

SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET U RIJECI

MARIJA JURMAN

UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI

POMORSKI FAKULTET U RIJECI

UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET

**THE IMPACT OF GLOBALIZATION ON MARITIME
TRANSPORT**

DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: doc.dr.sc. Ana Perić Hadžić

Studentica: Marija Jurman

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112038349

Rijeka, rujan 2014.

Studentica: Marija Jurman

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112038349

IZJAVA

kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA POMORSKI PROMET** izradila samostalno pod mentorstvom doc.dr.sc. Ane Perić Hadžić.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno i parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama s korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Studentica

MARIJA JURMAN

SAŽETAK

Globalizacija je novi trend u svjetskoj ekonomiji, koji utječe na transportnu industriju. Pomorska trgovina je jedan od ključnih pokretača globalizacijskog procesa. U ovom radu govori se o procesu globalizacije, njegovom samom značenju pojma, te utjecajima globalizacije na svjetsko gospodarstvo, razvoj populacije, pomorski promet i ukupno pomorsko gospodarstvo. Objasnjeno je da globalizacija ima svoje pozitivne i negativne aspekte, ali i da donosi značajne promjene. Razvijeni svijet nosilac je procesa globalizacije i upravo je on najbolje iskoristio aktualne globalne okolnosti. Razvojem informacijske i komunikacijske tehnologije svijet je postao jedinstveni sustav, a veza između dva subjekta u različitim dijelovima svijeta nerijetko se ostvaruje u roku od nekoliko minuta.

Ključne riječi: globalizacija, globalna ekonomija, pomorski promet, pomorsko gospodarstvo, transport, promet.

SUMMARY

Globalization is the new trend in the world economy, that fully influence at the maritime transport industry. The maritime trade is one of the key driver of the globalization process. This graduated work discusses the process of globalization, its meaning of the term, and the impact to the world economy, population development, maritime transport and maritime total economy. It was explained that globalization has positive and negative aspects, but also makes significant changes. The developed part of the world uses very well global conditions, in the same time playing the role of the main carrier of the globalization processes. Development of information and communication technologies in the world has become a unique system, and the connection between two subjects in different parts of the world is made within a few minutes.

Key words: globalization, global economy, maritime traffic, maritime economy, transport, traffic

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	3
1.5. STRUKTURA RADA	3
2. GLOBALIZACIJA	5
2.1. POJAM, ZNAČAJKE I NASTANAK GLOBALIZACIJE	5
2.2. ASPEKTI I DIONICI GLOBALIZACIJE	8
2.3. ULOGA SVJETSKIH INSTITUCIJA U PROCESU GLOBALIZACIJE	11
3. (NE)USPJEH GLOBALIZACIJE	16
3.1. POZITIVNI I NEGATIVNI UČINCI GLOBALIZACIJE	17
3.2. GLOBALIZACIJSKE NEJEDNAKOSTI	20
3.3. FINANCIJSKA KRIZA GLOBALNOG GOSPODARSTVA I NJEZIN UTJECAJ NA POMORSKI PROMET	24
3.4. GLOBALIZACIJA I DEMOKRACIJA	28
3.5. PROBLEMI SUVREMENOG DRUŠTVA I NJIHOVA MOGUĆA RJEŠENJA U BUDUĆNOSTI	30
3.6. FENOMEN RAZVITKA KINE	31
4. GLOBALIZACIJA U PROMETNO-GOSPODARSKOM SUSTAVU	35
4.1. GLOBALIZACIJA U FUNKCIJI EFIKASNOSTI PROIZVODNJE PROMETNE USLUGE	36
4.2. MEĐUODNOS GLOBALIZACIJE I TRANSPORTA U 21. STOLJEĆU	37
4.3. PRIJEVOZ KAO INSTRUMENT GLOBALIZACIJE	40
5. UTJECAJ GLOBALNOG GOSPODARSTVA NA POMORSKI PROMET	44
5.1. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA MORSKO BRODARSTVO	47

5.2. ULOGA GLOBALIZACIJE U RASTU LUKA, BRODOVA I SUSTAVA LOGISTIKE	52
5.3. GLOBALIZACIJA U BRODARSKIM KOMPANIJAMA	57
5.4. GLOBALIZACIJA-POGLED NA REPUBLIKU HRVATSKU	59
6. ZAKLJUČAK	66
LITERATURA	67
POPIS TABLICA	70
POPIS GRAFIKONA	71
POPIS SLIKA	72
POPIS SHEMA	72

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Globalizacija je proces koja je označila početak novog vremena i začetak jednog novog društva koje je trebalo prevladati dotadašnje razlike i podjele. No gledajući te procese sada, pokazalo se da su istovremeno upravo ti procesi, uvelike utjecali na produblјivanje razlika unutar društva. Iako je globalizacija u početku obećavala, čini se da su razlike, problem nejednakosti i siromaštva, veći nego ikada. I dok tradicionalno bogate zemlje i regije, moćni financijski i naftni krugovi, multinacionalne i transnacionalne korporacije, postaju još bogatiji i ostvaruju nezamislivo velike profite kojima bi zaista mogli ispuniti prvobitnu renesansnu ulogu globalizacije, ostatak svijeta živi na rubu egzistencije, boreći se sa promjenama i zahtjevima koje je takva globalizacija donijela sa sobom. Proces globalizacije omogućio je specijalizaciju, porast proizvodnje i konkurentnost ukupnog gospodarstva na globalnoj razini. Proces globalizacije u pomorstvu i sustavu brodarstva bitno se odrazio i na lučko poslovanje. Globalizacija lučkog poslovanja odnosi se ponajprije na uvođenje suvremenih informacijskih sustava u lučko poslovanje, koji omogućavaju visok stupanj otvorenosti te liberalizaciju lučkih usluga, a samim time i otvorenost luke prema svojim korisnicima.

Sukladno problematici istraživanja determiniran je problem istraživanja: Više od dva desetljeća „globalizacija“ je jedan od središnjih pojmova u jeziku svjetskih političara i brojnih znanstvenika. Već površan pogled danas gotovo nepregledne literature o globalizaciji svjedoči o važnosti i aktualnosti ove teme. Dakle, problem istraživanja ovog rada je sve veća nejednakost i siromaštvo u svijetu, odnosno razlika u bogatstvu između bogatih i siromašnih zemalja, potpomognuta svjetskim institucijama koje upravljaju globalizacijom, koja je produkt nepravedne raspodjele svjetskog bogatstva što je posebno evidentno od početka 80-tih godina prošlog stoljeća naovamo. Isto tako globalizacija jako utječe na pomorstvo i samo lučko poslovanje, kako u svijetu tako i u Republici Hrvatskoj, te ponekad ima pozitivne učinke, a nerijetko i negativne.

Na osnovi najvažnijih činjenica o problematici i problemu istraživanja definiran je predmet istraživanja: istražiti, dijagnosticirati, elaborirati i odrediti teorijske značajke općenito globalizacije i njenog pozitivnog ili negativnog utjecaja na sam napredak u svjetskom gospodarstvu, ali i na njen utjecaj na pomorstvo.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Utjecaj procesa globalizacije na pomorstvo očituje se u različitim promjenama kao što su: zapošljavanje domaćih kadrova unutar i izvan domaćih granica, obrazovanje pomoraca unutar i izvan Republike, davanje koncesija stranim koncesionarima unutar domaćih lučkih prostora koji financiraju razvoj luka i slično, dok se Hrvatska još uvijek prilagođava procesu globalizacije, ali nedovoljno brzo kako bi trebala.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Cilj i svrha istraživanja je ukazati da globalizacija u prometnom odnosno pomorskom sustavu, kako svjetskog gospodarstva tako i domaćeg, ima bitnu ulogu u razvoju zajednice, povećanju zapošljavanja unutar i izvan granica u pomorskom sektoru, rastu BDP-a, obrazovanju i edukaciji pomoraca i ostalih srodnih zanimanja, te povećanju proizvodnje prometne usluge. Također, cilj je razbiti predrasudu o globalizaciji kao procesu kojima sve zemlje profitiraju, odnosno povećavaju blagostanje i ukazati na mogućnost da su bogate zemlje i svjetske institucije te koje upravljaju globalizacijom.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Ukupno istraživanje zasniva se na korištenju spoznaja do kojih su došli razni autori, te njihovih međusobnih uspoređivanja i nadopunjavanja. Znanstvene metode korištene pri izradi ovog rada koje su doprinijele tome da se prikupljene činjenice i spoznaje povežu u jedinstvenu cjelinu su: metoda istraživanja, metoda analiza i sinteza, metoda deskripcije, indukcije i dedukcije, metoda anketiranja, klasifikacija te metoda kompilacije.

1.5. STRUKTURA RADA

Rezultati ovog rada predočeni su pet međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, UVODU, navedeni su problem i predmet istraživanja, radne hipoteze, ciljevi istraživanja, metode istraživanja, te je obrazložena struktura diplomskog rada.

U drugom dijelu naslova GLOBALIZACIJA, objašnjava se pojam globalizacije, ukazuje se na njene aspekte i dionike i prikazuje se ulogu svjetskih institucija institucija kao što su WTO i MMF, u procesu globalizacije.

Treći dio bavi se uspjehom i posljedicama globalizacije, odnosno njenim pozitivnim i negativnim učincima. Također, ukazuje se na financijske krize globalnog gospodarstva koje su dovele do globalizacijskih nejednakosti u svijetu. Kina kao najmnogoljudnija zemlja svijeta i njen ekstremni rast, također su dio trećeg poglavlja.

U četvrtom dijelu ovog rada govori se o globalizaciji u prometno-gospodarskom sustavu, odnosno o njenoj efikasnosti, efektivnosti, utjecaju na prijevoz i transport, te proizvodnju prometne usluge.

U petom dijelu rada s naslovom UTJECAJ GLOBALNOG GOSPODARSTVA NA POMORSKI PROMET, analizira se utjecaj globalizacije na morsko brodarstvo, rast luka, logistike i brodarskih kompanija. Također, predočen je i utjecaj globalizacije na pomorstvo u Republici Hrvatskoj,

U posljednjem dijelu, ZAKLJUČKU, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

2. GLOBALIZACIJA

Jedna od najučestalijih riječi u svakodnevnoj upotrebi jest globalizacija, koja postaje vrlo aktualna krajem 20. stoljeća. Javno mišljenje je također okrenuto procesima globalizacije. S jedne strane postaje nemoguće da se sve zemlje „sakriju“ iza svojih granica, dok s druge strane ekonomska politika pojedinih zemalja ne može pasivno promatrati procese globalizacije koji su zahvatili svjetske tokove proizvodnje, kapitala, izvoz, uvoz, pokretljivost radne snage i slično. Iako proces globalizacije ne zahvaća jednakom snagom sve zemlje svijeta, ipak je on prisutan u svim zemljama, s nejednakim učincima za napredak i zaostajanje pojedinih zemalja u razvoju. Zahtjevi međunarodnih tržišta postaju sve oštriji, što nameće potrebu zemljama da se uklape u te procese. U tom se kontekstu pojedine zemlje nalaze u dvojakoju situaciji, koja se s jedne strane ogleda u čuvanju nacionalnog identiteta, tradicije, jezika, kulture i sl., te s druge strane djelotvornom uklapanju u procese globalizacije koji se odvijaju transnacionalno i transocijetalno.

Globalizacija u suvremenim uvjetima predstavlja posebni studij u kontinuiranom procesu društvenih promjena, a njezini se procesi posebno pojačavaju 80-ih godina 20. stoljeća. Moglo bi se reći da globalizacija predstavlja novi val promjena u gospodarstvu, tehnologiji i društvu. Pogrešno bi bilo misliti da je globalizacija pojam. Posrijedi je stari proces koji je počeo prije stotinu i više godina. Globalizacija (mondijalizacija) je krajem 20. i početkom 21. stoljeća promijenila našu okolinu, kao i geopolitičke i geoekonomske odnose.¹

2.1. POJAM, ZNAČAJKE I NASTANAK GLOBALIZACIJE

Globus znači kugla, stoga globalan znači okrugao, zaokružen, dakle sve ono što se odnosi na cijelu planetu – planetaran, odnosno cijeli svijet – svjetski. Do 80-ih godina prošlog stoljeća pojam globalizacija gotovo da se i nije upotrebljavao, a nastao je nešto ranije. Tijekom druge polovice 80-ih godina 20. stoljeća učestalost upotreba se raširila u

¹ Veselica, V: *Globalizacija i nova ekonomija*, A.G. Matoš, Zagreb, 2007., p.3.

mnoga područja suvremenog života širom svijeta. Pojam globalizacije može se shvatiti i definirati na različite, ponekad i kontradiktorne načine. Globalizacija je proces interakcije i integracije među ljudima, tvrtkama, vladama i različitim narodima, proces upravljani od strane međunarodne trgovine i ulaganja i potpomognut informatičkim tehnologijama. Ovaj proces ima utjecaj na okoliš, na kulturu, na političke sustave, na ekonomski razvoj i prosperitet, ali i na ljudsko fizičko blagostanje u društvima širom svijeta. Globalizacija je proces gospodarskog, političkog, socijalnog i kulturnog djelovanja na nadnacionalnom nivou, proces koji na globalnoj razini mijenja ustaljene političke, gospodarske, socijalne i kulturne odnose. Tehnološki razvoj omogućuje prostorno i vremensko smanjivanje svijeta.

