr. Zakon The Jones act), američka trgovačka mornarica sustavno se smanjivala iz godine u godinu. Pozadina te pojave jest u prijevoznim troškovima. Npr., brod američke zastave, izgrađen u američkom brodogradilištu prema američkim standardima, s posadom sastavljenom od američkih državljana, sa svim državnim poticajima subvencijama je preskup i nije u stanju tržišno konkurirati. Američkom trgovcu poduzetniku cijeli posao ovisi o pojedinim troškovnim stavkama. Ako mu je prijevoz pod vlastitom zastavom skup, onda za njega ili posao nema smisla ili će naći načina da premosti

taj problem jeftinijim prijevozom. U globaliziranom svijetu pomorskog brodarstva, trgovina razvijenih zemalja lako je našla rješenje tog problema, a državne administracije morale su popustiti pritiscima gospodarske logike te prešutno tolerirati neke pojave. Jeftiniji prijevoz znači i jeftiniju cijenu na domaćem tržištu, dok 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 je preskupo, dijelom je prepušteno onima koji to mogu jeftinije i djelotvorno operativno obaviti.

Zastave pogodnosti danas apsolutno dominiraju svjetskim tržištem brodarstva i dosadašnji trend porasta u odnosu na nacionalne zastave najvjerojatnije će se nastaviti. Pored toga, već sada je u tom pogledu došlo do specijaliziranja nekolicine nacija. Nekoć potreba za zadovoljavanje vlastitih potreba prijevoza, osiguranje pitanja sigurnosti ali i prestiža, nije dovoljna da pojedine nacije interveniraju u zaštiti svojih brodara kako bi zadržali postojeće brodske kapacitete. Tržište broskog prostora specifično je. Izvedeno je iz potrebe za prijevozom ljudi i roba, međunarodnog je karaktera i od takvog je utjecaja, pogledamo li njegovu povijest, da u pojedinim trenucima može ipak biti nužna zaštita država vlasnica, često i u uvjetima ekonomske neopravdanosti.

2.4.2. Starost brodova svjetske trgovačke mornarice

Prosječna starost svjetske flote ovisi o broju brodova pristiglih na pomorsko tržište kao i o broju uništenih brodova. Što je veći broj novih brodova to će se više svjetska flota pomladiti. Prosječna starost brodova u strukturi svjetske trgovačke mornarice jedan je od pokazatelja koji ukazuju na kvalitetu same ponude broskog prostora. Što je brod mlađi, to je moderniji. Ekonomičniji i sigurniji, a to su kvalitete na koje se obraća pozornost. U prilog tome govori i činjenica da su noviji brodovi redovito bolje plaćeni za prijevozne usluge, često i do 20% više.

U posljednjih desetak godina prosječna starost flote svjetske trgovačke mornarice značajno se smanjila. Npr. 90-ih godina prosječna starost broda iznosila je 15 godina dok je prosječna starost broda za 2006. godinu bila 12 godina. Najmlađi brodovi u svjetskoj trgovačkoj mornarici danas su kontejnerski brodovi, sa prosječnom dobi od 8 godina. Oni svoju mladost mogu zahvaliti upravo velikoj potražnji za njima. Danas je svaki kontejnerski brod koji se izgradi siguran da će naći zaposlenje.

U Tablici 3. navedeni su podaci o starosti brodova svjetske trgovačke mornarice.

Tablica 3. Podjela brodova prema starosti

Godine starosti broda	Ukupan broj	
0-4 god.	17 591	22,2%
5-14 god.	18 626	23,6%
15-24 god.	14 947	18,9%
+ 25 god.	27 910	35,3%
	UKUPNO	79 074
		100%

Izvor: European Maritime Safety Agency - EMSA (2012).

2.5. Funkcija morskoga brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva

Morsko brodarstvo u sustavu nacionalnoga gospodarstva odnosi na sveukupnu trgovačku mornaricu zemlje koje zastavu brodovi viju. Najpovoljniji učinak na nacionalnu ekonomiju ima ono brodarstvo koje može pružiti najjeftiniju prijevoznu uslugu, bez obzira na zastavu koju brod vije. Ključna varijabla ekonomskog razvoja efikasan pomorski transport.

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.

Morsko brodarstvo neusporedivo je najveća i najvažnija karika ukupnoga prijevoznog sustava. 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 priskrbljuju sebi znatan izvor prihoda. Kao primjer takvih država možemo navesti Panamu i Liberiju koje po podacima iz 2012. godine imaju najveći broj registriranih brodova tj. najveći udio u svjetskoj trgovačkoj floti. Panama i Liberija zauzimaju prva mjesta ne zbog svoje pomorske tradicije, već zbog raznih pogodnosti koje daju vlasnicima brodova. U prošlosti su vodeće pomorske nacije potvrđivale status najvećim kapacitetima i brojnošću svojih brodova. Danas vodeće ekonomske velesile, tj. pomorske nacije prepuštaju bavljenje trgovačkom flotom nacijama koje su se odlučile specijalizirati za ovaj vid djelatnosti. Tu se posebno ističu Grčka, Kina (zajedno sa Singapurom, Hong Kongom i Tajvanom), Japan, Norveška. Također, u porastu je opći trend registriranja brodova pod zastavama pogodnosti. 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. Najočitiiji 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.

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

Morsko brodarstvo ima višestruke funkcije u narodnom gospodarstvu: ono izravno valorizira geoprometni položaj pomorske zemlje, prevozeći terete nacionalne vanjske trgovine i tranzita susjednih kopnenih zemalja najjeftinijim pomorskim prijevozom, time pridonosi njihovom razvoju i povećanju međunarodne konkurentnosti domaćih proizvoda. Viškom svojih kapaciteta sudjeluje u prekomorskom prijevozu tereta i drugih zemalja između stranih luka i tako ostvaruje znatan devizni priljev. Sudjeluje u povećanju bruto domaćeg proizvoda, zaposlenosti, deviznih i proračunskih prihoda, a time pridonosi i ukupnom razvoju zemlje i lokalnih obalnih zajednica.³

³ Žuvela I. (2000). *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske*, Pomorski zbornik, str. 27.

3. Pomorska politika

Pomorska politika dio je gospodarske politike države. Njome država utječe i usmjerava razvoj različitih djelatnosti vezanih uz more. Pomorska politika podrazumijeva sustavan i sveobuhvatan pristup razvitku pomorstva i iskorištavanju mora kao prometnog puta i prirodnog resursa.⁴

Pomorska politika u suvremenim uvjetima postaje sastavnim dijelom globalne ekonomske politike, koja podrazumijeva aktivan utjecaj države ili zajednice država na razvoj i poslovanje pomorskog sustava. Priobalne države koje to na vrijeme prepoznaju i uključe se u te globalne procese, mogu u budućnosti očekivati uspješan razvoj svojih pomorskih djelatnosti, ali i čitavoga gospodarstva. Pretpostavka za razvoj pomorskog sustava je integralni pristup razvoju pomorskih djelatnosti. Razlog tomu ponajprije se nalazi u brojnim multiplikativnim učincima ključnih pomorsko-gospodarskih djelatnosti.

Objavljivanjem Zelene knjige o morskim lukama i pomorskoj infrastrukturi 1997. godine Europska komisija najavila je donošenje pravnog akta kojim će se na razini Europske zajednice liberalizirati tržište lučkih djelatnosti u najznačajnijim lukama otvorenim za međunarodni promet, kako bi se omogućilo slobodno tržišno natjecanje između luka Zajednice i unutar njih, uz istovremeno ispunjavanje sigurnosnih standarda. Europska komisija objavila je Priopćenje o europskoj lučkoj politici dana 18. listopada 2007. godine. Njegov je cilj unaprjeđenje europskog lučkog sustava kako bi se mogao nositi s rastućim europskim transportnim potrebama.

3.1. Uloga luka u svjetskome gospodarskom sustavu

Morske su luke ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava, akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti u zemlji. Luke su i zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih smjerova i prijevoznih sredstava. Ne pripadaju ni jednoj prometnoj grani, već su unutar pomorskog i prometnog sustava čimbenik o kojemu ovisi učinkovito funkcioniranje svih ostalih čimbenika.

Luke su javne institucije, ali i gospodarski subjekti koji posluju prema osnovnim tehnološkim i ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti.

⁴ Dundović, Č. (2003). *Pomorski sustav i pomorska politika*; Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci

Luke koje služe morskom brodarstvu, prometu putnika i tereta imaju mnoga zajednička svojstva, no isto tako se i znatno razlikuju. Trgovačke luke dijele se prema nizu čimbenika koji ih razlikuju. Tako se prema prema obali mora na kojem se nalaze dijele na (mediteranske, baltičke, i dr.), prema kontinentalnim regijama na (europske, azijske, talijanske i dr.) te prema prometnom značaju na svjetske, međunarodne, nacionalne, regionalne i lokalne luke. Također, luke možemo podijeliti na otvorene i zatvorene. Otvorene luke primaju brodove pri svakom vodostaju dok zatvorene samo u određene visine plimnog vala. Prema strukturi tereta luke možemo podijeliti na univerzalne i specijalizirane – samo za pojedine vrste tereta. I posljednja podjela luka je prema smjeru međunarodne pomorske trgovine prema kojoj se dijele na uvozne, izvozne, razvozne i tranzitne luke.

Suvremene luke imaju nekoliko bitnih obilježja koja se pojavljuju kao opća tendencija u razvitku gotovo svih svjetskih luka, a to su: koncentracija prometa na manji broj većih luka, koncentracija različitih tehnoloških i ekonomskih funkcija u luci, težnja za većom dodatnom vrijednošću.