U osnovi globalizacije nalazi se suvremena informatizacija čovjekovih aktivnosti u sustavu privređivanja. Intenzivan razvoj informatizacije čovjekovih djelatnosti još će jače utjecati na napuštanje nacionalnih i regionalnih interesa i dovesti do globalizacije svih sfera čovjekova življenja. Kraj dvadesetog stoljeća doveo je do revolucionarnih promjena i u informatičkoj tehnologiji: primjena kompjutera u praksi, neograničena mogućnost komunikacije, robotizirane tehnologije itd.

Globalizacija nije novi pojam. Ona se ciklički pojavljuje tijekom cijelog ljudskog vijeka bilo kroz ratove velikih osvajača ili ogromnih carstava koja su mahom propadala. Tisućama godina, ljudi i, kasnije, korporacije – su kupovali i prodavali dobra iz drugih zemalja na velikoj udaljenosti, kao što je glasoviti Put Svile preko srednje Azije kojim su povezane Kina i Europa. Globalna ekspanzija Portugala u 16. stoljeću donosi veliki zamah u povezivanju kontinenata, ekonomija i kultura. Trgovina se odvijala na obalama Afrike, Južne Amerike te južne i istočne Azije. Val trgovine proširio se na cijli svijet. Svjetska integracija je nastavljena širenjem europske trgovine u 16. i 17. stoljeću kada su Portugal i Španjolska kolonizirale Ameriku, a nakon njih i Francuska i Velika Britanija.²

Globalizacija je došla u tri velika vala. Prva faza trajala je od 1870. do 1914. godine. Tada je u cijelom svijetu prihod po glavi stanovnika rastao brzo, ali ne dovoljno da spriječi porast broja siromašnih. Drugi val trajao je od 1950. do 1980. i omogućio bogatim zemljama da se čvrsto povežu, ali su zato zemlje u razvoju ostale ovisne o elementarnim potreptinama. Sadašnji val globalizacije počeo je otprilike 1980. godine. Bilo je to vrijeme kada je prema marksističkom povjesničaru Ericu Hobsbawmu, svijet dosegao

² Rajković, A.,: *Globalizacija i njezin utjecaj na hrvatsku političko ekonomsku praksu*, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, 2011., p.6., online: <http://e-lib.efst.hr/2011/2092689.pdf> (01.07.2014.)

kritičan stupanj. Kasnih 80-ih i ranih 90-ih godina okončana je jedna era svjetske povijesti i započela je druga. Sovjetski savez se raspao i velik dio njegova bogatstva progutali su interesi zapadnog svijeta. Informatička tehnologija, nastavila je svoj vrtoglavi razvoj, povezujući svijet elektroničnim putem u globalnim mrežama računala i komunikacijskih sredstava te čineći međunarodnu trgovinu jednostavnijom. Procvao je zračni prijevoz hrane, i svježe voće i povrće iz cijeloga svijeta počelo je pristizati u velike trgovine na Zapadu tijekom cijele godine. Osobna računala postala su jeftinija i snažnija. Krenuli su mobilni telefoni, a uzbuđeni govor o globalizaciji i inovaciji proširio se poput požara, jer su mnogi u globalizaciji vidjeli lakši način da se obogate.³

U gospodarskoj globalizaciji se može vidjeti posljednja inačica kapitalizma. Moglo bi se reći da je kapitalizam iskoristio pogodnosti (npr. komunikaciju, brzinu i djelotvornost) što mu ih je pružila globalizacija te u tom procesu postao snažniji i uspješniji. Globalizacija se kao ideja odnosi na "smanjivanje" svijeta, ali i na jačanje svijesti o svijetu kao cjelini. Za globalizaciju se može ustvrditi da je jedna od posljedica razvoja znanosti, suvremene tehnologije, tržišne ekonomije, demokracije. Globalizacija je omogućila i slobodno kretanje kapitala, roba, informacija i ljudi kroz širenje i ukidanje granica.

Ekološka, kulturološka i društvena strana globalizacije često se zanemaruju u odnosu na njezinu političku, a osobito ekonomsku dimenziju, ali u novije vrijeme i one dobivaju sve veći prostor.⁴

Činjenica je ipak da je globalizacija neka vrsta jednosmjerne ulice kojom je svijet krenuo, i da nema alternative, pa je svaka rasprava o tome je li potrebna ili ne, deplasirana. Niti jedan proces nije imun od negativnih popratnih pojava, pa tako ni globalizacija, ali - kad već nema alternative - onda bi trebalo naći načina da se suzbiju njezine negativne pojave. Daljnja politička i ekonomska demokratizacija globalnoga društva upravo bi trebala i pridonijeti pronalaženju takvih prihvatljivih rješenja. Koliko god kontroverzan bio, proces globalizacije stvara mogućnosti da se integriraju nerazvijene zemlje u svjetski gospodarski sustav i da se brže uključe u procese rasta.⁵

³ Ibidem, p.7.

⁴ Lončar, J.: *Globalizacija- pojam nastanak i trendovi razvoja*, Geoadria, Vol. 10, No. 1, 2005., p.92.

⁵ Domijan-Arneri, I.: *Globalizacija i morsko brodarstvo*, Naše more, 53 (1-2), 2006., p.10.

2.2. ASPEKTI I DIONICI GLOBALIZACIJE

Brojni su i raznovrsni aspekti globalizacije, a odražavaju se na svim poljima života i djelovanja suvremenog čovjeka. Prvi i jedan od najvažnijih aspekata globalizacije jest ekonomski aspekt. Globalne tvrtke utječu na tijek svjetskih gospodarskih procesa i mnoge od njih, iz sasvim jednostavnog razloga da obavljaju svoj posao i stječu dobit, integriraju planet. Multinacionalne tvrtke uključuju u svoje poslovanje milijune ljudi širom svijeta koji su međusobno povezani usprkos velikim udaljenostima. One nadziru planetarne resurse, kapital i tehnologiju. Na taj se način širi gospodarstvo bez granica i posluje se kao da nema gospodarskih i političkih barijera. Političko-pravni aspekt odnosi se na narušenu državnu suverenost nastalu uključivanjem u međunarodne ugovore, zajednice i organizacije. Stvara se sustav globalnog upravljanja koje ograničava dosadašnju moć države pri čemu nastaje temelj za stvaranje nove, nadnacionalne države. Slabljenje državne vlasti posebno se uočava u području financija. Internacionalizacija i regionalizacija također postaju, uz globalizaciju, izazovi današnjim državama. Stvaraju se nove međunarodne i regionalne udruge preko kojih se mogu vršiti pritisci na vlade država, ali i uspostavljaju veze s ljudima širom svijeta. Globalna politika postaje multikulturalna i multicivilizacijska. "Smanjivanjem" svijeta porasla je svijest o povezanosti i međuovisnosti njegovih različitih dijelova. Dolazi do napuštanja starih i prihvaćanja novih, širih identiteta. Tako, još razmjerno novi, europski identitet danas sve više prestaje biti nešto neshvatljivo za francuskog ili španjolskog ribara, kao što je u 19. stoljeću njemački identitet prestao biti apstrakcija za bavarskog seljaka. Vrlo su vidljive promjene procesa globalizacije i na području kulture. To se može ilustrirati činjenicom da se danas velikom brzinom uvodi zajednički svjetski jezik, ali to nije, kao što su neki očekivali, esperanto, već je to engleski jezik. Engleski se jezik na taj način našao na drugom mjestu najrasprostranjenijih jezika koji se govore (poslije kineskog). Neki smatraju da je – s obzirom na tu činjenicu, ali i svakodnevno izumiranje nekoliko dijalekata i jezika – na pomolu nov lingvistički poredak. Suvremeni čovjek svjedoči činjenici da je i u kulturološkom pogledu svijet sve više zaokupljen pozapadnjačenjem i stvaranjem globalne kulture. Na žalost, na taj način nestaju mnoge kulturalne posebnosti koje život na Zemlji čine zanimljivim i jedinstvenim.⁶

⁶ Lončar, J., op.cit., p.95.

Globalizacija u svojoj trenutnoj konfiguraciji dovodi do pojave da velika poduzeća postaju njezini glavni čimbenici. Bez obzira na činjenicu što globalizacija ima različite atribucije npr. mit, ekonomski užas, treća industrijska revolucija, ona u svojoj širini i oštini postavlja problem prilagodbe multinacionalnih firmi. Kapitalizam je po svojoj prirodi transnacionalan, što se posebno odnosi na poduzetnike, koji svojim aktivnostima prelaze nacionalne granice. Tekuća kretanja su karakterizirana dubokim promjenama. Radi se o strukturnim promjenama, a 1960. godina 20. stoljeća velike tvrtke igraju značajnu ulogu, iako manja i srednja poduzeća također nalaze svoj položaj u globalnim procesima. Globalizacija odgovara rastućoj integraciji naroda čime se promjene šire, a ubuduće će tvrtke svoje djelovanje širiti na cijeli prostor planeta (Zemlje). U tom će se kontekstu tvrtke stalno nalaziti u situaciji neizvjesnosti. Rušenje socijalističkog sustava krajem 80-ih godina 20. stoljeća, liberalizacija promjena i trijumf kapitalizma postavlja države u novi sustav u kojem konkurencija sve više zahvaća tvrtke. Na neki su način stara Europa i Amerika u suprotnosti sa zemljama koje se javljaju, posebice u Aziji. Ti odnosi stvaraju nove okvire za strategije multinacionalnih tvrtki, a strategija zavisi o veličine tvrtke i upravne ekipe. Suvremeni ekonomski odnosi u svijetu odvijaju se prema modelu glavnih dionika tj. poduzeća koja su značajna u multinacionalnoj konfiguraciji. Globalizacija poduzeća i društva dovodi do novih odnosa, u kojima su glavnu ulogu igrale suvremene komunikacije, što je dovelo do kidanja ritma odnosa između države i poduzeća.⁷

U procesu globalizacije dolazi do kvalitetno novog odnosa vezanog uz položaj država-nacija i suvremenih novih čimbenika globalizacije velikih firmi. Dolazi do odumiranja države kao zastarjelog entiteta, neprilagođenog u novim odnosima. Država-nacija je još uvijek realnost, tako da je preuranjeno govoriti o njenom povlačenju sa scene. Činjenica je da država u svijetu kao socijalni, politički i ekonomski entitet krajem 20. i početkom 21. stoljeća sve teže proživljava socijalne, političke i ekonomske promjene. Više elemenata doprinosi tom slabljenju. Kao glavni elementi mogu se istaći:⁸

- Narušavanje društvenih veza između građana i države kao jedan razlog krize i povjerenja prema političko-administrativnoj eliti, koja ubuduće postaje sve manje sposobna uspoređivati svoj legitimitet. Brojni su uzroci nedovoljnog kapaciteta države da suprostavi novim izazovima nametnutim promjenama u svijet: definicija identiteta, borba protiv strukturne nezaposlenosti i razvoj korupcije. U tom je

⁷ Veselica, V., op.cit., p.31.

⁸ Ibidem, p. 33.

kontekstu država dakle nesposobna proizvesti smisao svog djelovanja i okrenuti se prema novim formama,

- Dolazi do širenja unutrašnjeg nasilja, posebice gradskog, kojemu se država ne može potpuno suprostaviti. Vođena množenjem privatnih društava sigurnosti koja konkuriraju državi u rušenju javnog nasilja, država je u opasnosti s vrha i s dna. S vrha zbog utemeljenja velikih ekonomskih cjelina koji teže smanjenju kompetencija (primjer Europska Unija); s dna pojedinačno pritiskom regionalnih podsustava koji na njihov način nagrízaju kompetencije (primjer Italija, Španjolska),
- Globalizacija telekomunikacija. Nova sredstva tehnologije povezana s cjelokupnim otvaranjem svijeta na svoj način „diskvalificiraju“ državu. Globalna se poduzeća pojavljuju kao dominantni čimbenici. Internacionaliziraju se tržišta, dobra i faktori proizvodnje u istovremenu pojavu industrijskih tvrtki sposobnih da osmisle svoj razvoj i u svjetskim razmjerima.

Poduzeća koja imaju globalnu dimenziju potiskuju državu i postaju glavnim čimbenicima svjetskih tokova izvoza, uvoza, kapitala i sl. Jedan broj faktora djeluje odlučujuće na fenomen globalizacije poduzeća i doprinosi njenom ubrzanju:⁹

- faktori koštanja koji poduzeća suočavaju s povećanjem rasta tih istih troškova (posljedica što se odnose na poduzeća visoke tehnologije, kao i troškove istraživanja i razvoja) i skraćivanje vijeka trajanja proizvoda,
- faktori povezani uz potražnju koja omogućuje velikim poduzećima da izgrade svjetski važan položaj,
- faktori povezani uz strategiju poduzeća (smanjenje rizika, reakcija na konkurenciju, istraživanja i sl.)

⁹ Ibidem

2.3. ULOGA SVJETSKIH INSTITUCIJA U PROCESU GLOBALIZACIJE

Važno je razmotriti i tri glavne institucije koje upravljaju globalizacijom:

- Međunarodni monetarni fond (MMF),
- Svjetsku banku i
- Svjetsku trgovinsku organizaciju (WTO).

Uz njih postoji još mnoštvo drugih institucija koje imaju svoju ulogu u sustavu svjetskog gospodarstva: niz regionalnih banaka, manjih i većih sestara Svjetske banke, te mnogo UN-ovih organizacija, kao što su Program za razvoj Ujedinjenih naroda (UNDP), ili Konferencija za trgovinu i razvoj Ujedinjenih naroda (UNCTAD). Te organizacije imaju često izrazito drugačija stajališta od MMF-a ili Svjetske banke. Međunarodna organizacija rada (ILO), primjerice smatra da MMF premalo pozornosti pridaje pravima radnika, a Azijska banka za razvoj zauzima se za „konkurentni pluralizam“, prema kojem bi zemlje u razvoju trebale dobiti i alternativna mišljenja o razvojnoj strategiji, uključujući i „azijski model“ (u kojem vlada, oslanjajući se na tržište, preuzima aktivnu ulogu u stvaranju, oblikovanju i vođenju tržišta, pa i u promidžbi novih tehnologija, a tvrtke preuzimaju znatnu odgovornost za socijalnu skrb svojih zaposlenika), koji se - prema mišljenju Azijske banke za razvoj - uvelike razlikuje od američkog modela koji nameću institucije sa sjedištem u Washingtonu.

MMF i Svjetska banka bile su u središtu najvažnijih gospodarskih pitanja u razdoblju od 1980 - 2000, uključujući i financijske krize i prijelaz bivših komunističkih zemalja na tržišno gospodarstvo. I MMF i Svjetska banka nastali su u Drugom svjetskom ratu, kao rezultat UN - ove konferencije održane u Breton Woodsu u New Hampshireu u srpnju 1944. Konferencija je organizirana u sklopu nastojanja da se osigura novac za obnovu Europe nakon razaranja u Drugom svjetskom ratu i da se svijet spasi od budućih financijskih depresija. Pravo ime Svjetske banke (Međunarodna banka za obnovu i razvoj) odražava njezin prvotni zadatak. Posljednji dio izazova (razvoj) dodan je gotovo kao skrivena pomisao. U to vrijeme većina zemalja u razvoju je još imala status kolonija, a za sva skromna nastojanja da se postigne gospodarski razvoj odgovornima su se smatrali njihovi europski gospodari.

Težak zadatak osiguravanja globalne gospodarske stabilnosti dodijeljiv je MMF-u. 30-ih godina prošlog stoljeća velika ekonomska depresija zahvatila je čitav svijet i uzrokovala do tada nezapamćen porast nezaposlenosti. U jednom trenutku nezaposlena je bila četvrtina radne snage u SAD-u. Britanski ekonomist John Maynard Keynes dao je za to jednostavno rješenje: nedostatna ukupna potražnja objašnjava ekonomske padove te vladina politika može pomoći u poticanju ukupne potražnje.¹⁰ Kada je monetarna politika neučinkovita, vlade bi se trebale fokusirati na fiskalnu politiku, i to povećavanjem potrošnje ili pak smanjenjem poreza. Iako su modele ne kojima se temelji Keynesova analiza neki poslije kritizirali i poboljšavali, objašnjavajući zašto tržišne sile ne djeluju brzo i ne prilagođavaju gospodarstvo do stanja pune zaposlenosti, njegove temeljne poruke vrijede i danas.

Prema prvotnoj zamisli MMF se zasnivao na prihvaćanju činjenice da tržište često ne funkcionira dobro i da može izazvati golemu nezaposlenost ili ne osigurati dovoljno novca potrebnih za oporavak gospodarstva. Tada bi MMF omogućavao likvidnost u obliku zajmova zemljama koje su suoče s gospodarskim padom i ne mogu poticati ukupnu potražnju vlastitim sredstvima. MMF je utemeljen na vjerovanju da je potrebno kolektivno djelovanje na globalnoj razini kako bi se postigla ekonomska stabilnost, baš kao što su Ujedinjeni narodi utemeljeni na vjerovanju da je potrebno kolektivno djelovanje na globalnoj razini radi očuvanja političke stabilnosti. MMF je javna institucija, uspostavljena novcem poreznih obveznika iz cijelog svijeta. To je važno spomenuti jer Fond ne odgovara izravno ni građanima koji ga financiraju, ni onima na čije živote utječe.¹¹ Umjesto toga, MMF odgovara ministrima financija i središnjim bankama svjetskih vlada. One ga nadziru uz pomoć složenog sustava glasovanja što se uglavnom temelji na gospodarskoj moći koju su pojedine zemlje imale nakon Drugog svjetskog rata. Od tada su napravljene neke manje prilagodbe, ali i dalje svime upravljaju najrazvijenije zemlje, a samo jedna od njih, Sjedinjene Američke Države imaju pravo veta.

Tijekom vremena od svojeg osnutka MMF se znatno promijenio. Iako je utemeljen na vjerovanju da tržišta često loše funkcioniraju, danas MMF zastupa ideju prevlasti tržišta s ideološkim žarom. Iako je utemeljen na tezi da zemlje treba izvrnuti međunarodnom pritisku kako bi provodile politiku širenja gospodarstva – tj. povećale potrošnju, smanjile poreze ili snizile kamatne stope i tako pokrenule gospodarstvo – danas MMF odobrava

¹⁰ Stiglitz, J.: *Globalizacija i dvojbe koje izaziva*, Algoritam, Zagreb, 2004., p.31.

¹¹ Rajković, A., op.cit., p. 24.

novac samo ako zemlje prihvate politiku smanjenja deficita, povećanja poreza ili podizanja kamatnih stopi koja koče razvoj gospodarstva. Najdramatičnija promjena u MMF-u, kao i Svjetskoj Banci, dogodila se 80-ih godina 20. stoljeća, kada su Ronald Regan i Margaret Thatcher po Sjedinjenim Državama i Velikoj Britaniji propovijedali ideologiju slobodnog tržišta. MMF i Svjetska banka postali su nove misionarske institucije preko kojih su se te ideje nametale siromašnim zemljama koje su često jako trebale njihove zajmove i donacije. I unutar MMF-a došlo je do promjena. 1981. došao je novi predsjednik William Clausen i njegova glavna savjetnica Ann Krueger, međunarodna stručnjakinja za trgovinu, najpoznatija po „traganju za rentom“ – istraživanju o tome kako se posebni interesi koriste carinama i drugim protekcionističkim mjerama da bi povećali svoj prihod na štetu drugih. I dok su se Hollis Chenery, jedan od najuglednijih razvojnih ekonomista u SAD-u, i njegov tim usredotočavali na pitanje kako to da su tržišta i zemljama u razvoju neuspješna i što bi vlade mogle učiniti da poboljšaju tržišta i smanjenje siromaštva, Kruegerova je smatrala da je slobodno tržište rješenje za sve nevolje zemalja u razvoju. Kasnije je pad Berlinskog zida osigurao MMF-u novu mogućnost za djelovanje: upravljanje prijelazom na tržišno gospodarstvo u bivšem Sovjetskom Savezu i komunističkim zemljama u Europi.¹²

Podjela rada između te dvije institucije postoji. Osnovna zadaća Fonda je održavanje svjetske likvidnosti financiranjem deficita platnih bilanci članica, dok je zadatak „sestrinske“ institucije, Svjetske banke, financiranje razvojnih projekata bitnih za gospodarski razvoj zemalja članica. Dakle, MMF se u svojem djelovanju trebao ograničiti na makroekonomska pitanja, dok je Svjetska banka trebala biti nadležna za strukturalna pitanja. Ali, MMF je preuzeo imperijalističko stajalište: budući da sva strukturalna pitanja mogu utjecati na ukupne gospodarske rezultate smatrao je da gotovo sve pripada njegovu djelokrugu.

Te dvije institucije mogle su zemljama dati različite poglede na neke izazove koje donose razvoj i tranzicija, i tako su mogle učvrstiti demokratski proces. Ali objema je upravljala kolektivna volja G-7 (vlada sedam najvažnijih razvijenih industrijskih zemalja), osobito njihovi ministri financija, koji nipošto nisu željeli živahnu demokratsku raspravu o alternativnim strategijama. Naime, industrijske zemlje dominiraju Izvršnim odborom MMF-a. Neki direktori u Izvršnom odboru predstavljaju samo jednu zemlju, a neki predstavljaju skupinu zemalja. Oni koji predstavljaju skupinu zemalja obično imaju mali

¹² Ibidem

udjel u glasačkoj strukturi. Dakle, glasačka moć je asimetrična te je ona odraz ekonomske snage zemlje članice, odnosno veličine kvota koje uplaćuju pojedine zemlje članice, prema tome SAD ima 17.14%, Japan 6.15%, Njemačka 6.01%, Francuska i Velika Britanija 4.96%, Italija 3.26%, Kanada 2.95%; zemlje G-7 ukupno imaju 45.3% glasova.¹³

Pola stoljeća nakon njegova osnutka jasno je da MMF nije ispunio svoju zadaću. Nije učinio ono što je trebalo učiniti – novčano pomoći zemljama koje se suoče s gospodarskim padom kako bi im omogućio oporavak do razine gotovo pune zaposlenosti. Unatoč tome što smo posljednjih pedeset godina mnogo naučili o gospodarskim procesima krize diljem svijeta javljaju se sve češće i sve su dublje. Prema nekim procjenama, gotovo je stotinu zemalja u kriznom stanju.¹⁴ Što je još gore, mnoge odluke koje je nametao MMF, a osobito prijevremena liberalizacija tržišta kapitala, pridonijele su globalnoj nestabilnosti. A kada bi zemlja već bila u krizi, MMF-ova sredstva i programi nisu uspijevali stabilizirati stanje i često su ga dodatno pogoršali, osobito u siromašnim državama. Stiglitz, kada govori o globalnim institucijama i raspravama koje su se vodile, u kojima je i sam sudjelovao, navodi kako bi kad bi buknuła kriza, MMF propisivao rješenja koja nisu uzimala u obzir posljedice što će ih ostaviti na stanovnike zemalja kojima se nalagalo da provode takvu politiku. Isto tako, vrlo rijetko se raspravljalo i predviđalo o utjecaju određene politike na siromaštvo, te se nisu tražila alternativna rješenja. Nadalje, Stiglitz kaže, „Takva stajališta su me užasavala. Ne samo da su često uzrokovala loše rezultate, nego su bila i protudemokratska. U osobnom životu nikad ne bismo slijepo slijedili neku ideju, a da pritom ne potražimo i drugo mišljenje. No rješenja MMF-a doživjela su neuspjeh u jednakom broju slučajeva, ako ne i većem, nego kad su uspjela. Njegovi programi za strukturnu prilagodbu prouzročili su glad i nered u mnogim zemljama, a čak i kad rezultati nisu bili tako pogubni, čak i kad su uspjeli navući određeno razdoblje rasta, često su plodovi neravnomojerno odlazili bogatijima, dok su oni na samom dnu katkad padali u još dublje siromaštvo. Dakle, MMF nije ispunio svoju prvotnu zadaću promidžbe globalne stabilnosti, a jednako tako nije bio uspješan u novim zadacima koje je preuzimao, poput vođenja pretvorbe komunističkih zemalja u tržišno gospodarstvo.¹⁵

Sporazum iz Bretton Woodsa predvidio je osnutak i treće međunarodne gospodarske organizacije – WTO – Svjetske trgovinske organizacije koja je imala zadatak

¹³ Ibidem

¹⁴ Stiglitz, J., op.cit., p. 35.

¹⁵ Ibidem, p. 36.

upravljati međunarodnim trgovinskim odnosima, na sličan način na koji je MMF trebao upravljati međunarodnim financijskim odnosima. Svjetska trgovinska organizacija trebala je spriječiti podizanje carina i poticati slobodan protok robe i usluga. Opći sporazum o carinama i trgovini (GATT) uspio je znatno sniziti carine, a konačan sporazum bilo je teško postići. Svjetska trgovinska organizacija osnovana je tek 1995. godine, 50 godina nakon završetka rata i 70 godina nakon Velike depresije. WTO se uvelike razlikuje od ostalih dviju organizacija. Sam WTO ne propisuje pravila, nego osigurava mjesto za održavanje pregovora i osigurava provedbu sporazuma.

Međutim, Zapad provodi globalizaciju osiguravajući svoj neravnomjerni udjel u dobrobiti koju ona donosi i to na štetu zemalja u razvoju. Razvijenije industrijske zemlje su odbile otvoriti svoja tržišta za robu iz zemalja u razvoju, a istodobno su zahtijevale da te zemlje otvore svoja tržišta za robu iz bogatijih zemalja. Uz to, razvijenije industrijske zemlje nastavile su subvencionirati poljoprivrednu proizvodnju, zbog čega su zemlje u razvoju teško mogle biti konkurentne, a istodobno su ustrajale na tome da zemlje u razvoju ukinu svoje subvencije na industrijske proizvode. Razočaranost u međunarodni sustav globalizacije pod okriljem MMF-a sve više raste, dok siromašni u Indoneziji, Maroku, ili Novoj Gvineji gube subvencije za gorivo i hranu, a na Tajlandu raste broj oboljelih od side zbog manjeg izdvajanja za zdravstvo prema nalogu MMF-a. Istodobno se obitelji u mnogim zemljama u razvoju, koje moraju plaćati za obrazovanje svoje djece u sklopu tzv. programima oporavka, odlučuju na bolan korak i svoju djecu ne šalju u školu. Nažalost, danas ne postoji svjetska vlada koja bi za svoje postupke odgovarala stanovnicima svih zemalja i nadzirala globalizaciju na sličan način na koji su nacionalne vlade vodile proces nacionalizacije. Umjesto toga, imamo sustav vlade koji bismo mogli nazvati globalnim vladanjem bez globalne vlade. U tom sustavu glavnu riječ vodi nekolicina institucija (Svjetska banka, MMF, WTO) i nekolicina sudionika (ministri blisko povezani s određenim financijskim i poslovnim interesima), a glas mnogih na koje njihove odluke utječu gotovo se i ne čuju.¹⁶

¹⁶ Rajković, A., op.cit., p.28.