U svjetskome gospodarskom sustavu luke su važna karika u logističkom lancu međunarodnog transporta. Konkurencija između luka se povećava pa povećane prekrcajne norme, veća proizvodnost i brzina okretaja, bolja propusnost, razvijenije zaleđe i pročelja luka nisu dovoljni za povećanje konkurentnosti.⁵ Javlja se potreba za prikazivanjem njihove efikasnosti i uspješnosti visokokvalitetnom mrežom kopnenih putova, informatičkom obradom podataka za cijeli sustav i njegove podsustave, modernim komunikacijama i elektroničkom trgovinom. Sve to su posljedice vezane uz potrebu za brzim i modernijim prijevozom, uvođenjem kontejnera i moderne opreme, no isto tako su i prednosti koje pruža informacijska i komunikacijska tehnologija u procesuiranju i otpremi roba u pomorskom prijevozu.

S gledišta luka, brodarstva i ostalih sudionika, implementacija procesa globalizacije i liberalizacije u pomorskom prometu proizlazi iz dva čimbenika:⁶ prvi je da implementacija globalizacije i liberalizacije u sustavu brodarstva dovodi do razvoja luka (nova tehnologija prekrcaja, specijalizacija i slično). Globalizacijski procesi usko su vezani za specijalizaciju luka za određene vrste tereta i tehnologije prekrcaja i prijevoza kao što su: multimodalni transport, kontejnerizacija, feeder, prijevoz "od vrata do vrata", kombinirani transport i drugi geografska globalizacija podrazumijeva promjene u redoslijedu glavnih svjetskih luka, uzrokovane novim kretanjem robnih tokova

⁵ Kesić, Blanka: *Ekonomika luka*, Pomorski fakultet sveučilista u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 42

⁶ *Ibidem*, str.43.

Globalizacija i liberalizacija u sustavu brodarstva odnose se na prilagođavanje i prestrukturiranje luka vezano uz promjene u brodarstvu koje su izazvane tim procesima. Jedan primjer predstavlja uvođenje feeder servisa u kontejnerskom prometu. Nastanak feeder servisa potaknule su globalizacija svjetske trgovine i racionalizacija u brodarstvu koja je uzrokovala nastanak velikih kontejnerskih brodova. Zbog svoje veličine takvi brodovi ne mogu ticati veliki broj luka prije svega zbog velikih fiksnih troškova, te zbog neadekvatne opremljenosti luka. Takvi brodovi plove na glavnim svjetskim pomorskim pravcima, preko Atlantika i Pacifika ili oko svijeta, te pristaju u malo velikih, ali efikasnih luka. U Sredozemlju su nastale dvije luke koje tiču takvi brodovi, takozvane luke "matice", Malta i Gioia Tauro, dok iz mnogobrojnih tradicionalnih luka plove feeder brodovi.

Feeder brodovi preuzeli su funkciju skupljanja tereta u kontejnerima iz manjih do glavnih luka. Oni opskrbljuju velike brodove, a imaju odgovarajuću opremu pa su neovisni o opremi luka u koje uplovljavaju te su dovoljno brzi da prate dinamiku kretanja matica. Prednost tog sustava prilagođena je izvoznima i uvoznima jer nije potrebna selekcija ishodišta i odredišta. Kad brod-kontejner-luka stigne do glavne, tj. hub-luke, bez teškoća dolazi do bilo kojeg odredišta u svijetu s obzirom na to da su hub-luke dobro povezane sa zaleđem svim prijevoznim granama. U klasičnom sustavu, koji je ujedno i znatno skuplji, trebalo je tražiti brodara i brod koji plovi iz jedne luke do konačnoga odredišta, gdje su glavni problemi bili neredovitost i neučestalost. Svjetski uvjeti zahtijevaju prilagođavanje odlazaka i dolazaka brodova i tereta dinamičnom proizvodnji. Feeder odlazi točno na određeni dan iz jedne luke i dolazi u glavnu luku.

Nacionalnim gospodarstvima iznimno je važno da imaju izlaz feederom iz svojih luka najkraćim putem do glavnih luka. Time se smanjuju troškovi kopnenog prijevoza koji umnogome poskupljuju ukupnu cijenu prijevoza iz razloga što je proces razmjene kraći, a to proizvodi dodatne pozitivne ekonomske i logističke učinke.

Svjetsko gospodarstvo izravno ili neizravno je ovisno o međunarodnoj pomorskoj trgovini, pa posjedovanje morske obale i razvijanje vlastitoga pomorstva za svaku državu ima veliko gospodarsko i geopolitičko značenje.

3.2. Luke i brodarstvo u procesu globalizacije

Dugo se držalo da su pomorstvo, a samim tim i luke, tradicionalni sektor gospodarstva, nefleksibilni u implementaciji novih trendova. Međutim, snažne promjene koje su uzrokovali globalno gospodarstvo i liberalizacija svjetskog tržišta, bitno mijenja cijeli

pomorski gospodarski sustav koji poprima značajke visokoindustrijalizirane i tehničko – tehnološki napredne gospodarske grane s ciljem postizanja optimalnih logističkih i ekonomskih efekata.

Implementacija globalizacije i liberalizacije u sustavu brodarstva dovodi do razvoja luka. Globalizacijski procesi usko su povezani sa specijalizacijom luka za određene vrste tereta i tehnologije prekrcaja i prijevoza (kao npr. multimodalni transport, feeder-servis, kontejnerizacija, kombinirani transport i sl.). Iz dana u dan dolazi do sve veće koncentracije različitih ekonomskih funkcija u lukama, težnje za većom dodanom vrijednošću, koncentracijom prometa na manji broj HUB luka, uskom specijalizacijom, potrebama za razvojem i implementacijom novih tehnologija, novih relacija u menadžmentu, te novih organizacijskih koncepata.⁷

⁷ Čišić, D. i Perić, A. (2005). Primjena modela javno privatnog partnerstva na razvoj luka, *Pomorstvo*, Rijeka.

4. Pomorsko tržište

Međunarodno tržište, na kojem pojedini nacionalni privredni subjekti razmjenjuju robu i usluge, treba definirati vrlo općenito, tako da taj pojam može obuhvatiti mnoge razlike koje se pojavljuju u nešto konkretnijim definicijama tržišta. U vezi s time moglo bi se općenito reći da je tržište složen sustav odnosa između ponude i potražnje određenih vrsta robe i usluga.

Pomorsko tržište moglo bi se u najširem značenju definirati kao složen sustav odnosa između ponude i potražnje broskog prostora za prijevoz bilo to tereta ili putnika, novih brodova, rabljenih brodova i dotrajalih brodova (brodova za staro željezo). Tako definirano pomorsko tržište jest tržišni sustav složen od više funkcionalno povezanih pojedinačnih tržišta. Takva funkcionalna povezanost upućuje na međusobnu uvjetovanost u zajedničkoj kompleksnoj tržišnoj cjelini (pomorsko tržište u širem smislu). Prema predloženoj definiciji pomorskog tržišta u najširem smislu mogu se sukladno tome, razlikovati:

- tržište broskog prostora za prijevoz putnika/tereta
- tržište novih brodova
- tržište rabljenih brodova
- tržište dotrajalih brodova

S gledišta tržišta kao određene privredne djelatnosti, pomorsko tržište u širem smislu može se shvatiti kao:

- tržište morskog brodarstva
- tržište morske brodogradnje

4.1. Tržište morskog brodarstva

Tržište morskog brodarstva obuhvaća tržište broskog prostora za prijevoz putnika ili tereta, tržište rabljenih brodova i tržište dotrajalih brodova, a tržište morske brodogradnje obuhvaća tržište novih brodova te tržište brodskih popravaka. U tako definiranom tržištu morskog brodarstva najvažnije je nesumnjivo tržište broskog prostora za prijevoz putnika te tereta. Kako danas prijevoz putnika ima marginalno značenje u djelatnosti pojam pomorskog tržišta u najužem značenju može se jednostavno shvatiti kao sustav odnosa između ponude i potražnje broskog prostora za prijevoz. Tržište broskog prostora (pomorsko tržište u najužem smislu) kao osnovno tržište djelatnosti morskog brodarstva, ima prije svega

međunarodni karakter. Takva karakteristika tržišta u skladu je s karakteristikom djelatnosti koja održava prometnu vezu između nacionalne i međunarodne robne razmjene. Ipak, mnogo manjim dijelom svojih prometnih aktivnosti nacionalno morsko brodarstvo djeluje u prometnom povezivanju nacionalnih privrednih subjekata. U tom smislu može se govoriti o podjeli pomorskog tržišta na nacionalno i svjetsko pomorsko tržište. Međutim, mnogo veći dio aktivnosti nacionalnog morskog brodarstva odvija se na području međunarodnih pomorskih prijevoza, pa se i ovdje govori o tržištu brodskog prostora, ponajprije kao o međunarodnom odnosno svjetskom tržištu.

Potražnju na međunarodnom tržištu brodskog prostora kvalificira i kvantificira međunarodna pomorska trgovina, a ponudu, svjetska trgovačka mornarica. Dakle, međunarodna pomorska trgovina i svjetska trgovačka mornarica osnovni su elementi tržišta brodskog prostora. Određena potražnja prostora uvijek je posljedica potražnje određene robe, tako da su ta dva elementa međusobno usko povezana.