3. (NE)USPJEH GLOBALIZACIJE

Globalizacija je jedan od najpopularnijih tema današnjice, premda će malo ljudi reći što globalizacija zapravo znači, ovaj je fenomen postao stvarnost koja dotiče naše živote, uzrokujući žestoke debate oko toga koliko nam dobra ili zla donosi. Globalizacija nije samo fenomen ili prolazni trend, već je međunarodni sustav, koji danas natkriljuje i oblikuje unutarnju politiku i međunarodne odnose gotovo svih zemalja.

Glavni uzroci i posljedice globalizacije su:¹⁷

- Uzroci: tehnologija, troškovi transporta i brzina, kraj Hladnog rata, globalni problemi (klima, migracije,...) i liberalizacija.
- Posljedice: „erozije nacionalne države“, „društveni otpad“, „jaz između bogatih i siromašnih“, uništavanje životne okoline.

Globalizaciju je omogućila informacijska tehnologija: kompjutorizacija, digitalizacija, satelitske komunikacije, prijevozni sustavi i naposljetku Internet. Ona je pokrenula protok informacija, silno ubrzala širenje informacija, povećala učinkovitost svih proizvodnih sektora i učinila da svijet postane manji, integriraniji. Ekonomski, potaknula je procvat proizvodnje novih materijala i proizvoda vezanih za informacijsku tehnologiju (računalnih programa). Zbog informacijske je tehnologije globalizacijski proces vidljiviji; stvorila je u nama osjećaj da nas se tiče sve što se zbiva daleko od nas. Klasičnu zatvorenost nacije-države zamijenio je osjećaj da su granice nestale. Kroz Internet struje trgovina, kapital, novac, kao i tendencije prema kulturnoj unifikaciji.¹⁸

¹⁷ Jovančević, R.: *Ekonomski učinci globalizacije i Europska Unija*, Makron Zagreb, 2005., p.12.

¹⁸ Meštrovic, M.: *Globalizacija i njene refleksije u Hrvatskoj*, Ekonomski institut Zagreb, 2001., p. 11.

3.1. POZITIVNI I NEGATIVNI UČINCI GLOBALIZACIJE

Globalizacija garantira demokratsku kontrolu od strane građana, dopuštajući da na institucije vrše utjecaj i oni koji nemaju ekonomsku moć te definira korištenje svjetskih prirodnih bogatstava vodeći računa o potrebama svih ljudi današnjice, a nadasve budućih generacija. Ona kao i svaki drugi proces ima svoje pozitivne i negativne učinke na pojedince, poduzeća, države i nadnacionalne institucije.

Pozitivni učinci globalizacije su:¹⁹

- lakši pristup i dostupnost „svijeta“ u najširem smislu te riječi
- lakši pristup informacijama, znanjima, zemljama, kulturama, tehnologijama
- ubrzanje svjetskog gospodarskog razvoja.

Negativni učinci globalizacije su:²⁰

- uniformiranje ukusa, običaja, navika,
- pa i svojevrsna „opća amerikanizacija“ lokalnih i nacionalnih kultura,
- produbljenje razlika između bogatih i siromašnih.

Globalizacija se izravno i neizravno odražava na sve zemlje, kako razvijene tako i zemlje na putu ekonomskog razvitka. Bez obzira koliko su pojedine zemlje zahvaćene procesom globalizacije, ona je ušla u sve mehanizme funkcioniranja svjetskog ekonomskog sustava (poretka). To se ogleda i u činjenici što, u zadnjih nekoliko godina, gotovo svi problemi koji imaju svjetsku dimenziju postaju globalni, što se prije svega odnosi na financije, ekonomiju razmjene, okoline, tehniku, komunikacije, publicitet, kulturu, politiku i slično. Sam pojam globalizacije ili upotreba pridjeva globalni prisutan je u svim područjima ljudskog djelovanja, koje predstavlja ne samo učinke unutar jedne države nego i na širem području. U svakodnevnoj upotrebi se nalaze izrazi globalno zagađenje, globalna televizija, globalizacija politike svemira, globalno civilno društvo,

¹⁹Globalizacija: značajke i implikacije,

online: <http://oliver.efri.hr/~mikro/Globalna%20ekonomija/Microsoft%20Word%20-%201.%20kolokvij.pdf>
(5.07.2014.)

²⁰ Ibidem

globalna vladavina, tehnoglobalizam i sl. Proces globalizacije ostavlja posljedice u cijelom svijetu, pojedinim regijama i državama. Promjene koje su nastale u tim procesima označene su sintagmom koja kaže da je cijelo čovječanstvo postalo jedno „globalno selo“. Bez obzira što postoje različiti pristupi fenomenu globalizacije, sigurno je da ona ima svoje povijesne korijene i uporišta u procesima koji duže traju, a odnose se na uniformizaciju i modernizaciju svijeta. Dakle, nastaju kretanja na dugi rok, a sam proces uniformizacije je dosta jednostavan, jer se dominantno odvija na implementaciji i postuliranju normi američkog društva, a antiglobalisti ga često koriste kao argument govoreći da je globalizacija u stvari amerikanizacija svijeta.²¹

Gledajući principijelno, globalizacija bi kao složeni proces trebala dovesti do jedne poželjne preobrazbe svijeta za sve. Bez obzira na činjenicu što je slogan globalizacija lansiran od strane multinacionalnih tvrtki i američke vlade, ona se šire rasprostire. U tom kontekstu globalizacija ne obuhvaća samo globalizaciju tržišta: ona nalazi svoje korijene u projektu modernizacije i stvaranja jednog racionalnog društva. Upravo zbog toga ekonomske forme nisu jedine, iako ekonomski čimbenik igra odlučujuću ulogu u procesima globalizacije. Tako je npr. globalizacija tehnike i kulture vrlo značajna, što navodi na zaključak da su oblici globalizacije komplementarni i međuzavisni što dovodi do povezivanja burzi vrijednosti, svjetske mreže prijevoza, sustava upravljanja računalima. Tako i sam projekt GII (global, informacija, infrastruktura), je uspostavljen za razvijanje informacijske infrastrukture. Dakle, ekonomska globalizacija kao glavna dimenzija globalne konfiguracije ne bi se mogla ostvariti bez globalizacijske tehnologije i bez globalizirane kulture.

Proces globalizacije svijeta pospješio je urušavanje socijalističkih ekonomija. Kod njih je planiranje imalo ulogu povijesne uniformizacije prostora i uništavanje svih kulturnih specifičnosti koje su mogle biti zapreka slobodnoj igri tržišnih snaga. Promjene vezane uz propast totalitarnih sustava, čija je ideologijsko-politička matrica bila socijalizam odnosno komunizam, bile su neminovne, jer je sustav utemeljen na modelu socijalizma, odnosno komunističke ideologije, bio neefikasan i nije mogao proizvesti pozitivne učinke glede ekonomskog rasta, temeljem čega bi se ostvarivao svekoliki napredak. Socijalizam je realno manifestirao nestašicu i mizernost, a ekonomija je postala sinonim za odsustvo efikasnosti. U razmatranju procesa globalizacije, koji imaju

²¹ Veselica, V., op.cit., p.25.

planetarnu dimenziju, potrebno je ukazati na uzroke odnosno izvore tih procesa. Globalizacija je imanentna kapitalizmu kao sustavu, a njeni izvori su u ekonomiji, prije svega u financijskom području protoka, kapitala, zatim u ideologiji i tehnologiji. Za vrijeme „fordizma“, gospodarstva industrijaliziranih nacija bila su pod utjecajem državne politike koja je ponovno nastojala težiti odnosu između kapitala i radnika i smanjiti njihove međusobne napetosti. U tom smislu keynesijanska država blagostanja označavala je izravno djelovanje države na ublažavanju nepoželjnih učinaka slobodnog tržišta. Iznalazili su se modeli koji su osiguravali uvjete ekonomskog rasta i akumulacije, iako je to postalo proturječno. Nakon Drugog svjetskog rata razvijena gospodarstva također su se institucionalno razvijala u smjeru keynesijanstva i države blagostanja. Tu bi trebalo dodati da je prevladavajuće obilježje nerazvijenih gospodarstava bilo uređenje gospodarstva i povećana uloga države. Gledajući ekonomski, to se očitovalo kao udjel države u bruto-nacionalnom proizvodu. Nije postojala jednoznačnost za sve razvijene zemlje. Tako je gospodarstvo SAD-a bilo najotvorenije i razmjerno neuređeno, dok su s druge strane postojale zemlje (Švedska, Njemačka i sl.) u kojima je uređenje i socijalna zaštita bila vrlo jaka, a djelovanje sindikata i kapitala bilo je uravnoteženo. Nastao je do tada neviđeni napredak, odnosno rast, što je budilo nade da je keynesijanizam konačan odgovor za uređenje kapitalističke ekonomije.

Međutim, 1970-ih godinama europske države blagostanja našle su se u situaciji usporavanja rasta što je dobilo svoj pogrđni izraz „euroskleroza“. Tako su razlike između liberalnih tradicija gospodarstva SAD-a i zatvorenijih i više uređenih europskih gospodarstava postale sve očitije. Dolazi do novog čimbenika vezanog uz uspješan razvoj gospodarstva „azijskih tigrova“ i Japana, uz napomenu da je država u tim zemljama igrala važnu ulogu, što navodi na zaključak da su te zemlje imale jake elemente klasičnog kapitalizma i otvorenost prema svjetskoj trgovini. Uspješni razvoj „azijskih tigrova“ i Japana nije rezultat oponašanja europskog keynesijanskog uzora. 70-te godine 20. stoljeća pokazale su da je europski model iscrpio svoju sposobnost prilagodbe, što se održavalo u činjenici da državni proračun prima sve veći dio BDP-a, a velike dijelove tog proračuna „jeli su“ socijalni izdaci, uz napomenu da je javni sektor imao malu produktivnost. Ekonomska argumentacija je bila da su zemlje s većom ekonomskom fleksibilnošću otvorenije prema drugim zemljama i s manje izdataka za socijalnu državu učinkovitije. Na toj su osnovi ideološki razlozi bili značajni i odigrali su ključnu ulogu u uvođenju promjena.

Procesi globalizacije zasnovani na neoliberalnoj doktrini dovode do negativnih učinaka, bez obzira na činjenicu što globalizacija prodire u sve kutke života. U tom kontekstu trijumf slobode, slobodno odlučivanje pojedinaca obećava optimizam. Međutim, globalizacija označava zabrinutost, što se najviše ogleda u činjenici da globalizacija na modelu neoliberalizma isključuje gotovo tri četvrtine čovječanstva. Poželjno bi bilo da su u procesu globalizacije dvije optike, jedna koja bi proizvela multipolarnu globalizaciju uključujući u cjelini građane, i druga koja bi uključivala građane svijeta i njihove različitosti. To u stvari znači da bi procese globalizacije trebalo analizirati u najširem smislu, tj. uzeti u obzir povijesne, geopolitičke, kulturne, ekonomske i financijske aspekte. To aktualizira problematiku koja se odnosi na kolonizaciju, dug trećeg svijeta, financijske spekulacije, uloga Svjetske trgovačke organizacije, Međunarodnog monetarnog fonda, Svjetske banke, kao i ostalih institucija. Iz toga bi mogle proizaći globalne mogućnosti vezane uz prirodna bogatstva i kulturu svake regije svijeta.

Druga polovica 20. stoljeća je označila progresivnu promjenu u ekonomskom i političkom sustavu svijeta. Globalno selo je posljedica tehnoloških inovacija koje se najviše odnose na tehnologije prijevoza i informatike, što uz proces financijske globalizacije dovodi do procesa funkcioniranja pojedinih ekonomija ili integracijskih koncentracija na globalnoj razini. Te promjene mogle bi dovesti do jedne kohezije građana svijeta, zasnovane na stalnim promjenama i različitim prirodnim i kulturnim obrascima.²²

3.2. GLOBALIZACIJSKE NEJEDNAKOSTI

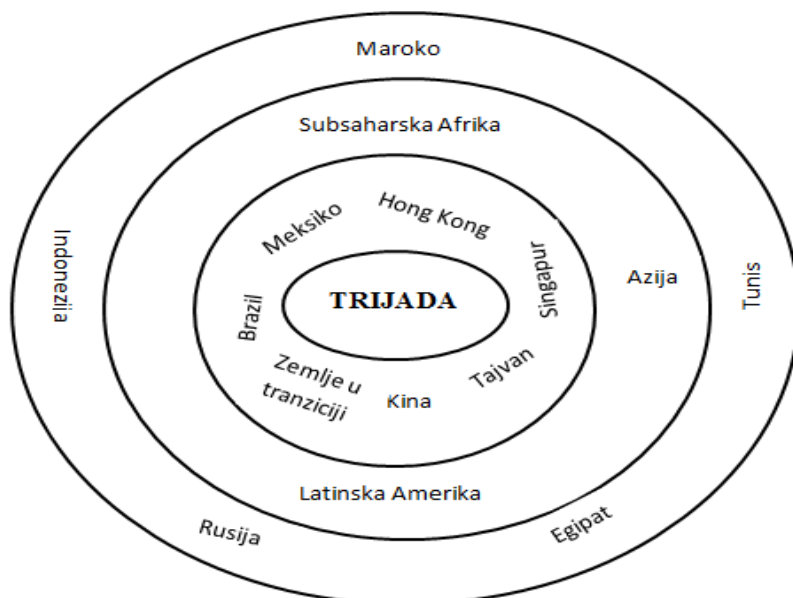
Može se reći da je globalizacija proces svjetskih razmjera, iako nije potpuna; popraćena je snažnim težnjama polarizacije svjetskog prostora, tako da nacionalne ekonomije ne sudjeluju jednako u procesu globalizacije. Velik dio njih isključen je iz tog procesa. Radi se o većini ekonomija manje razvijenih zemalja. Zbog toga je proces globalizacije selektivan i tiče se malog broja zemalja izvan Trijade (zemlje EU, Japan i SAD).

Globalizacija je daleko od toga da pokrije cijelu planetu. U tom se kontekstu ne može miješati fenomen geografske globalizacije sa globalizacijom koja ima kao svoju

²² Ibidem, p.28.

glavnu dimenziju onu ekonomsku. Prema svjetskom investicijskom izvješću²³ (World Investment Report) koji se objavljuje svake godine, 30 zemalja prima preko 90% izravnih ulaganja. Te iste zemlje izvoze preko 90% i primaju dobitak vezan uz tehnologije. Polarizacija se preko globalizacije zemalja intezivira. To otežava ekonomijama zemalja u razvoju da povećaju izvoz i unaprijede tehnologiju. Nejednakosti u procesu globalizacije se odnose i na proces integracija. Oznaka „Treći svijet“ ili zemlje na putu razvoja, koje su bile u toku ranijih konfiguracija, slabo su operacionalizirane u suvremenim procesima. Tako podvojenost između centra i periferije nije više važeća i zamjenjuje se koncentriranim krugovima zemalja koje sudjeluju u procesima integracija. Ekonomije razvijenih zemalja Trijade su u središtu. Oko te gravitacijske točke krug zemalja koje se pojavljuju su zemlje Azije (Kina, Južna Koreja, Tajvan, Malezija, Singapur, Hong Kong), Latinske Amerike (Meksiko, Brazil, Argentina, Čile) i zemlje u tranziciji. Zadnji krug su manje razvijene zemlje što se odnosi na subsaharsku Afriku, Aziju i Latinsku Ameriku. Postoji četvrti krug zemalja koji se povezuje u jednu cjelinu koja nije toliko stabilna, a nalaze se na marginama grupe zemalja koje se javljaju kao napredne zemlje. To se odnosi na Maroko, Tunis, Egipat, Rusiju i Indoneziju.²⁴

Shema 1: Nejednakost u procesu globalizacije



Izvor: Izradila diplomantica

²³ Ibidem, p.38.

²⁴ Ibidem, p.39.

Podjela zemalja na četiri kruga polazi od statističkih kriterija, što je npr. dohodak po glavi. Dinamika globalizacije proizvodi ekonomsku nejednakost koja se može mjeriti samo makroekonomskim nacionalnim dostignućima: stopa rasta BDP-a, dohotka po glavi, stvaranja bruto fiksnog kapitala, stopa inflacije. Dakle, potreban je obnovljeni pristup nejednakim integracijama u procesu globalizacije, jer se tako sagledavaju dublji procesi razvoja navedenih krugova zemalja. U stvari, treba samo imati na umu multidimenzionalnost globalizacije.

Oснаžuju se procesi globalizacije ekonomija razvijenih zemalja, Trijade. To podrazumijeva tri dimenzije: razmjenu, proizvodnju i financijski kapital. Integracija je simetrična u smislu da tri dimenzije postoje u sličnim proporcijama, iako postoje razlike u ulazu i izlazu. To znači da su Sjeverna Amerika, Europska unija i Japan na čelu procesa koji odgovaraju procesima globalizacije. Zemlje Trijade su prve u svijetu što se tiče svota njihovoga uvoza i izvoza; one su zemlje koju su istovremeno pozajmljivači i posuđivači financijskog kapitala. Između zemalja Trijade na razini procesa razmjene i tokova izravnih stranih ulaganja nastaje specijalizacija unutar industrije, što rezultira odvajanjem proizvoda i ekonomija razmjera. To je u mnogome određeno strategijom velikih grupa na nesavršenom tržištu. Izravna ulaganja sve više zadobivaju oblik akvizicije-fuzije. To su zemlje u kojima se nalazi većina sjedišta multinacionalnih korporacija. Trijada je na neki način tržište kapitala na kojem se koncentriraju plasmani investicijskih fondova, gdje se koncentriraju operacije pozajmljivanja i posuđivanja u međunarodnome novcu, što u stvari znači u nacionalnom novcu zemalja Trijade. Tu se uključuju veliki izljevi javnih i privatnih obveznica, što dovodi do uvećavanja kapitala. Burzovni tečajevi različitih mjesta su snažno povezani, tako da su porast ili pad tečaja povezan sa Wall Streetom, Parizom, Londonom, Frankfurtom, Tokijom, dok ekonomije zemalja Trijade mogu imati različiti konjunktorni ciklus. Velika društva bilo koje narodnosti istovremeno kotiraju na različitim financijskim mjestima Trijade. U tom kontekstu Trijada čini, s jedne točke ekonomskog gledanja, integriranu zonu. Zona Trijade nije institucionalizirana, pa tako nastaje zona koja stvara prostor djelovanja bez zapreka; ima dakle multinacionalni karakter, jer se primjenjuju ista pravila igre. Financijska dimenzija je dimenzija koja dovodi do procesa homogenizacije globalizacije. Nestaju zapreke u kretanju kapitala, a nove tehnologije komunikacija i

informacija omogućuju uvođenje identičnih proizvoda u svjetskim razmjerima u realnom vremenu.²⁵

Ekonomije zemalja koje izranjaju na površinu se približavaju ekonomijama Trijade. One su također uklopljene u ostatak svijeta na tri razine: razini razmjene, proizvodnje i kapitala. Karakteristika tih procesa integracija je da su one u većini slučajeva asimetrične. Što se tiče dimenzije razmjene, međunarodna podjela rada je postala pretežno industrijska, kao što je to slučaj kod zemalja Trijade. Za razliku od visokorazvijenih zemalja, ove zemlje nude proizvode koji nemaju sadržaje visoke tehnologije i koji su manje sofisticirani. Uglavnom, specijalizacija ekonomija kruga zemalja je najviše rezultat delokalizacije Sjever-Jug. Ekonomije tih zemalja postaju sustavnim dijelom ekonomija Trijade. One se specijaliziraju i na taj način ostaju nove ekonomske granice, iako je njihova integracija u procesu globalizacije necjelovita i nejednaka. Ekonomije u pojavljivanju su sjedište malog broja multinacionalnih lokalnih tvrtki, i svota njihovih ulaganja u inozemstvu je slaba i vrši se od strane nekoliko zemalja (Hong Kong, Singapur, Južna Koreja, Meksiko, Brazil). Postoje mjesta međunarodnih financija smještena u zemljama jugoistočne Azije, ali značajni operatori ostaju uglavnom financijske institucije, podrijetlom iz Trijade. Te zemlje su neto posuđivači, njihov izvoz kapitala je zanemariv. Nacionalne valute su često vezane uz dolar prema više ili manje rigidnom modalitetu. Dolarizacija ima brojne posljedice po te zemlje. Argentina je usvojila „currency board“ sustav, dok su druge zemlje uvele različiti sustav stopa razmjene (sustavi tečajeva), npr. Meksiko, Južna Koreja, Malezija, Rusija. Kretanje stopa razmjene je vezano i uz rast tzv. napuhanih balona. Bankarski lokalni sustav je lomljiv. On se teško održava u kriznim situacijama, pa te zemlje nisu otporne na krizu kredita, bijeg kapitala i sl. Kad se raspravlja o globalizaciji, treba poći od toga da je zasnovana na neoliberalnom konceptu i isključuje $\frac{3}{4}$ čovječanstva i stavlja ih u podređen položaj, što procesu globalizacije daje neplanetarnu atribuciju. Da bi globalizacija po svom biću zahvatila jednakom snagom sva područja svijeta, što bi joj dalo dimenziju multipolarnosti, trebalo bi stvoriti nove pretpostavke funkcioniranja svjetskog, ekonomskog, političkog i društvenog poretka. Svjetska ekonomija je razvila multinacionalne firme, pri čemu kuće-majke razvijaju mrežu podružnica na sve četiri strane svijeta, a što se ogleda i u podatku da je krajem 80-ih godina bilo nekoliko stotina firmi multinacionalnog karaktera, da bi se krajem stoljeća taj broj popeo na 40.000. To je posljedica promjena nastalih u svjetskom odnosu snaga, što se

²⁵ Ibidem

prije svega odnosi na pad Berlinskog zida. Kretanja u svijetu omogućuju novu socijalnu koheziju građana na svjetskoj razini, što je utemeljeno na stalnoj promjeni i primjeni različitih kulturnih i prirodnih bogatstava planete. U tom kontekstu postoji mogućnost ustanovljenja pacifičke planetarne kooperacije temeljene na ekonomskoj stabilnosti, koja bi sa svoje strane osigurala preraspodjelu globalnog bogatstva, a to bi dovelo do smanjenja raskoraka u razvijenosti kao i u životnom standardu. Međutim, problem nejednakosti je složeniji problem između čovječanstva na globalnoj razini i pojedinih nerazvijenih država. To ilustrira i podatak da 20% najbogatijih ljudi u svijetu raspolaze sa 85% svjetskog dohotka, dok istovremeno, 20% nasiromašnijih sudjeluje sa svega 1,4% u tom istom dohotku.²⁶

3.3. FINANCIJSKA KRIZA GLOBALNOG GOSPODARSTVA I NJEZIN UTJECAJ NA POMORSKI PROMET

Svijet još nema predodžbu kako će izgledati financijski sustav sutrašnjice. Očigledno, dubina i dinamika krize mnogo su ozbiljnije nego što se procjenjivalo. Zato će trebati mnogo energičnijih i bolnijih rezova da se stavi pod kontrolu, a posebno da bi se umanjili negativni učinci na realni sektor. Ipak, te se učinke neće moći izbjeći i posljedice krize bit će teške. Svjetska ekonomija prolazi kroz najtežu financijsku krizu u posljednjih 80 godina. Kriza je najprije zahvatila znatan segment američkoga financijskog sustava – kreditiranje nekretnina, a postupno se širila na bankarski sustav, osiguranje, fondove, burze. Iz američkih financija kriza se proširila na europske financije, bankarstvo, burze. Kriza se počela reflektirati i na realni sektor. Stopa rasta svjetskog BDP-a ozbiljno se usporava, padaju cijene nekretnina, neki industrijski sektori počinju trpjeti velike gubitke. Dosta znakova upozorava da se globalno gospodarstvo kreće prema ozbiljnoj recesiji. U pokušaju da spriječe širenje krize vlade i središnje banke glavnih zemalja poduzele su energične mjere upumpavajući svježi kapital u bankarski sektor. Osim toga, nekoliko velikih bankarskih imena u SAD-u i Velikoj Britaniji više ne postoje. Uz to, američka Vlada praktično preuzima neke banke, a isti scenarij slijede i neke EU zemlje. U javnosti je vrlo rašireno stajalište da su financijsku krizu izazvali loši (subprime) hipotekarni krediti u Sjedinjenim Državama. Na tržištu nekretnina u SAD-u formirao se veliki balon, koji se