Jedinstveno tržište označilo je zaokret u zajedničkoj prometnoj politici Europske unije i rezultiralo liberalizacijom prometnog sektora, polazeći pritom od određenih društvenih, ekonomskih i prostornih ograničenja. Izazovi jedinstvenog tržišta proširene Europske unije, naime, trebaju biti praćeni zajedničkom prometnom strategijom, implementiranom na nacionalnim razinama odgovarajućom prometnom politikom. Transportna industrija ima važnu ulogu u gospodarstvu Europske unije s udjelom od 7% u domaćem bruto-proizvodu, 7% ukupno uposlene populacije, 40% svih investicija i 30% energetske potrošnje.

4.1.1. Karakteristike tržišta morskog brodarstva

Suvremeno svjetsko pomorsko tržište obilježeno je :

- porastom prometa, posebno kontejnerskog
- traženjem optimalnih prometnih pravaca
- povećanjem kapaciteta brodova
- sve većim zahtjevima s aspekta sigurnosti i zaštite okoliša
- uvođenjem novih sofisticiranijih tehnologija
- modernizacijom luka koje su jedna od najvažnijih karika u logističkom lancu.

Ponuda je uz potražnju – pomorsku trgovinu, najvažniji čimbenik na pomorskom tržištu, odnosno tržištu brodskog prostora, a iskazuje se opsegom i strukturom trgovačke mornarice. Da bi pomorsko tržište reguliralo ponudu i potražnju koristi različite ekonomske

mehanizme, a svaki ciklus koji se pojavi na pomorskom tržištu donosi svim sudionicima i nove mogućnosti, ali i prijetnje, te se u nekoliko mjeseci stanje flote jednog brodovlasnika može promijeniti za nekoliko milijuna dolara.

Da bi se što bolje razumjelo to promjenjivo stanje na tržištu, potrebno je razviti sistemsko objašnjenje kako su ciklusi na tržištu vozarina generalizirani, a za to se koristi model ponude i potražnje. Ovaj je model povezan vozarinama odnosno cijenom pomorskoprijevozne usluge, a one kroz svoj utjecaj na krcatelja i brodovlasnika dovode ponudu i potražnju u ravnotežu.

Veza između tržišne ravnoteže i visine vozarina jedna je od najvažnijih ekonomskih odnosa u modelu pomorskog tržišta i kontrolirana je od strane brodovlasnika koji odlučuju kako reagirati u određenoj situaciji. Morsko brodarstvo djeluje na specifičnom tržištu koje obuhvaća ukupnost međuodnosa potražnje usluga u prijevozu dobara i ponude prijevoznih kapaciteta. Tržište morskog brodarstva definira se i kao ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude, odnosno traže raspoloživi brodski prostor u cilju ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju na osnovi djelovanja ponude i potražnje i stanovitih drugih čimbenika. Tržište morskog brodarstva se razvija kao dio svjetskog tržišta - djelovanje svjetskog tržišta je nezamislivo bez uslužno prometnih aktivnosti morskog brodarstva koje tijekom vremena stvara specifične odnose potražnje i ponude.

Karakteristike svjetskoga pomorskog tržišta mogu se razmatrati s dugoročnoga i kratkoročnog aspekta. Dugoročni aspekt odnosi se na one karakteristike koje obilježavaju svjetsko pomorsko tržište u njegovu vremenskom kontinuitetu. Takve karakteristike jesu:⁸

- **Tradicionalizam.** Tradicionalizam proizlazi iz tisućugodišnjega razvoja svjetskoga pomorskog tržišta.
- **Integralnost.** Integralnost se temelji na spoznaji o geografskoj povezanosti svjetskih mora. Svaki prijevoz morem ostvaruje se neposrednom povezanošću početka i kraja puta. Integralnost se očituje i u mogućnosti angažiranja pojedinih vrsta trgovačkih brodova na sva tri tipa tržišta pomorskog brodarstva - na tržištu slobodnoga, linijskog i tankerskog brodarstva.
- **Internacionalnost.** Internacionalnost proizlazi iz činjenice da u svjetskim morima djeluju mnogobrojni brodari iz mnogih država. Na tom tržištu djeluju i brodari koji dolaze iz država koje nisu izravno geografski povezane s morem.

⁸ Mencer, I. (1990). *Tržište morskog brodarstva*. Školska knjiga, Zagreb, str. 6.-14.

- **Heterogenost.** Heterogenost proizlazi iz različitosti strukture ponude i potražnje s obzirom na fizička obilježja prevezenog tereta, tehničko-tehnološka obilježja prijevoznih sredstava i s obzirom na stupanj ekonomskog razvoja sudionika u pomorskom prijevozu.
- **Protekcijizam.** Protekcijizam je proces koji administrativnim mjerama i uvjetovanim postupanjem u praksi potiče na usmjerenost nacionalne trgovačke mornarice radi zaštite interesa nacionalnoga gospodarstva.
- **Tehnički progres.** Tehnički progres znatno utječe na tržište pomorskog brodarstva, pa time i na kretanja na svjetskom pomorskom tržištu. Uvođenje suvremenih oblika prijevoza robe morem, kao što je to, primjerice, kontejnerizacija, prijevoz teglenicama, prijevoz tekućeg plina tankerima i drugo, dokazuje se utjecaj tehničkog progressa na promjenu strukture ponude.
- **Međunarodne ekonomsko-tržišne integracije.** Spomenute integracije proizlaze iz interesa pojedinih država da prevladavaju ograničenost svojih nacionalnih tržišta i smanje rizik plasmana dobara i usluga nacionalnoga gospodarstva na svjetskom tržištu.
- **Konjunkturane oscilacije.** Konjunkturane oscilacije nastaju kao rezultat međuovisnosti ponude i potražnje na određenom tržištu. Pri poremećajima odnosa ponude i potražnje, ona stranka koja u danom trenutku iskazuje veći interes za prijevozom, prihvaća i učinke kretanja ponude i potražnje na visinu vozarinskih stavova. Tada dolazi do ekspanzije ili kontrakcije tržišta pomorskog brodarstva.

Konačno, karakteristike svjetskoga pomorskog tržišta s kratkoročnog aspekta podrazumijevaju konkretnu strukturu pomorskog tržišta s definiranim prostornim, vremenskim i robnim obilježjima.

4.1.2. Tipologija tržišta morskog brodarstva

Tržište morskog brodarstva možemo podijeliti na tri tipa tržišta:⁹

- tržište slobodnog brodarstva
- tržište linijskog brodarstva
- tržište tankerskog brodarstva

Tipologija tržišta morskog brodarstva temelji se na sljedećim obilježjima:

⁹ Mencer, I. (1990). *Tržište morskog brodarstva*, Školska knjiga, Zagreb, str. 1

- geografskoj razdvojenosti proizvodnje i potrošnje
- vremenskoj učestalosti održavanja plovidbenih pravaca
- vrstama dobara prema količini jediničnih tereta, kemijskim svojstvima te načinu oblikovanja jediničnih tereta
- vrsti i veličini jediničnih prijevoznih kapaciteta
- organizaciji poslovanja, odnosno oblicima poslovnog djelovanja na tržištu.

Osnovna diferencijacija triju tipova tržišta morskog brodarstva proizlazi upravo iz geografskog obuhvata te tržišne strukture odnosno stupnja konkurentnosti

Tržište slobodnog brodarstva nastaje i razvija se na temelju potreba pomorskoprijevoznih usluga velikih količina rasutih tereta. Za razliku od linijskog, slobodno brodarstvo nema ustaljenog reda plovidbe ni ustaljenih luka ticanja. Brodovi slobodnog brodarstva prevoze velike količine suhih rasutih tereta po načelu "jedan teret - jedan brod." U prostornom ga smislu karakterizira opće svjetski karakter. Razlog tome je priroda dobara i specifične karakteristike pomorskoprijevozne usluge u organizaciji slobodnog brodarstva. Potražnju dobara na ovom tržištu karakterizira koncentracija dobara na određenim pravcima i u određeno doba godine.

Tržište linijskog brodarstva nastaje i razvija se iz potrebe pomorskoprijevoznih usluga pretežno industrijskih proizvoda (generalnih tereta), a potražnja proizlazi iz potrebe pomorskoprijevozne usluge velikog broja krcatelja. Osobitost ovog tipa tržišta jest to da je stanovita stabilnost potražnje za pomorskoprijevoznim uslugama generalnih tereta na određenim pravcima utjecala na stvaranje sve redovitijeg održavanja plovidbe i sa vremenskog aspekta.

Linijski brodar održava linijski pomorskoprijevozni servis s više linijskih brodova, na određenom zemljopisnom području, između ustaljenih i unaprijed određenih luka pristajanja, prema redovitom, ustaljenom i unaprijed određenom itineraru. Linijsko je tržište u geografskom smislu regionalno tržište s gledišta linije, zbroj nekoliko regionalnih tržišta s gledišta linijskog brodarstva, a svjetsko tržište sa gledišta cjelokupnog brodarstva određene zemlje.¹⁰

Tržište tankerskog brodarstva nastaje i razvija se iz potrebe za pomorskim prijevozom sirove nafte i naftnih derivata. S obzirom na stalnost plovidbenih pravaca karakteriziraju ga regionalna tržišta, dok pomorskoprijevoznju uslugu karakterizira pretežno izravna povezanost luka ukrcaja i iskrcaja, a realizacija prijevoza ovisi o potrebama krcatelja. Sa prostornog

¹⁰ Mencer, I. (1990). *Tržište morskog brodarstva*. Školska knjiga, Zagreb, str. 4

aspekta ovo tržište ima karakter isključivo svjetskog tržišta, što je ipak karakteristika slobodnog brodarstva.

4.2. Prognoza razvoja tržišta morskog brodarstva

Razina i kretanje prekomorskog prijevoza ovise o stupnju privrednog razvoja i privredne strukture zemalja koje sudjeluju u svjetskoj međunarodnoj razmjeni. Na količinu, strukturu, i geografski razmještaj potražnje utječe i politička situacija.

Naglašavanje privrednog rasta najrazvijenijih zemalja svijeta vezano je uz postojeće stanje najjeftinijih pravaca plovidbe trgovačkih brodova. Najprometniji pomorski putovi su uzduž obala Azije i Afrike, Sjeverne Amerike i Europe. Najveća koncentracija pomorskog prometa je u morima Zapadne Europe, istočnih obala Sjedinjenih američkih država i Japana

Imajući na umu međuzavisnost ekonomskog razvoja i energetske potrošnje, postojeće kapacitete bazične i prerađivačke industrije pretežno u razvijenim zemljama te poteškoće zemalja u razvoju, prosječne stope rasta prekomorskog prijevoza trebale bi doživjeti neznatne promjene. Naime, progresivan ili linearan rast pojedinih nacionalnih privreda nastavit će se i uz regresivan rast potrošnje energije. Racionalizacija potrošnje energije danas je uvelike raširena i može se reći da je gotovo osnovna karakteristika razvoja. Iskazana prognoza pokazuje proces prestrukturiranja potražnje na način povećanja udjela tržišta slobodnog i linijskog brodarstva te smanjenja udjela tržišta tankerskog brodarstva. Povećanje udjela tržišta slobodnog brodarstva proizlazi iz pretpostavke o povećanju potreba svjetske bazične industrije i proizvodnje električne energije za ugljenom kao osnovnim energentom.

Prognoza fluktuacija potražnje na tržištu morskog brodarstva temelji se na dvjema pretpostavkama.¹¹ Prva pretpostavka određuje početak devedesetih godina kao početno razdoblje novoga ciklusa svjetske privrede, pa tako i prekomorskog prijevoza. Temelji se na razmatranjima Japan Maritime Research Institute iz Tokija koji je ustanovio da su 1986. godine djelomično prevladani ograničavajući faktori prekomorskog prijevoza nafte i rasutih tereta. Druga pretpostavka temelji se na mogućnosti analogije duljine trajanja ciklusa potražnje iz prijašnjih razdoblja. Tada je ciklus potražnje trajao prosječno 5 godina. Postavlja se pitanje da li strukturne promjene potražnje, koje su sastavni dio prihvaćene prognoze, utječu na promjene duljine trajanja konjunktornih ciklusa. Predviđene strukturne promjene potražnje u smjeru sve izjednačenijeg udjela svih triju tipova tržišta morskog brodarstva pokazuju da se analogija prošlosti, barem što se duljina ciklusa tiče, može prihvatiti kao

¹¹ Ibidem.

pouzdana metoda. Razlog je činjenica da se udio tržišta slobodnog i linijskog brodarstva povećava, a upravo ta dva tipa tržišta ostvaruju kakvu - takvu primjetnu stabilnost kretanja potražnje u razdoblju od 5 godina.

Potražnja na tržištu slobodnog brodarstva ostvariti će intenzivniji rast nego potražnja ostala dva tipa tržišta. Ipak, njezin će udio u ukupnoj potražnji na tržištu morskog brodarstva i dalje biti najniži. Najintenzivnije povećanje potražnje tržišta slobodnog brodarstva pridonijet će najdinamičnijem porastu ponude tog tipa tržišta. Sagledavanje razvoja potražnje na tržištu morskog brodarstva temelji se na pretpostavkama povećanja svjetske proizvodnje čelika, žitarica i drugih dobara koja su predmet prijevoza na tom tržištu.

Posljednjih dvadesetak godina prošloga stoljeća linijsko brodarstvo obilježile su tehnološke promjene. Istovremeno, sve je izrazitiji bio nesklad potražnje i ponude, što je uzrokovalo loše financijske efekte najsuvremenijih prijevoznih jedinica u sastavu linijske mornarice. Tek sredinom druge polovice sedamdesetih godina prošloga stoljeća kontejnerske linije na najprometnijim pravicima ostvaruju prve dobitke. To je bitno napomenuti, jer usprkos neadekvatnim dobicima u odnosu na uložena sredstva, broj plovih jedinica integriranog prijevoza neprekidno raste i zahvaća sve veći broj zemalja.

Tehnološke promjene pogodovale su nastavku započetih procesa organizacijskih promjena na tržištu linijskog, ali i na tržištu tankerskog brodarstva. Potražnja za naftom kao energentom i industrijskom sirovinom ovisi o dostignutom stupnju privrednog razvoja i rezultata istraživanja na pronalaženju alternativnih izvora energije.

Prognoza oscilacija potražnje na tržištu tankerskog brodarstva predviđala je produljenje trajanja ciklusa u odnosu prema duljini ostvarenoj dotadašnjim kretanjem. Razlog tome bilo je krajnje umjereno kretanje sve do 2000. godine. Predviđalo se stoga da ciklus traje desetak godina. Naime, ciklus na tržištu tankerskog brodarstva ovisi o intenzitetu rasta prijevoza nafte, naftnih derivata i plina. Dosadašnji rast pokazivao je dvostruko dulji ciklus sirove nafte prema ciklusu naftnih derivata. Udio sirove nafte u ukupnoj potražnji na tržištu tankerskog brodarstva raste i zbog očekivanog nastavka gradnje sustava cjevovoda za potrebe transporta plina i naftnih derivata, te se zbog toga u obzir mogao uzeti i desetogodišnji ciklus. Što se tiče ponude na tržištu tankerskog brodarstva, kao i kod ostalih tipova tržišta morskog brodarstva, tako se i na ovome tržištu nije predviđalo bitno mijenjanje postojećih procesa kroz nekoliko godina. Jedini problem, koji je danas teško rješiv, te stoga i teško predvidiv, jest intenzitet općeg svjetskog privrednog razvoja. Opći privredni razvoj krije u sebi i niz teško predvidivih strukturnih promjena. Upravo je struktura ponude i potražnje na svjetskom tržištu ograničavajući čimbenik razvoja.

4.3. Vozarine u morskom brodarstvu

Od svih pokazatelja dinamike tržišta broskog prostora, najrelevantnija je dinamika vozarina. Vozarina¹² je naknada brodaru (pomorskom prijevozniku) za učinjenu pomorskoprijevoznu uslugu. U pomorskom prijevozu vozarina se uvijek određuje u vezi sa strukturom pomorskog tržišta i određenim odnosima ponude i potražnje na tom tržištu. Prema tome u prekomorskom prijevozu ona predstavlja tržišnu cijenu koja se, ovisno o stupnju konkurentnosti tržišta izražava kao konkurentna, monopolna ili monopsona cijena pomorskoprijevozne usluge. Kao tržišno određena cijena pomorskoprijevozne usluge, vozarina pokazuje određenu elastičnost prema potražnji i ponudi broskog prostora na tržištu. U vezi s tim može se reći da je općenito na svim tipovima tržišta broskog prostora ponuda mnogo elastičnija od potražnje. To znači da i veliko povećanje vozarina neće izazvati osjetljivo smanjenje potražnje, ali će se nesumnjivo odraziti u povećanju ponude. Vozarina kao tržišna cijena pomorskoprijevozne usluge ne formira se samo na osnovi "čistih" kvantitativnih i kvalitativnih odnosa ponude i potražnje, nego i prema nekim drugim elementima koji te tržišne odnose od "čistih" pretvaraju u "složene". Od drugih elemenata, odnosno čimbenika koji posredno djeluju na složenost odnosa ponude i potražnje na tržištu broskog prostora treba spomenuti izvedenost tržišta broskog prostora iz određenog robnog tržišta, kretanje cijena robe i usluga, koje čine glavne troškove brodaru u organizaciji pomorskog prijevoza i protekcionističko djelovanje pojedinih zemalja određenim zatvaranjem pojedinih dijelova pomorskog tržišta.

U skladu sa općim pravnim načelima cijena pomorskoprijevozne usluge¹³ plaća se ako nije ugovoreno drukčije, nakon što brod dođe u određenu luku i spreman je teret predati primaocu u ispravnom stanju. Prema tome, ako nije drukčije ugovoreno, vrijeme plaćanja i nastanka prava i obveze plaćanja vozarine određuje se prema općim pravnim načelima, a iz toga slijedi da cijeli rizik od gubitka vozarine do vremena predaje tereta snosi brodar. Vrijeme plaćanja i vrijeme nastanka prava i obveze plaćanja vozarine treba jasno i točno odredit te jasno razlikovati u značenju u brodarskim, odnosno vozarinskim ugovorima o pomorskom prijevozu.

¹² Glavan B. (1992). *Ekonomika morskog brodarstva*. Školska knjiga, Zagreb, str.130

¹³ Ibidem.