²⁶ Ibidem

počeo ispumpavati i to je pokrenulo krizni scenarij. Ali to nije primarni uzrok krize. Svjedoci smo prije svega sistemske, rekli bismo konstrukcijske krize svjetskoga financijskog sustava. Utoliko je ona teža i drugačija od dosadašnjih. Temelji aktualnoga financijskog sustava postavljeni su u Bretton Woodsu, sredinom prošlog stoljeća. Kao stožer sustava utemeljen je američki dolar, na koji su fiksirane glavne valute, a on je vezan uz zlatu. Tako konstruirano sidro funkcioniralo je sve do ukidanja konvertibilnosti dolara na početku sedamdesetih godina. Suspenzijom konvertibilnosti prekinuta je, makar i simbolična, veza između realne i financijske ekonomije. Odatle ekonomija simbola, odnosno financijski sektor počinje nekontrolirano bujati. Transformira se tradicionalno konzervativno bankarstvo, rađaju se nove institucije, kreiraju se novi financijski proizvodi, tzv. financijske inovacije, opcije, derivati, i drugi. Zahvaljujući svemu tome, financijski sektor razvija se neovisno i neusporedivo brže od realne ekonomije. Poticaj bujanju financija svakako je davala i prevladavajuća tržišna doktrina da je financijsko tržište samoregulirajući mehanizam i da ne može otići u ekstreme. Rast financijskog sektora i njegovu globalizaciju omogućavala je dinamična deregulacija, razvoj ‘tvrdih’ tehnologija - informatike i telekomunikacija, kao i razvoj ‘mekih’ tehnologija - sve brojnijih financijskih inovacija. Financijsko tržište postalo je globalno, razvili su se gigantski financijski subjekti, banke i ostali koji su postali „preveliki da bi propali“. Usporedno s rastom financijskog tržišta razvijali su se i sustavi nadzora i regulacije, ali oni su u većoj mjeri ostali nacionalnog karaktera. Mnogi inovativni financijski proizvodi, posebno u sektoru investicijskog bankarstva, funkcionirali su izvan sustava nadzora. Dominantan novčani medij za razvoj financijskog sektora bio je američki dolar. Zahvaljujući poziciji svjetske rezervne valute, dolar je omogućavao SAD-u da prima a ne daje, da kreditira a ne odriče se. Koristeći dominantnu poziciju dolara SAD je financirao svoju ekspanziju, uključujući i ratove. Američki budžetski deficit je nakon Reaganove, ali i Bushove administracije dosegnuo gigantske razmjere. Uz to, američki FED²⁷ je vodio politiku niske kamatne stope. Manipuliranjem primarnom kamatom održavala se prividna ravnoteža i izbjegavale su su krize, koje su se razvijale devedesetih godina. Američka prime rate snižena je sa 6,5 na 3,5 posto u roku od svega nekoliko mjeseci nakon 2000. godine, a poslije napada na tornjeve u New Yorku na samo jedan posto godišnje. Naredna 33 mjeseca FED je održavao negativnu realnu kamatnu stopu. Na tim temeljima ekspandiralo je kreditiranje. Novac je bio jeftin i dostupan. Posljedice ekspanzije kumulirale su se na tržištu nekretnina.

²⁷ FED (Federal Reserve District) – Sustav federalnih rezervi

Na tom segmentu balon se najbrže razvijao, ali počeo je i pucati. Mehanizam nastanka financijskog balona bio je vrlo jednostavan: banke su masovno odobravale kredite bez solidne procjene rizika i bez odgovarajućih kolaterala. Najčešće je bila dovoljna procjena da će cijene nekretnina dalje rasti. Kredite za kuće dobivale su i osobe bez zaposlenja, kao i one koje stvarno nisu bile u mogućnosti otplaćivati rate. U ekspanziji kreditiranja i ljudska je pohlepa igrala veliku ulogu. Banke su zarađivale goleme profite, a njihove uprave visoke bonuse. Stanovništvo je jednostavno dolazilo do kredita, a poslovna javnost bila je zadovoljna rastom cijena bankarskih dionica i uloga u fondove. Financijsko tržište njihalo se u zanosnom ritmu, slično lakom pijanstvu, za koje vrijedi stara izreka: „Čovjek se sve bolje osjeća, a organizam propada.“ Vesela glazba svirala je sve do prvih vidljivijih znakova krize: 6. kolovoza 2007. bankrotirala je American Home Mortgage kao prva žrtva američkog tržišta nekretnina; 9. kolovoza BNP Paris je suspendirao svoja tri investicijska fonda vrijedna dvije milijarde eura radi toga jer je njihovo tržište “nestalo”; Europska središnja banka upumpala je prvih 95 milijardi eura u bankarski sustav, a slično su postupili FED i Japanska središnja banka. Negativni slijed nastavljen je: 10. kolovoza, 13. kolovoza, 16. kolovoza... I dalje redom sve do Bear Stearnsa, Lehman Brothersa, AIG-a i drugih posnuća. A odatle do širenja krize na Europu i cijeli svijet nije bilo daleko. Osnovni financijski instrument pomoću kojega je financijsko tržište nekontrolirano raslo bili su financijski derivati. Korištenjem tih inovativnih proizvoda američke banke su “prepakirale” loše hipotekarne kredite, osigurale prvoklasne kreditne rejtinge i preprodale ih investitorima u Europi. Tržište derivata glavni je segment globalnoga financijskog balona. Najbrže rastući financijski derivat, poznat kao CDS (Credit Default Swaps), koji je omogućio osiguravanje nekretninskih kreditnih proizvoda, narastao je na 55 bilijuna dolara, što je više od vrijednosti ukupnog američkoga stambenog fonda. Gore smo dijelom objasnili korijene i mehanizme financijske krize. Ona iskazuje i druge osobine, koje nisu bile karakteristične za prijašnje pojave. Sadašnja je kriza mnogo kompleksnija, ne samo zbog dubine i rasprostranjenosti nego i zbog složenosti međunarodnih ekonomskih odnosa, posebice pozicije Kine i Indije kao nastupajućih svjetskih ekonomskih kolosa. Aktualnu krizu prati još jedna specifičnost, a to je odlučnost vlada i središnjih banaka ugroženih zemalja da ovladaju negativnim procesima. Premda su reakcije vlada u ranim fazama krize bile prilično mlake, one u posljednje vrijeme ispoljavaju visoku odlučnost. Osigurava se likvidnost bankarskog sektora, preuzimaju se neke banke, zaoštrava se regulativa. Na te su mjere burze početno pozitivno reagirale, ali i dalje vlada velika neizvjesnost. Očigledno je da je dubina i dinamika krize mnogo ozbiljnija nego što se procjenjivalo. Zato će trebati

mного energičnijih i bolnijih rezova da se stavi pod kontrolu, a posebno da se umanje negativni efekti na realni sektor. Ipak, te efekte neće biti moguće izbjeći i posljedice krize bit će teške. Kao što je rečeno u uvodu, ovo je kriza sistema. Kako god se okončala, ostavit će duboke posljedice na strukturu svjetskoga financijskog sustava. Mnogo toga u financijama, organizaciji financijskih institucija, njihovoj ulozi i funkcioniranju, financijskim proizvodima, metodama regulacije i nadzora temeljito će se promijeniti. Malo ljudi ima predodžbu kako će izgledati financijski sustav sutrašnjice. Ipak, jedno je sigurno: nakon krize ulazimo u razdoblje kada će ekonomska uloga države biti mnogo izraženija. Razdoblje tržišnog fundamentalizma, kao vladajućeg načela u posljednjih dvadesetak godina, bit će potisnuto. Hoće li to značiti i kraj dolarskoga novčanog standarda i formiranje posve nove financijske paradigme ostaje da se vidi.²⁸

Neovisno o svim prednostima i ograničenjima, proces globalizacije, generiran ekonomskim zakonitostima, nezadrživo se nastavlja i u 21. stoljeću, razumljivo, paralelno s političkim i duhovnim implikacijama koje ga prate, odnosno i svim onim korekcijama koje će time stvoreno materijalno i moralno okruženje tražiti. Financijske krize do kojih je došlo u posljednje vrijeme stanovita su upozorenja u tom pogledu. One upozoravaju kako je nužna određena kontrola svjetskih gospodarskih procesa, a u tomu, posebice, kontrola financijskih tokova. Naravno, ostaje pitanje njezina dometa budući da se njezini procesi moraju nastaviti, ali lišeni bolesnih obilježja.

Svjetska financijska kriza kojoj smo od nedavno svjedoci, koju prate svi mediji, odrazila se i na pomorski promet. Mnoga broderska 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 djelom 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), dok bi, s druge strane, trebalo težiti jednom novom pristupu u upravljanu (menadžmentu) posebice u onom djelu koji se

²⁸ Primorac, Ž.: *Globalna financijska kriza-dokad?*, http://www.effectdubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=104:primorac&catid=46:ekonomija&Itemid=101 (6.07.2014.)

tiče vlasničkih i ostalih stvarno pravnih odnosa. Za novi način upravljanja koji se tiče vlasničkih i ostalih stvarno pravnih odnosa u poslovanju na svjetskom tržištu mogao bi poslužiti sljedeći ilustrirajući primjer. Kada određeni subjekt dolazi potraživati određenu sumu novca u banku, tada on ne traži iste one novčanice koje je jednom u banci pohranio. Dakle, njemu je bitno dobiti određenu sumu novca, a nije mu bitno dobiti upravo onu novčanicu koju je jednom u banci pohranio. Analogno tome, novi pristup u upravljanju u pomorskom prometu, a i cijelom logističkom pothvatu trebao bi biti usmjeren ka tomu da se na optimalan način izvrši određeni prijevoz tereta kao i sve popratne radnje koje prate prijevoz u logističkom lancu. Dakle, kao i u slikovitom primjeru s „novčanicama“ prilikom podizanja novaca u banci, naglasak bi trebao biti na nabavci prijevoznih sredstava (vagona, kamiona, itd.), kao i unitizirajućih jedinica (kontejnera, paleta, itd.) i ostalih elemenata koji prate prijevoz tereta u čitavom logističkom lancu, a ne na stereotipnom opsjednutošću vlasništvom nad određenim predmetima rada i sredstvima za rad u svrhu određenog prestiža i demonstracije moći.²⁹

3.4. GLOBALIZACIJA I DEMOKRACIJA

U prvim godinama novog tisućljeća koje smo dočekali uvjereni da konačno nastupa povijesno razdoblje mira, slobode i demokracije, te ljudskog dostojanstva za svakog čovjeka na svijetu, na kraju se pretvorilo u opasne tendencije sužavanja ljudskih prava i pogoršanja uvjeta života za velik dio čovječanstva.

Demokracija živi i ovisi o sudjelovanju njenih građana. Preduvjet bilo kakvog zalaganja ili angažiranja je znanje, jer svojim zalaganjem može pridonijeti samo osoba koja poznaje sustav, mehanizme i institucije demokratske države. Iz toga se promicanje znanja, protok informacija i obrazovanja smatra važnim zadatkom demokracije. Da bi odluke bile demokratske, pored većinskog principa moraju se ispuniti i ostali kriteriji: ravnopravnost, sloboda, sloboda informacija, sloboda izražavanja, aktivno biračko tijelo i mora postojati mogućnost alternative. Upravo ovdje nastaje problem demokracije postojeće ideologije, jer svi kriteriji nisu ispunjeni. Kao što smo već prethodno naveli,

²⁹ Šek, F., Komadina, L., Vrzić, M.: *Utjecaj globalnog gospodarstva na pomorski promet*, Pomorski zbornik 45(2008)1, Rijeka, p. 46.

danas se sve vrti oko kapitala, novca odnosno moći, a glavne vrijednosti liberalizma – sloboda, jednakost, svi veliki principi i vrijednosti su cinične fraze koje se ne odnose ni na što. Liberalni ekonomisti slobodu izbora uzdižu kao ključni sastojak tržišne ekonomije: npr. kupujući stvari mi, na neki način, neprestano glasamo našim novcem. Broj izbora kojima nas tržište bombardira služi samo kako bi se prikrilo nepostojanje svakog stvarnog radikalnog izbora koji se tiče temeljne strukture našeg društva. „Djelujemo kao da smo slobodni i odlučujemo slobodno, ne samo prihvaćajući to u tišini nego čak i zahtijevajući da nam nevidljivi nalog govori što da radimo i što da mislimo. Kao što je to već odavno znao Marx, tajna je u samoj formi. U tom je smislu svaki obični građanin zaista kralj – ali kralj jedne ustavne monarhije, kralj koji odlučuje tek formalno i čija je funkcija da potpiše mjere koji je predložila izvršna administracija. To je razlog zašto je problem demokratskih rituala istovjetan velikom problemu ustavne monarhije: kako zaštititi dostojanstvo kralja? Kako zadržati privid da kralj zaista odlučuje, kad svi znaju da to nije istina.“ Drugim rječima, „velika većina ljudskih pojedinaca, ne samo iz neukih masa, već i obrazovanih i privilegiranih slojeva, želi i razmišlja samo o onome što svi oko njih žele i o čemu razmišljaju, a misle da žele i misle vlastitom glavom, dok zapravo ponizno prežvakavaju, s jedva vidljivim, ništavnim izmjenama mišljenje i želje drugih.“. Dakle, postojanje izbora za tijela odlučivanja, pa i općeg biračkog prava, samo po sebi nije dovoljan uvjet da bismo neki politički režim nazvali demokratskim. Elitni mediji, pa i masovni, imaju zadatak ulijevati „pravilne“ stavove koji služe kao mehanizam indoktrinacije koji je u interesu moći. Chomsky³⁰ ukazuje na mehanizam kontrole koji efektivno blokira bilo kakvo razumijevanje događaja u svijetu i smatra da se procesom indoktrinacije ili propagandom kreiraju visoko selektivne preoblikovane ili potpuno izmišljene povijesne činjenice. Glavni cilj te propagande je spriječiti razumijevanje i preusmjeriti pozornost s izvora vladanja, tako da elitne skupine mogu djelovati bez javnih ograničenja. Nadalje, tvrdi kako je propaganda u demokraciji isto što i nasilje u totalitarizmu, a u demokraciji su tehnike propagande „izbrušene u visoku umjetnost“. Dakle, kroz mehanizme odvrćanja pozornosti javnost je pretvorena u pasivne promatrače, „zbunjeno stado“, umjesto da bude aktivni sudionik procesa donošenja odluka. Jedina uloga javnosti je promatranje i ponekad odobravanje nekih odluka, a donošenje odluka je u rukama elite.³¹

³⁰ Noam Chomsky- američki lingvist, filozof, kognitivni znanstvenik, politički aktivist, pisac, predavač, profesor emeritus lingvistike na Massachusetts Institute of Technology

³¹ Rajković, A., op.cit.,p. 41.