Prema vrstama vozarina razlikujemo:

- Vozarine u slobodnom brodarstvu (tržište slobodnog brodarstva najkonkurentniji je tip tržišta broskog prostora, pa se i vozarine u slobodnom brodarstvu formiraju prema tržišnim zakonitostima u odnosima ponude i potražnje)
- Vozarine u linijskom brodarstvu (linijskom brodarstvu na razinu vozarina osim odnosa ponude i potražnje još više djeluje povećanje troškova poslovanja, a linijski je tip tržišta ocijenjen kao tržište koje pokazuje određene karakteristike zatvorenog tipa tržišta na strani ponude)
- Vozarine u tankerskom brodarstvu (ugovaraju se posebno u brodarskim ugovorima na putovanje kao vozarinski stav (freight rate) po jedinici količine tereta i u brodarskim ugovorima na vrijeme kao mjesečni vozarinski stav po dwt nosivosti (hire rate) ili kao dnevna vozarina (daily hire).
- Vozarine u putničkom brodarstvu (prevladava elastičnost potražnje prema kupovnoj moći potrošača. (potencijalnog korisnika). Putnički brodari koji nude brodski prostor za prekomorski prijevoz putnika povezuju se vozarinskim sporazumima različitih oblika, a njihov je osnovni cilj utvrđivanje minimalnih vozarinskih stavova za pojedine klase brodova koji prevoze putnike na određenim plovidbenim pravcima)

5. Globalizacija

Globalizacija nije stanje ili neki novi sustav koji bi u konačnosti trebao nadomjestiti današnji sustav država, te se ona ne odnosi ni na vrijednosti ni na strukturu, već na slijed koji se događa u našim razmišljanjima i ponašanju. Ona je proces koji se širi u različitim smjerovima preko nacionalnih granica i sposobna je doprijeti do svih zajednica bez obzira na geografski prostor, a nastaje u trenutku kad različiti ljudi i organizacije pokušavaju ostvariti svoje svakodnevne ciljeve i jasno određene zadatke. Premda je konačne posljedice globalizacije iz sadašnje perspektive teško u potpunosti predvidjeti, već sada je jasno da su među najvažnijima “ prevladavanje postojećih granica među državama, opadanje suvereniteta država-nacija i nastanak globalnih i nadnacionalnih asocijacija koje preuzimaju regulativne i druge funkcije u svjetskoj ekonomiji i društvu”.¹⁴

Iako se fenomen globalizacije često poistovjećuje s globalnim gospodarstvom, analiza procesa povezivanja svjetskog gospodarstva pokazuje da to, ipak, nije jedinstveni fenomen, iako postoje neka zajednička obilježja. Pođe li se od definicije, globalizacija je proces povezivanja industrijskih i financijskih aktivnosti na svjetskom tržištu, a na osnovi znanstveno – tehnološke i informacijsko – komunikacijske revolucije.

5.1. Pojam globalizacije

Globalizacija je proces koji se odvija preko granica nacionalnih država. Uzrokuje djelovanje svjetskog sustava i uspostavljanje, u svjetskim razmjerima, gospodarske, političke, kulturne, ekološke i informacijske djelatnosti i globalne međuzavisnosti društva.¹⁵

“Globalizam je svako djelovanje upravljeno prema poimanju svijeta kao cjeline”, a “globalizacija je proces koji se odvija preko granica nacionalnih država.”¹⁶

Iako ne postoji jedna jedinstvena definicija globalizacije, možemo reći da je globalizacija skup prekograničnih procesa, pokrenutih nezapamćenim razvojem moderne tehnologije, koji je doveo do ubrzanja ekonomskih procesa a koji se odražava u socijalnoj, političkoj, kulturnoj i svim drugim područjima sveukupnog života.

Globalizacija nastaje i razvija se u neprekidnom nastojanju da se racionaliziraju troškovi proizvodnje i prijevoza, što neminovno pridonosi internacionalizaciji mnogih

¹⁴ Puljiz, V. (1998). *Globalizacija i socijalna država*, Studijski centar socijalnog rada Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.

¹⁵ Milardović, A. (2004). *Pod globalnim šešišrom*, (CPI) Centar za politološka istraživanja, Zagreb, str. 155.

¹⁶ Ibidem.

gospodarskih aktivnosti. Proces se globalizacije može promatrati i kao sinergija industrijske proizvodnje i prometa. Nevjerojatan porast svjetske trgovine u drugoj polovici pa prema kraju dvadesetog stoljeća definiran je kao globalizacija svjetskog gospodarstva.¹⁷

Prije 1980-ih godina, pojam globalizacije gotovo je nepoznat. Danas se taj pojam upotrebljava vrlo često, svaki put kada se pokušavaju objasniti i razumjeti promjene koje su zahvatile društvo u cijelosti od tada. Naime, osamdesetih godina započela je skupina procesa koji će bitno izmijeniti sliku svijeta kakvog smo poznavali. Globalizaciju prije svega odlikuje nezapamćen i ubrzan razvoj moderne tehnologije, zbog čega se njeno značenje uspoređuje sa značenjem industrijske revolucije iz 19. stoljeća. Razvoj tehnologije, prije svega izum interneta, stvorio je uvjete povećane povezanosti i ubrzane komunikacije, neovisno o prostornoj udaljenosti. Ovi uvjeti olakšane komunikacije omogućili su ubrzanje i povećanje ekonomskih aktivnosti između država, koje su sada mogle poslovati također neovisno o prostornoj udaljenosti i državnim granicama. Ubrzan protok informacija, kapitala, usluga, proizvoda i ljudi, u svijetu u kojem je promijenjen značaj međudržavnih granica, stvorio je nove društvene, političke i ekonomske odnose i svijet potpuno drugačiji od onog kakav smo poznavali prije tih presudnih 1980-ih godina.

Kada se govori o nastanku globalizacije svakako se mora spomenuti **GATT** (General Agreement on Tariffs and Trade) i značenje što ga je imalo smanjenje trgovačkih carina među zemljama. Ono je, uz ostalo, pridonijelo njihovom jačem međusobnom trgovinskom povezivanju. GATT je osnovan 1947. i temeljio se na klauzuli o najvećim pogodnostima. Iz nje proizlaze tri temeljna načela: načelo recipročnosti, načelo liberalizacije i načelo nediskriminacije. Načelo recipročnosti odnosi se na to da trgovačke olakšice koje potpisnice GATT-a priznaju jedna drugoj, moraju biti jednake za obje strane. Kasnije je to načelo ublaženo u korist zemalja u razvoju. Načelo liberalizacije podrazumijeva postupno smanjivanje carina i drugih ograničenja, a načelo carinske nediskriminacije da se dvostruke carinske olakšice između dviju potpisnica moraju primijeniti na sve članice GATT-a. Carinske stope također se ne smiju jednostrano povećavati.¹⁸ U godini osnivanja GATT-u su pristupile 23 zemlje, a kasnije se taj broj neprestano povećavao. GATT je 8. prosinca 1994. preimenovan u **WTO** (World Trade Organization) na kraju urugvajskog kruga pregovora i ministarske konferencije u Marakeshu. WTO je počeo djelovati 1995., a financira se doprinosima potpisnica prema njihovu udjelu u trgovini među članicama.

¹⁷ Grammenos, C.T. i sur. (2002). *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London, str. 35

¹⁸ Natek, K. i Natek, M. (2000). *Države svijeta 2000*. Mozaik knjiga, Zagreb.

Globalizacija je proces koji je započeo i koji se više ne može zaustaviti. Prije svega tu je sve veća interakcija među sudionicima međunarodne trgovine, globalno umrežavanje financijskih tržišta i već spomenuta rastuća moć multinacionalnih korporacija. Sve što se stvara počinje se odražavati globalno. Tako danas postoje globalni proizvodi, moda, potrošači pa i građani. Globalizacija se, dakle, može čak shvatiti kao jedna etapa razvoja civilizacije.

5.2. Dimenzije globalizacije

Globalizacija ima nekoliko dimenzija, područja u kojima se odvijaju i na koje utječu globalizacijski procesi. Bitno je naglasiti da te dimenzije nisu odvojene jedna od druge, nego je globalizacija sveukupnost njihove međupovezanosti i isprepletenosti.

Ekonomska dimenzija odnosi se na ogroman porast trgovine, investiranja, pojačane i povećane financijske tokove, stvaranje globalnog, jedinstvenog svjetskog tržišta, transnacionalno integriranu proizvodnju, kraj nacionalnih ekonomija, prostorno i vremenski neograničene puteve biznisa, gospodarske zakone koji su globalni, svjetski. Pojačane ekonomske i trgovinske aktivnosti.

Društvena dimenzija globalizacije odnosi se na svijet u cjelini, koji sve više postaje, kako je „globalno selo“. Tehnološki napredak, promijenjeni ekonomski poredak i ostale dimenzije, utječu također na društvenu sliku svijeta i omogućuju formiranje novog, drugačijeg, globalnog društva. Nova vrsta komunikacije omogućuje stvaranje društva na daljinu, što je u potpunosti različito od tradicionalnog društva i druženja kakvo poznajemo.

Politička dimenzija – politika je i dalje organizirana teritorijalno, nije nestalo državno uređenje. No i politika je sve više globalna, ona nije stvar isključivo jedne države, a njene posljedice imaju globalno značenje. Države više nisu u mogućnosti postupati samo u odnosu na sebe i svoje interese, nego u odnosu prema cijelom svijetu.

Tehnološka dimenzija – napredak tehnologije također znači olakšan pristup i komunikaciju s drugim kulturama.

Ekološka dimenzija - upućuje na povećane ekološke probleme, uzrokovane između ostalog i pojačanom modernizacijom i industrijalizacijom. Razmjeri ekološke globalizacije, točnije ekoloških problema, povećali su se s povećanjem opsega i intenziteta ostalih globalizacijskih dimenzija. S druge strane, ova dimenzija upućuje na globalno osvještavanje, ili barem njenu nužnost, te globalnu odgovornost prema problemima kao što su globalno zagađenje, ozonske

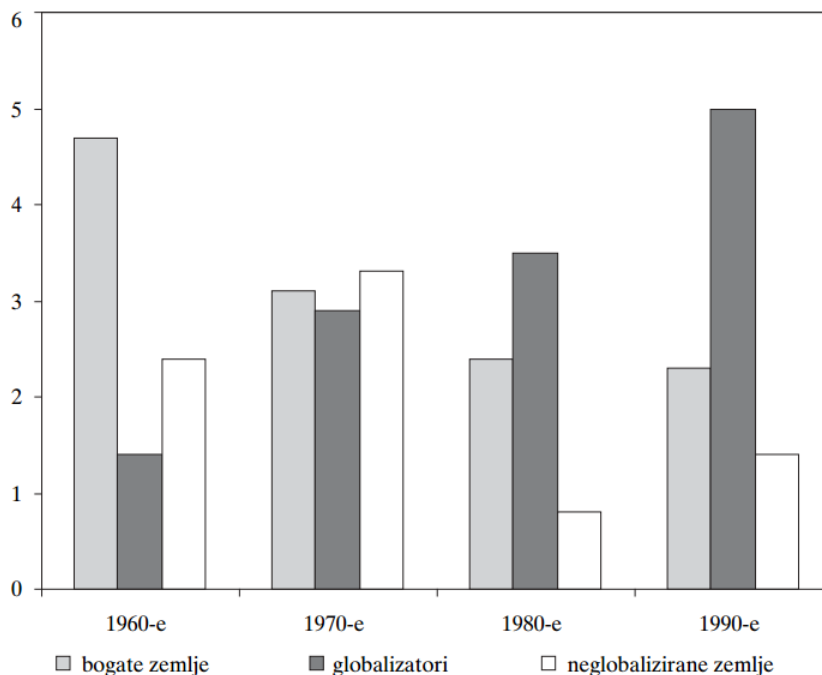
rupe, toksični otpad i izumiranje pojedinih životinjskih i biljnih vrsta. To su problemi koje države niti pojedinci ne mogu rješavati sami, nego su oni globalno pitanje.

5.3. Razvoj svjetskog gospodarstva

Uz izuzetno pozitivne pristupe globalizaciji i njezinu utjecaju na kvalitetu života stanovništva, dosta je rašireno razmišljanje kako je upravo globalizacija temeljni uzročnik nepravednoj distribuciji dobara, jer svojim sustavom kakav je danas uglavnom pridonosi gospodarskom rastu razvijenih zemalja. Problem proizlazi iz nejednake disperzije i koncentracije svjetskoga BDP-a i broja stanovnika. Takva koncentracija bogatstva i blagostanja na relativno mali dio svjetskog stanovništva s jedne strane, te disperzija siromaštva na veliku većinu stanovništva u svijetu, s druge strane, rezultira golemim razlikama koje se dosta često pripisuju sustavu globalizacije.

Stope gospodarskoga rasta zemalja u razvoju gotovo stalno osjetno su više nego što je svjetski prosjek rasta, te su više i od gospodarskoga rasta u razvijenim zemljama. Takav trend se bilježi pogotovo nakon 1998. godine kada je proces globalizacije već ušao u fazu nastojanja svih zemalja svijeta, uključujući i one razvijene, za pravednijom raspodjelom resursa kao jedinom mogućom opcijom da bi se postigao održivi razvoj u svijetu. Političkim vodstvima postaje jasno da će se morati odreći dijela svojega budućeg bogatstva i dijela moći poradi dobrobiti općega, jedinog mogućeg napretka u budućnosti. No razlike u razini i strukturi gospodarskog rasta su tolike da će proces ujednačavanja pojedinih država trajati godinama, uz velike napore i uz znatan rizik. Slika 2. Prikazuje prosječne stope rasta BDP-a po stanovniku.

Slika 2. Prosječne stope rasta BDP-a po stanovniku



Izvor: prema Dollar i Kray (2001).

Proces globalizacije u biti predstavlja mogućnosti da se nerazvijene zemlje integriraju u svjetski gospodarski sustav te da se brže uključe u procese rasta. Međutim, niti jedan proces nije u potpunosti bez negativnih posljedica, te se danas traže načini da se suzbiju negativne pojave globalizacije. Daljnja politička i ekonomska demokratizacija globalnoga društva upravo bi trebala i pridonijeti pronalaženju takvih prihvatljivih rješenja. Globalizacija nastaje i razvija se u neprekidnom nastojanju da se racionaliziraju troškovi proizvodnje i prijevoza, što neminovno pridonosi internacionalizaciji mnogih gospodarskih aktivnosti. Proces globalizacije može se promatrati i kao sinergija industrijske proizvodnje i prometa. Nevjerojatan porast svjetske trgovine u drugoj polovici dvadesetoga stoljeća definiran je kao globalizacija svjetskog gospodarstva.¹⁹

Suvremena poduzeća prisiljena su širiti tržište svojih proizvoda i njihov izvoz izvan granica svoje zemlje. 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 tj. proizvodnje u malim

¹⁹ Ivo Domijan - Ameri; Globalizacija i morsko brodarstvo, *Naše more* 53(1-2)/2006.

količinama bili bi preveliki, a proizvodi skupi. Stoga se može reći da je izvoz motiviran jednim od sljedećih ciljeva:²⁰

- pridobivanje potrošača za svoje proizvode
- postizanje konkurentnosti na međunarodnom tržištu racionalizacijom troškova svog inputa
- kapitaliziranje komparativne prednosti i konkurentnosti svoga proizvoda raspodjela poslovnog rizika na širu tržišnu osnovicu

Pri tome su četiri temeljna stupa globalizacije: međunarodna standardizacija, liberalizacija trgovine, telekomunikacije i prijevoz. Globalna konkurencija porasla je 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 kupovina roba, sirovina i ostaloga postala je još lakša, moguća gotovo svugdje. 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.

5.4. Internacionalizacija poslovanja

Međunarodna odnosno svjetska ekonomija danas je duboko prožeta i određena internacionalizacijom poslovanja. Proces internacionalizacije predstavlja širenje ekonomske aktivnosti izvan granica domaćeg tržišta, a to se reflektira ekstenzivnom ekonomskom politikom. Internacionalizacija je i jedan od osnovnih elemenata globalizacije, koja osim širenja ekonomske aktivnosti izvan granica nacionalne ekonomije obuhvaća i funkcionalnu integraciju takvih međunarodno dislociranih aktivnosti, a to rezultira ponajprije kvalitativnim promjenama u organizaciji ekonomskih aktivnosti.

Primarni je cilj svake nacionalne ekonomije što uspješnije uključivanje u međunarodnu podjelu rada. Internacionalizacija poslovanja jedne nacionalne ekonomije određena je stupnjem internacionalizacije njezinih poslovnih subjekata, a posebno onih koji u najvećoj mjeri sudjeluju u ukupnom izvozu i uvozu, odnosno u međunarodnoj razmjeni pojedine države. Uspješnost jedne države na međunarodnom tržištu određena je konkurentskom sposobnošću svih njenih poslovnih subjekata uključenih u vanjskotrgovinsko

²⁰ Ibidem

poslovanje, odnosno u međunarodnu razmjenu. U svemu tome ključno je posjedovanje konkurentske prednosti na temelju čega se ostvaruje veća profitabilnost. Na globalnome svjetskom tržištu samo one nacionalne ekonomije, odnosno poslovni subjekti tih nacionalnih ekonomija, ostvaruju konkurentsku prednost kada su sposobne kreirati veću ekonomsku vrijednost u odnosu na svoje konkurente.

6. Globalizacija i morsko brodarstvo

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.

U pomorskoj trgovini potrošači zahtijevaju da brzo i kvalitetno rješavaju sve trgovačke transakcije, smanjujući troškove uvoza i izvoza, te prijevoza i prekrcaja. Ako luke ne zadovolje prethodne potrebe i teretom ne rukuju primjereno i brzo, potrošači će morati snositi dodatne troškove, a to će njihov teret poslati u konkurentne luke.

Svjetsko gospodarstvo je izravno ili neizravno ovisno o međunarodnoj pomorskoj trgovini, pa posjedovanje morske obale i razvijanje vlastitoga pomorstva za svaku državu ima veliko gospodarsko i geopolitičko značenje.

Zbog monopola pomorskog prometa u svjetskoj vanjskotrgovinskoj razmjeni snažni su odjeci globalizacijskih procesa u odvijanju pomorskih prijevoza, a to pretpostavlja radikalne promjene u brodarstvu i lukama, i to s tehničkog, tehnološkog, pravnog te, posebno, ekonomskog aspekta.

6.1. Prijevoz kao instrument globalizacije

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 iskorištavati 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. 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.

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. 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.

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. Razvojni proces uklapanja izoliranih društava u integrirano globalno društvo bio je moguć samo temeljem prekomorske trgovine, dakle morskoga brodarstva. Stoga se može reći da je sve razvijenije i efikasnije morsko brodarstvo izravno povezano s procesom globalizacije.