Globalne demokratske svjetske institucije koje štite, ili bi trebale štiti, demokratska prava čovjeka i naroda, uključujući i Ujedinjene narode, su sve više pod kontrolom svjetskog kapitala i njegovih interesa, a sve manje mogu bilo što učiniti protiv prakse globalizma koji objektivno smanjuje prava većine ljudi u svijetu i povećava razlike između bogatih i siromašnih. I globalna borba protiv terorizma, onako kako se danas razvija u svijetu, ne otvara samo mnoga pitanja i dvojbe, nego i stvara nove stvarne opasnosti da posluži kao izgovor za navodnu nužnost redukcije demokracije i slobode, sve do postupnog prihvaćanja načela da se u borbi protiv terorizma legalizira državni terorizam.³²

3.5. PROBLEMI SUVREMENOG DRUŠTVA I NJIHOVA MOGUĆA RJEŠENJA U BUDUĆNOSTI

Tibetanski su si proroci čistili um gledajući u jezero, zrcalo, plamen baklje ili jabučicu palca. Kineski su proroci urezivali pitanja u kornjačin oklop, zatim bi oklop stavili na vatru i tumačili nastale pukotine. Arapski geomanti ucrtavali su točke u pijesak i svaku grupu točaka vezivali uz jednu od četrnaest geomantskih kuća, među kojima su Kuća pitaoca, Kuća odgovora i Kuća odgovora na odgovore. Kako bi točke bile nasumične, geomanti bi se ponekad vrtjeli oko sebe i pri padu zabadali prste u pijesak; to se zvalo giromantija. U međuvremenu su rimski proroci koji su čitali iz utrobe žrtvenih životinja bili poznati kao haruspici, doslovno Inspektori utrobe. Danas sve te prastare metode predviđanja budućnosti nisu nam potrebne kako bi shvatili da nas postojeći sustav vrijednosti kojeg nameće suvremeni kapitalizam, agresivno liberalnog tipa dovodi do samouništenja. Društvo poput našeg koje je doseglo taj nivo razvoja proizvodnih snaga da svi stanovnici zemlje pravednom raspodjelom mogu zadovoljiti sve svoje realne potrebe ne može i ne smije težiti rastu koji će neminovno dovesti do uništenja. Od današnje globalizacije mnogi ljudi u svijetu nemaju koristi. Od nje nema korist ni priroda. Od nje nema koristi ni stabilnost svjetskog gospodarstva.

Za milijune ljudi globalizacija nije donijela nikakvu korist. Mnogima je nanijela i štetu, budući da su ostali bez posla i život im je postao nesigurniji. Osjećaju se nemoćno

³² Ibidem, p. 44.

pred silama koje nisu pod njihovim nadzorom. Vidjeli su da su demokratski sustavi u njihovim zemljama potkopani, a njihova kultura narušena. Ako se globalizacija i dalje bude provodila onako kako se provodila do sada, ako i dalje ne budemo učili na učinjenim pogreškama, globalizacija neće promicati razvoj, a uz to će se i dalje stvarati siromaštvo i nestabilnost. Bez radikalne promjene, negativne posljedice dodatno će se povećati, a nezadovoljstvo globalizacijom će i dalje rasti. To će biti tragedija za sve nas, a osobito za milijarde ljudi koji bi od globalizacije mogli imati koristi.³³

Bilanca dvadesetog stoljeća istodobno je zadivljujuća i zastrašujuća. Stvorene su pretpostavke – tehničke, tehnološke, proizvodne – za rješavanje problema materijalne oskudice, za to da se pobijedi siromaštvo i osigura dostojan život za svakog čovjeka. No, razvoj tehnike došao je do stupnja kada samouništenje čovječanstva postaje mogućim. Dakle, postoji mogućnost da 21. stoljeće bude kraj čovječanstva i konačna pobjeda zla, ali i mogućnost da 21. stoljeće bude ostvarenje utopija o društvu mira, pravde i dostojanstva svakog čovjeka, gdje će svakom čovjeku biti zajamčeni sigurnost i ljudski uvjeti života. Ako želimo da rezultate globalizacije osjete milijuni ljudi koji ih još nisu osjetili, ako želimo da globalizacija bude humanija, onda moramo podići svoj glas. Ne možemo i ne smijemo lijeno stajati po strani.

3.6. FENOMEN RAZVITKA KINE

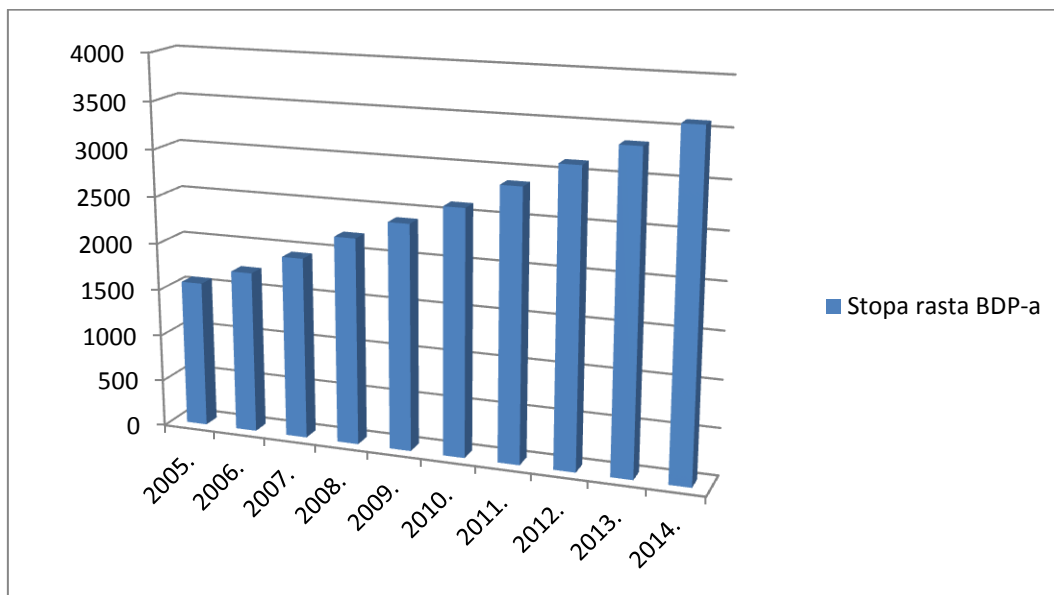
Kina je najmnogoljudnija zemlja na planeti s preko 1.300 milijuna stanovnika. Kina je imala svoju bolnu političku prošlost i dala je značajne oboje svjetskoj civilizaciji, kulturi i znanosti. Ujedno je proživljavala velike krize u pojedinim fazama svoga povijesnog razvitka. 1.300 milijuna stanovnika živi na površini od 9.056 milijuna km². Preko procesa sukcesije glavnih događaja Kina je u zadnjim desetljećima stvarala model političkog otvaranja prema svijetu, posebice prema visokorazvijenim zemljama, što je urodilo pozitivnim rezultatima glede velikog gospodarskog rasta, jer Kina ima najveću stopu rasta BDP-a u svijetu. Kina pokušava etablirati jedan hibridni model, a to znači da je politički sustav bio stvaran i tako on funkcionira, na osnovi ideologijske političke matrice komunizma, a gospodarski sustav funkcionira na modelu tržišno otvorene ekonomije. Za

³³ Ibidem, p. 46.

sada je taj model dao rezultate iako je teško očekivati da će model kao kao takav izdržati. Kina nastavlja politiku promjena slijedeći svoj vlastiti kalendar ciljeva s dimenzijom velikog optimizma glede izazova s kojima se ona susreće. Tom optimizmu doprinijela je činjenica nominacije Kine za organizaciju Olimpijskih igara u 2008. godini; ona je primljena u Svjetsku trgovinsku organizaciju u prosincu 2001. godine. Kina uspostavlja svekolike relacije sa SAD-om u kontekstu jedne međunarodne solidarnosti, a poslije izvršenog terorističkog napada na SAD 11. rujna 2001. godine. Kina ima aktivne kooperacijske odnose sa zemljama članicama asocijacije jugoistočne Azije (ASEAN). U tom kontekstu Kina pokazuje elemente konkurentne sposobnosti i „nominalizira“ svoj međunarodni status značajne zemlje koja će igrati sve veću ulogu u svijetu.³⁴

Razmatranje suvremene kineske ekonomije vrlo je zahtjevan posao, jer kineska je ekonomija nešto vrlo specifično u svjetskim razmjerima. Suvremena Kina ubrzano se razvija uz takve stope razvoja, koje su nezamislive u drugim zemljama svijeta (Grafikon 1). Kina se već tridesetak godina snažno razvija, oslanjajući se na tržište, ali njena ekonomska politika je krajnje nekonvencionalna. Kineski prijelaz od rigidnoga socijalističkog sustava prema “tržišnom komunizmu” jest specifičan put do sada nezabilježen u povijesti.

Grafikon 1: Stopa rasta BDP-a u Kini



Izvor: Izradila diplomantica prema <http://www.tradingeconomics.com/china/gdp-per-capita> (01.07.2014.)

³⁴ Veselica, V., op.cit., p. 313.

Dakle, Kina je ostvarila rast koji se temeljio na ekonomskoj politici koja je bila u suprotnosti s preporukama Zapadnih zemalja, posebno SAD-a, koje su kasnije bile sažete u Washingtonskom konsenzusu koji je prvenstveno bio namjenjen za rješavanje krize u Latinskoj Americi, a ubrzo su se ta pravila počela smatrati svojevrsnom „mantram“ ekonomskih reformi u svijetu uopće. Dakle, Zapadni ekonomisti su 1978. Kini savjetovali da pažljivo preispita tadašnji socijalistički režim, odnosno: zemljišna vlasnička prava, privatizaciju državnih poduzeća, deregulaciju i cjenovnu liberalizaciju, jedinstveni tečaj, porezne reforme, smanjenje uvoznih carina te ukidanje kvantitativnih uvoznih ograničenja. Kina je poduzela samo neke od navedenih reformi, a i one koje je provela, (liberalizacija trgovine i jedinstvenost tečaja) dogodile su se tek desetljeće ili dva nakon početka gospodarskog rasta. Umjesto toga, Kina je provela efektivne institucionalne reforme, te mnoge druge inovacije kojima je kineska vlada stimulirala proizvodnju i investicije bez restrukturiranja postojećeg pravnog, socijalnog i političkog režima. Kineski slučaj nije iznimka, već pravilo koje nam potvrđuje da je ostavrijenje rasta moguće i bez provođenja reformi iz Konsenzusa, naravno, uz neke institucionalne inovacije.

Kina se već više od četvrt stoljeća snažno razvija, što američkim ekonomskim planerima zadaje izazov. To je i jedan od razloga za američki napad na Irak, gdje je vodeći cilj bio držati pod kontrolom najveće svjetske naftne rezerve i udaljiti taj dio svijeta od ruskog i kineskog utjecaja. Sve analize ukazuju da se američki rat u Iraku ne odvija, kako su američki planeri odredili, a utjecaj Amerike u svijetu znatno slabi, što u međunarodnoj ekonomiji otvara mogućnost preispitivanja prevelike američke prevlasti. S druge strane, kineski planeri slabljenjem Amerike vide priliku za svoj nastup u međunarodnoj ekonomiji, ali pod drugim, partnerskim uvjetima, što je bitno drugačiji pristup od onog kako nastupaju druge ekonomske sile. Glede toga se okreću prema Rusiji, koja je bogata sirovinama i energentima i afričkom kontinentu, koji je također zanimljiv po tom pitanju.

Ubrzani razvoj Kine, te beskompromisni nastup na međunarodnom tržištu, stvorio je velike nacionalne devizne rezerve, koje su iznosile u rujnu 2013. godine oko 3,660 milijarde dolara.³⁵ Ekonomski sve snažnija Kina većinu svojih deviznih rezervi ulaže u američku ekonomiju putem vrijednosnih papira, što znatno potiče razvoj američke privrede, koja već godinama troši više nego prihoduje. Kada bi Kinezi povukli svoja ulaganja iz SAD, u toj bi zemlji nastao privredni kolaps. Naime, u slučaju da SAD

³⁵<http://www.index.hr/vijesti/clanak/kriza-u-sadu-kina-zeli-smanjiti-udio-dolara-u-svojim-deviznim-rezervama/706411.aspx> (20.07.2014.)

devalvira svoju valutu s ciljem stimuliranja izvoza, povećao bi se njihov dug koji je u kineskim rukama, s obzirom da Kina višak svojih deviznih rezervi plasira u američke državne obveznice i financira američku potrošnju. S druge strane, u slučaju da SAD ne mijenja svoju tečajnu politiku (ili aprecira dolar) – Kina je i dalje konkurentnija i to otvara prostor za uvoz kineske robe. Dakle, Kina danas preuzima ulogu neokolonijalnog imperijaliste.³⁶

³⁶ Rajković, A., op.cit, p. 29.