6.2. Pomorski promet

Pomorski promet glavni je nositelj i pokretač trgovinske razmjene u svijetu. On se odvija pomorskim prometnim putevima koji spajaju velika industrijska, prometna i trgovačka čvorišta i njihove luke, na kojima se formiraju pomorski robni tokovi. Pritom, intenzitet i količina pomorskih robnih tokova danas su postali mjerilom učinkovitosti i korisnosti prometa, uključenosti u međunarodnu podjelu rada i stupnja gospodarske razvijenosti države. Budući da se više od 65% ukupnoga međunarodnog robnog prometa odvija pomorskim putem, intenzitet, smjerovi, struktura i dinamika kretanja pomorskih robnih tokova relevantni su pokazatelji koncentracije svjetskog prometa, koji upućuju na značaj i pozicioniranost svjetskih središta proizvodnje i potrošnje, to jest središta gospodarskoga razvoja.

Glavni nositelji trgovinske razmjene između svih, pa i najudaljenijih dijelova svijeta, jesu pomorski robni tokovi. Količinu raznovrsnih roba koju je moguće prevesti pomorskim putem, nije moguće prevesti niti jednim drugim oblikom prometa. Zbog velikog kapaciteta i ekonomske isplativosti, pomorski promet omogućuje globalno gospodarsko povezivanje pa je zato temelj svjetske robno-trgovinske razmjene.

Pomorski promet, izravno pogođen procesima globalizacije i liberalizacije svjetskog tržišta, doživio je brojne promjene. Brodovi sve više viju zastave država u kojima je efektivna kontrola nad brodovima manja, a i posade su brodova sve više multinacionalne.

6.2.1. Pomorski robni tokovi u strukturi svjetske trgovinske razmjene

Glavni nositelji trgovinske razmjene između svih, pa i najudaljenijih dijelova svijeta, jesu pomorski robni tokovi. Količinu raznovrsnih roba koju je moguće prevesti pomorskim putem, nije moguće prevesti niti jednim drugim oblikom prometa. Zbog velikog kapaciteta i ekonomske isplativosti, pomorski promet omogućuje globalno gospodarsko povezivanje pa je zato temelj svjetske robno-trgovinske razmjene.

Važnost međunarodnih pomorskih tokova implicira činjenica prema kojoj se dvije trećine ukupnoga svjetskog robnog prometa odvija upravo pomorskim putem. Time se, između vodećih područja masovne proizvodnje i potrošnje formiraju snažni i vrijedni pomorski robni tokovi.

Preko 90 % vanjskotrgovinskog prometa Europske unije se ostvaruje pomorskim transportom, koji prolazi kroz luke u Europskoj uniji. S globalnim porastom trgovine, luke prekrcajavu sve više tereta. Studija koju je u siječnju 2005. izradilo finsko Ministarstvo transporta predviđa da će se do godine 2030. izvoz (bez energetske proizvoda) iz EU-a u “zemlje brzog ekonomskog rasta” (Kina, Indija, Rusija i azijske zemlje) utrostručiti, a uvoz udvostručiti.

Tablica 4. Pomorski promet (milijuni metričkih tona) - izvoz/uvoz - dugoročna progonoza do 2024.

Regija/ skupina država	Izvoz (godišnje)				Uvoz (godišnje)			
	'08.	'10.	'15.	'24.	'08.	'10.	'15.	'24.
Sjeverna Amerika (<i>North America</i>)	740	782	874	1.031	1.014	1.047	1.157	1.359
Sjeverna Europa (<i>North Europe</i>)	297	313	361	448	769	799	882	1.046
Sjeveroistočna Azija (<i>Northeast Asia</i>)	796	883	1.117	1.611	2.656	2.899	3.373	4.080
Jugoistočna Azija (<i>Southeast Asia</i>)	667	711	810	964	535	565	637	757
Mediteran (<i>Mediterranean</i>)	232	249	292	373	653	685	762	903
Srednji Istok (<i>Middle East</i>)	1.225	1.281	1.385	1.532	239	264	323	449
Indijski potkontinent (<i>Indian Subcontinent</i>)	240	277	353	484	460	505	596	721
Australija (<i>Australia</i>)	768	831	940	1.097	99	104	115	136
Afrika (<i>Africa</i>)	773	818	908	1.038	364	395	467	602

Izvor: Shipping Statistics and Market Review, 2008

Svim regijama (vidljivo u Tablici 4.) prognozirana je porast prometa i izvoza u razdoblju do 2024. godine. Prognozirane vrijednosti temelje se na činjenicu da će budući svjetski gospodarski razvitak pratiti sve regije, pri čemu je najveći naglasak na Sjevernoj Americi, sjeveroistočnoj Aziji i Srednjem Istoku. S obzirom na takve pokazatelje, na tim je prostorima logično očekivati i veću koncentraciju prometa, a time i veću uključenost na tržište pomorskog prometa. U kontekstu formiranja robnih tokova, spomenute regije i države s dominantnim uvozom mogu se smatrati važnim potrošačkim središtima i budućim odredištima pomorskih robnih tokova, dok se regije i države s dominantnim izvozom mogu držati potencijalnim budućim proizvodnim i ishodišno-emitivnim središtima pomorskih robnih tokova. Na spomenutim relacijama formirat će se važni pomorski smjerovi.

Aktualno stanje pomorskog prometa u svijetu danas karakterizira stalan porast opsega prijevoza u cjelini, pri čemu su istovremeno znakovite veće promjene na pojedinim smjerovima pomorskih robnih tokova, te manje promjene u strukturi pomorskog prometa s obzirom na vrste tereta.

7. Utjecaj globalizacije na tržište morskog brodarstva

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.

Nakon faze koncentracije, uslijedila je faza disperzije proizvodnje, tj. proizvodnih dijelova i sklopova, te uzima sve više maha. Daljnji pad transportnih troškova, poboljšanje kvalitete prijevoznoga servisa, sve veća brzina i sve pouzdaniji prijevoz, doveli su do toga da je proizvodnja počela biti sve manje koncentrirana, ali u nešto drugačijem obliku. Proizvodni pogoni sele se u zemlje gdje je jeftinija radna snaga. Na primjer, brodogradilišta u mnogim razvijenim europskim zemljama 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 u zemlje u razvoju, gdje je jeftiniji input.

Liberalizacijom trgovine smanjenjem ideoloških konflikata između vodećih nacija, ove pojave poznate kao outsourcing, tj. disperziranje proizvodnje na različite lokacije, postaju sve češće. Ekonomska pozadina ove pojave svakako je u cijeni inputa; gdje je cijena inputa najpovoljnija, tamo se locira proizvodnja.

Problem outsourcinga uzeo je maha i u morskom brodarstvu. Tamo je zapravo i započeo, jer morsko brodarstvo ima specifičnu karakteristiku koje mnoge druge gospodarske grane nemaju, a to je eksteritorijalnost i fizička mobilnost brodova koji se lako mogu pomaknuti na bilo koju lokaciju na svijetu. Također postoji i izuzetna mobilnost 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 njegove sastavne i kapitalne komponente (brodovi, zastava broda, klasifikacijski registar, osiguranje, bankarske usluge, knjigovodstveni servis, tehničko i komercijalno upravljanje brodovima i brodske posade) mogu se nabaviti, kupiti ili ugovarati u svjetskom, multinacionalnom, tj. globalnom okruženju.

Globalna specijalizacija unutar same djelatnosti morskog brodarstva omogućila je selektivan, multinacionalni pristup upravljanju brodovima s jednim ciljem - što jeftinijeg i kvalitetnijeg inputa. Konvencionalni brodar upravljao je svojim brodovima iz svoje upravne zgrade gdje su bile sjedinjene sve funkcije upravljanja brodovima: komercijalna, tehnička,

nabavna, kadrovska, financijska i druge. Ekonomska pozadina specijalizacije u morskom brodarstvu leži upravo u nižim troškovima proizvodnje prijevozne usluge i boljoj kvaliteti, a krajnji je cilj povećana konkurentna sposobnost na tržištu i veća dobit.

Organizacijska struktura poduzeća morskog broдача također je u procesu svekolikih promjena. Za razliku od prošlih vremena, suvremenom brođaru dovoljan je menadžer ili manji menadžerski tim koji koordinira raspršenim funkcijama. Specijalizirane tvrtke koje upravljaju određenim organizacijskim segmentom nekoga brođara mogu taj posao raditi i za više drugih brođara, uz pretpostavku da taj posao obavljaju besprijekorno, kvalitetno i jeftino. U protivnom, na globalnom, konkurentnom tržištu lako će se naći zamjena.

7.1. Promjene u morskom brodarstvu

Proces globalizacije unosi tendenciju deregulacije i ukidanja mnogih nacionalnih barijera. Te su promjene zahvatile i djelatnost morskog brođarstva. 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 brođarstvo. Liberalizacija je dovela do još veće uporabe zastava otvorenoga registra i svekolikog outsourcinga u brođarstvu. "S porastom procesa globalizacije u morskom brođarstvu, porastao je i transfer brodova s nacionalnih zastava na zastave otvorenog registra, tako da je već polovica svjetske trgovačke mornarice registrirana pod inozemnom zastavom."²¹

Morsko brođarstvo 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 brođarstva omogućuje outsourcing, to jest dislociranje funkcija upravljanja brođarskim 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 isključivo o nespustanoj konkurentskoj borbi koja će voditi nižim troškovima transporta i većom kvalitetom usluga."²²

²¹ Stopford, M. (2003). *Maritime Economics*. Routledge, London, str. 453

²² Zelenika, R., Pupovac, D. (2000.), *Od protekcionizma do liberalizacije transporta*, Naše more, 47, 5-6., Dubrovnik, str. 191.

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.

Dugo se držalo da su pomorstvo, a time i lučki sustavi i luke, tradicionalni sektor gospodarstva, nefleksibilni u implementaciji suvremenih trendova. Međutim, ukoliko se krene od konstatacije da je izučavanje procesa globalizacije holističko, tj. da je nemoguće razmatrati elemente unutar sustava neovisno od ostalih elemenata u sustavu, može se induktivno zaključiti da su snažne promjene uzrokovane liberalizacijom i globalizacijom promijenile cjelokupni svjetski poslovni sustav, a time i pomorski gospodarski sustav koji poprima značajke visokoindustrijalizirane i tehničko – tehnološki napredne gospodarske grane, s ciljem postizanja optimalnih logističkih i ekonomskih efekata.

Na liberalnom svjetskom tržištu, iz dana u dan, pojavljuje se sve veći broj raznovrsnih roba te dolazi i do sve većih potreba za njihovom razmjenom. Morsko brodarstvo (brodarske kompanije) moralo se prilagoditi novim trendovima zahvaćenim procesom globalizacije. Brodarske kompanije na globalno gospodarstvo odgovaraju, u prvom redu, sve većim brodovima za prijevoz unitiziranog tereta. U uvjetima globaliziranog svjetskog tržišta kao najveći stupanj unitizacije (okrupnjivanja) pokazala se upotreba kontejnera koju, u načelu, karakterizira vertikalna manipulacija. Unatoč sve većoj razvijenosti vertikalne prekrcajne mehanizacije za prekrcaj kontejnera, dolazi do procesa vertikalne i horizontalne integracije kako bi se vrijeme, a samim time i troškovi prekrcaja sveli na najmanju moguću mjeru.

7.2. Utjecaj krize globalnog gospodarstva na pomorski promet

Svjetska financijska kriza odrazila se i na pomorski promet. Mnoga brodarska poduzeća ostala su bez kredita, kao i poduzetnici u ostalim prometnim granama. Prema makroekonomskoj teoriji multiplikacijskog faktora jasno je da će se svjetska financijska kriza koja je velikim dijelom zahvatila pomorski promet, odraziti i na sve subjekte koji su posredno ili neposredno dio pomorskog gospodarstva. Kako bi se, uz što manje gubitaka, izašlo iz

financijske krize, potrebno je na jedan drugačiji način pristupiti problemu koji je zahvatio svjetsko gospodarstvo. Za izlaz iz krize, s jedne strane, trebalo bi težiti maksimalnom smanjenju troškova poslovanja u cijelom logističkom lancu uz adekvatnu uporabu informacijskih tehnologija (uporaba optimalnih sofisticiranih softvera), s druge strane, trebalo bi težiti jednom novom pristupu u upravljanu posebice u onom dijelu koji se tiče vlasničkih i ostalih stvarno pravnih odnosa.

S obzirom na svjetsku ekonomsku krizu koja je počela potresati svijet dolazi do pada vozarina u pomorskom prijevozu. Većina je brodara u posljednje vrijeme prešla na ekonomične brzine plovidbe i svoje rasporede prilagodila toj istoj brzini, odnosno potrošnji goriva i tako na neki način amortizirala velike oscilacije u cijenama goriva na svjetskom tržištu nafte. Ekonomična brzinom je otprilike za 20 % manja nego brzina pri punoj eksploataciji (npr. kontejnerski brod od 4.000 TEU jedinica pri punoj brzini od 25 čvorova troši otprilike 155 tona teškog goriva, a pri ekonomičnoj brzini od 20 čvorova troši otprilike 110 tona teškog goriva). Mnogi brodovlasnici koji nakon pada vozarina nisu uspjeli amortizacijom pokriti gubitke stavili su brodove u stanje mirovanja (lay up) nadajući se brzom oporavku svjetskog tržišta. Vozarine kontejnerskih brodova (npr. od 4.000 TEU jedinica) kretale su se oko 30.000 dolara dnevno, nakon čega su pale na samo 5.000 do 6.000 dolara dnevno, što je u većini slučajeva ispod ekonomske isplativosti broda. Brodovi koji nastavljaju s prijevozom u većini slučajeva plove s oko 60 % tereta, uglavnom održavajući linije i bez profita za brodara. Ekonomska isplativost je tada, uglavnom, na „pozitivnoj nuli“. Takvi brodovi nastavljaju s prijevozom jer su manji troškovi kada brod plovi iako bez profita za brodara, nego kad je vezan u luci i mora plaćati lučke pristojbe.

8. ZAKLJUČAK

Proces globalizacije 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.

Pomorski promet u svijetu ne samo što je slobodan za sve i što je najjeftiniji, osobito kada je riječ o prijevozu masovnih tereta, nego najčešće ima i „monopolan“ položaj, jer je u robnom prometu između kontinenata, kao i između otočnih zemalja i kopna, to praktično jedina moguća veza. Veliko značenje pomorskog prometa odražava se i u činjenici da se o globalnim odnosima na Zemlji može govoriti tek od vremena kada su pomorski putevi povezali međusobno sve dijelove svijeta.

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. Globalizacijski proces pridonosi porastu inozemne konkurencije na globalnoj razini. Takav globalni porast konkurencije nameće potrebu kontrole i snižavanja troškova inputa te pruža mogućnosti, kako za rast ukupnog tržišta, tako i za globalno ujednačavanje tržišnih uvjeta. Intenzivan razvoj tehnike i tehnologije u suvremenim uvjetima globalizacije i liberalizacije svjetskoga tržišta zahtijeva sustavan pristup razvitku pomorskih djelatnosti.

Globalizacija nastaje i razvija se u neprekidnom nastojanju da se racionaliziraju troškovi proizvodnje i prijevoza. Globalizacija svjetske trgovine. Sve navedeno prisiljava suvremena poduzeća da šire tržište svojih proizvoda i njihov izvoz izvan granica svoje zemlje što je omogućio efikasan prijevozni sustav u kojem je morsko brodarstvo, po vrijednosti i po količinama, neusporedivo najveći i najznačajniji dio.

LITERATURA

Babić, M. (1970). *Pomorske politike u svijetu*. Ekonomski institut, Zagreb.

Dollar, D. i Kraay, A. (2001). *Trade, Growth and Poverty*. Washington: The world bank, development research Group.

Domijan – Arneri, I. (2006). Globalizacija i morsko brodarstvo. *Naše more*, 53.

Domijan – Arneri, I. (2007). Promjene u percepciji funkcije morskoga brodarstva u sustavu nacionalnoga gospodarstva. *Ekonomska misao i praksa*, 1. Dubrovnik

Dundović, Č. (2003). Pomorski sustavi i pomorska politika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka.

Čišić, D. i Perić, A. (2005). Primjena modela javno privatnog partnerstva na razvoj luka, *Pomorstvo*, Rijeka.

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

Grammenos, C.T. i sur. (2002). *The Handbook of Maritime Economics and Business*, LLP, London

Jelinović, Z. (1983). *Ekonomika prometa i pomorstva*. Informator, Zagreb.

Kesić, B., *Ekonomika brodarstva : vježbe* / Pomorski fakultet u Rijeci 2001.

Klarić, Z. (2001). Promjene u važnosti pomorskih djelatnosti u svijetu na kraju drugog milenija, *Pomorstvo*, 15.

Klarić, Z., (1999). Pomorska regionalizacija svijeta, *Pomorstvo*, 13.

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

- Mencer, I., i Frančišković, V. (2000). Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, *Ekonomski pregled*, 51.
- Milardović, A. (2004). *Pod globalnim šešišrom*, (CPI) Centar za politološka istraživanja, Zagreb.
- Natek, K. i Natek, M. (2000.): *Države svijeta 2000*. Mozaik knjiga, Zagreb.
- Puljiz, V. (1998). *Globalizacija i socijalna država*, Studijski centar socijalnog rada Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
- Stopford, M. (2003). *Maritime Economics*. Routledge, London.
- Zelenika, R., i Jugović, A. (2002). *Utjecaj globalizacije na održivi razvitak i pomorski promet*. ISEP, Ljubljana.
- Zelenika, R. (2001). *Prometni sustavi: Tehnologija - Organizacija – Ekonomika-Logistika – Menadžment*. Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka.
- Zelenika, R., (2002). Logistika pomorskog gospodarstva: čimbenik afirmacije hrvatskog prometnog i gospodarskog sustava. *Naše more*, 49.
- Zelenika, R., Pupovac, D. (2000.), Od protekcionizma do liberalizacije transporta, *Naše more*, 47.
- Žuvela I. (2000). *Koncepcija i strategija razvitka pomorskog gospodarstva Hrvatske*, Pomorski zbornik.

INTERNET IZVORI

European Maritime Safety Agency - EMSA

Preuzeto sa:

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/equasis-statistics/items/id/472.html?cid=95>

Review of maritime transport – UNCTAD

Preuzeto sa:

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

Shipping Statistics and Market Review

Preuzeto sa:

<http://www.researchandmarkets.com>

POPIS TABLICA	str.
Tablica 1. Svjetska trgovačka mornarica prema tipu broda (tisuću DWT).....	12
Tablica 2. Prvih 10 zastava svijeta (trgovačka mornarica 2012. godine).....	13
Tablica 3. Podjela brodova prema starosti.....	16
Tablica 4. Pomorski promet (milijuni metričkih tona) - izvoz/uvoz - dugoročna progonoza do 2024.	42

POPIS SLIKA

Slika 1. Države posjednice i njihove zastave registracije (2012. godina) u tisućama DWT.....	14
Slika 2. Prosječne stope rasta BDP-a po stanovniku.....	36