4. GLOBALIZACIJA U PROMETNO-GOSPODARSKOM SUSTAVU

Ako je globalizacija proces širenja granica koji omogućava slobodno kretanje ljudi, roba, usluga, znanja, kapitala, informacija, normi, institucija na razini cijelog svijeta i poznatog dijela svemira, onda bi se moglo reći da je promet “roditelj i krvotok“, a intelektualni kapital “mozak“ toga procesa. To znači da bi trebalo danas i u budućnosti racionalno upravljati prometno-gospodarskim procesima u pojedinim poduzećima ili državama kao temeljnim elementom globalizacije, jer se radi o društvenim sustavima, koji ne posjeduju instrumente samoregulacije u procesu evolucije, kao što je to slučaj kod prirodnih sustava. Da bi se moglo odrediti sustav, mjere i instrumente za upravljanje globalizacijom u prometno-gospodarskom sustavu, potrebno je temeljitije prosuditi dosegnutu razinu globalizacije u svjetskom prometno-gospodarskom sustavu.

Najviša razina globalizacije prometnog sustava doseguta je na području tehničko-tehnoloških elemenata, koji se mogu najkraće ilustrirati suvremenim prijevoznim sredstvima (suvremeni brodovi, vlakovi, kamioni, zrakoplovi, svemirske letjelice), transportnom opremom (automatizacija i robotizacija), suvremenim transportnim tehnologijama, kao što su integralne, bimodalne i multimodalne, koje su osigurale uvjete za pretvaranje cijelog svijeta i poznatog dijela svemira u “jedno globalno selo“. Iako suvremena tehnika i tehnologija na području informatike i komunikacija omogućava vrlo visok stupanj globalizacije u prometnom sustavu supstrata, ipak se, još uvijek ne može reći da je dosegnut odgovarajući stupanj globalizacije ili racionalizacije, poglavito u segmentu prometnih komunikacija bez papira, poznatijih pod međunarodnim nazivom EDIFACT³⁷, što bi trebao biti izazov za znanost i struku u ovom trenutku i u bližoj budućnosti. S marketinško-tržišnog gledišta, doseguta razina globalizacije prometa supstrata pokazuje da je, već dulje vrijeme cijeli svijet postao jedno tržište, ali na kojem se uz tržišne mehanizme (slobodne ponude i potražnje) sve više koriste specijalni instrumenti prometno-gospodarske politike (međudržavni i međuregionalni reciprociteti i protekcionizmi), kojima je izuzetno teško upravljati, a osobito u „mladim“ državama, koje ne koriste logistiku struke i znanosti u potrebnoj mjeri. Standardizacija i unifikacija tehničkih i informacijsko-komunikacijskih podsustava, u prometnom sustavu, predstavlja

³⁷ EDIFACT- Electronic Data Interchange Administration, Commerce and Transport

reprezentativni primjer (model) procesa globalizacije, jer se svi sudionici, u proizvodnji prometnih usluga, nastoje uskladiti s međunarodnim standardima bez bilo kakve prisile ili naloga nekog formalnog tijela. Unatoč tome, dosegnuta razina standardizacije još uvijek nije na potrebnoj razini prvenstveno iz objektivnih (financijskih) razloga. Iako je nesporno jačanje globalne svijesti i kulture svih naroda i država ovog svijeta te permanentni razvoj dobrih odnosa između sve većeg broja država i naroda, ipak se, još uvijek, nije dosegla potrebna razina globalizacije problema održivog razvitka na području prometnog sustava, a što se može potkrijepiti brojnim pokazateljima o zagađivanju čovjekovog okoliša od strane sudionika u prometnom sustavu. Rješenje tog problema zahtijeva veći izravni (subjektivni) udio struke i znanosti, jer je razina globalne svijesti o održivom razvitku izravno proporcionalna stupnju spoznaje (informiranosti) o stupnju zagađenja i o neizbježnim posljedicama za svakog čovjeka i čovječanstvo, a što se ne može postići sinergijskim automatizmima nego isključivo subjektivnom regulacijom, pri čemu valja voditi računa o tome da glavni zagađivači (multinacionalne kompanije) neće ništa poduzeti na tom planu dok ih javnost ne prisili. Naravno, znanost i struka su, u ovom segmentu (procesu), čimbenik koji nema alternative.³⁸

4.1. GLOBALIZACIJA U FUNKCIJI EFIKASNOSTI PROIZVODNJE PROMETNE USLUGE

Od svih čimbenika koji utječu na efikasnost i efektivnost proizvodnje prometnih usluga zasigurno je najvažniji stupanj razvitka gospodarstava shvaćenoga u najširem smislu riječi, a na njegov sustav razvitka presudno utječu transnacionalne, odnosno globalne korporacije. Globalne korporacije, bilo da se radi o proizvodnim ili trgovinskim, ili pak korporacijama koje se bave drugim djelatnostima, glavni su korisnici prometnih usluga, pa kao takve mogu utjecati, ali i utječu, na efikasnost i efektivnost proizvodnje prometnih usluga, i to na svim razinama: globalnoj, makrorazini i mikrorazini. Njihov je utjecaj značajan bez obzira koriste li globalne korporacije prometne usluge unutar vlastitog prometnog sustava (tj. proizvođača prometnih usluga koji je organizacijski dio dotičnog sustava) ili izvan njega, jer one mogu ostvarivati poslovne ciljeve samo pomoću

³⁸ Miloš, I., Zelenika, R.: *Strukturalna prilagodba hrvatskog prometnog sustava procesu globalizacije*, *Suvremeni promet*, 25 (2005), br. 1-2 (15-21), p. 17.

djelotvornih proizvođača prometnih usluga. Ta se djelotvornost zahtijeva ne samo od direktnih proizvođača transportnih usluga (tj. prijevoznika) nego i brojnih aktivnih sudionika prometnoga sustava, primjerice špeditera, logističkog operatora, prometnih agenata, terminala, robnotransportnih i robnotrgovinskih centara, logističkih centara, slobodnih zona, morskih luka i riječnih pristaništa, skladištara, izvršitelja ugovorne kontrole, osiguravatelja, veterinarskih, sanitarnih i fitosanitarnih inspektorata, carinskih službi jer svi oni izravno participiraju u globalnim procesima proizvodnje prometnih usluga.

Globalna djelotvornost prometnih usluga pretpostavlja brzo, sigurno i racionalno prometovanje svih vrsta supstrata, na svim prijevoznim putovima, svim prijevoznim sredstvima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu u kojima se mogu primijeniti sve suvremene transportne tehnologije (primjerice: paletizacija, kontejnerizacija, Ro-Ro, Lo-Lo, Ro-Lo, huckepack i bimodalna tehnologija), u svim transportnim i prometnim sustavima, njihovim podsustavima i elementima. Proces globalizacije svojim izravnim i neizravnim utjecajima na efikasnost i efektivnost proizvodnje prometnih usluga može ne samo pridonijeti sigurnosti i brzini transporta i distribucije materijalnih dobara nego i prije svega racionalizaciji proizvodnje prometnih usluga. To, zapravo, znači da viši stupanj globalizacije može utjecati na smanjenje manipulacijsko-transportnih troškova i više od 5%, ali i na smanjenje globalnih logističkih troškova i više od 10%, a da pri tome osigura profitabilno poslovanje ne samo globalnih korporacija nego i aktivnih sudionika koji sudjeluju u procesu proizvodnje prometnih i logističkih usluga.³⁹

4.2. MEĐUODNOS GLOBALIZACIJE I TRANSPORTA U 21. STOLJEĆU

Razvitak željezničkog transporta i transporta parobrodima uz smanjivanje međunarodnih trgovinskih barijera doveli su do snižavanja transportnih troškova i time postali začetnikom globalizacije još u 19. stoljeću. Drugi dominantni čimbenik

³⁹ Pupovac, D., Zelenika, R.: *Transport u vrtlogu globalizacije*, Suvremeni promet, 24(2004), br. 1-2(51-55), p. 54.

globalizacije postat će liberalizacija vanjskotrgovinskih odnosa te deregulacija i privatizacija gospodarskih odnosa (poglavito 80-ih godina 20. stoljeća), dok treći, a čini se i ključni čimbenik globalnih procesa predstavlja razvitak telekomunikacija, odnosno globalne komunikacijske mreže, koja je smanjila potrebu za izravnim fizičkim kontaktom između proizvođača i krajnjeg potrošača, omogućuju kupcima i prodavateljima gotovo punu transparentnost tržišta uz istodobno kreiranje novih distribucijskih kanala koji se teško mogu podvrgnuti kontroli pojedinih vlada. Tako razvitak komunikacija dramatično mijenja oblik svjetskih tržišta unoseći radikalne promjene u područjima proizvodnje, transporta, distribucije. Odnosi između tvrtki i kupaca sve više se personaliziraju, a glavna tržišna komunikacija, sačinjena u obliku proizvođačevog i/ili prodavateljevoga monologa (diktata), transformira se u partnerski dijalog između kupaca i prodavatelja.⁴⁰

Danas se može govoriti o globalnome transportu i prometu kao temeljnoj poluzi transnacionalnih, odnosno globalnih korporacija. Suvremene transportne tehnologije preplavile su cijeli svijet, međusobno povezujući i sva najmanja proizvodna i potrošna mjesta na zemlji. Transportni lanci, logistički lanci i logistički opskrbeni lanci međusobno su se isprepleli i stvorili gustu mrežu prometnica, koridora, ruta, kanala, komunikacija, veza, i tako pokrili svaki milimetar površine Zemlje. Takvi lanci omogućuju brzo, sigurno i racionalno prometovanje i distribuciju svih vrsta predmeta prometovanja, svim vrstama transporta i prometa na kopnu, moru, u zraku i svemiru (za sada uglavnom u vojne i istraživačke svrhe). S pravom se može govoriti o globalnim procesima proizvodnje prometnih usluga, odnosno o transportnim i prometnim uslugama kao globalnim proizvodima. Budući da su se poprilično usložili pravni odnosi (a oni impliciraju i druge odnose- gospodarske, socijalne, kulturološke...) između aktivnih sudionika globalnog transporta i prometa, pojavljuje se potreba za ubrzanim stvaranjem sustava globalnoga transportnoga i prometnoga prava. Za stvaranje modernoga sustava takvoga prava gotovo dva stoljeća stvarane su temeljne pravne pretpostavke. U tom razdoblju, naime, doneseno je i ratificirano od većine država svijeta više od 50 međunarodnih pravnih akata koji uređuju pravne odnose u sustavu transporta i prometa. U sustavu globalnog transporta i prometa aktivno sudjeluju brojni autonomni mega i „niša“ transportni, prometni i logistički subjekti, sudionici, operatori. Osim takvih autonomnih sudionika u globalnome transportu i prometu sudjeluju i brojni veći i/ili manji transportni, prometni i logistički sudionici i operatori koji su partneri ili organizacijski dijelovi transnacionalnih i globalnih

⁴⁰ Ibidem, p.53.

korporacija. Oni, međutim, jedni i drugi, izvršavaju i aktivno sudjeluju u globalnim procesima proizvodnje prometnih usluga u najširem smislu riječi, potvrđujući tako na prvi pogled kontrovezni zaključak, po kojemu što je otvorenost globalnih tržišta veća, a konkurencija jača i brojnija, to su međukompanijske relacije u razvijanju poslovnih i transportnih (prometnih) aktivnosti u najširem smislu intenzivnije, a efikasnost i/ili efektivnost samostalnoga poslovanja bilo koje i bilo kakve kompanije svedene na najmanju moguću mjeru.

U sustavu globalizacije sve se aktivnosti, transakcije, sve vrste odnosa, odvijaju izuzetno brzo, a to jednako vrijedi i za sve predmeta prometovanja (tj. prijevoz i promet tereta, ljudi, poštanskih pošiljaka, telekomunikacijskih predmeta, prometovanja...) koji se prostorno i vremenski premještaju, prenose i transportiraju po cijelome svijetu. Brzo, sigurno i racionalno prometovanje u sustavu globalnih aktivnosti nije moguće bez primjereno rasprostranjene i razvijene prometne infrastrukture i prometne suprastrukture. To znači da prometna infrastruktura i prometna suprastruktura svih grana transporta i prometa, svih država svijeta mora biti u svim segmentima, a prije svega u tehničkom, tehnološkom, eksploatacijskom, organizacijskom, ekonomskom, pravnom-komplementarna i kompatibilna. Globalizacija izravno i vrlo intenzivno utječe na takvu kompatibilnost i komplementarnost, jer ako nebi takva bila, prometna infrastruktura i suprastruktura bile bi ograničavajući čimbenik i usko grlo ostvarivanja temeljnih strateških ciljeva globalizacije. Samo planetarno razvijena i moderna, kompatibilna i komplementarna prometna infrastruktura i suprastruktura, i to ne samo jedne grane prometa, jednog manjeg i/ili većeg transportnoga i prometnoga sustava, jednog i više prijevoznika ili operatora nego svih transportnih i prometnih grana, svih transportnih i prometnih sustava, svih prijevoznika i operatora na planeti Zemlji, mogu kvalitetno zadovoljiti planetarne potrebe globalnih korporacija kao najvažnijih čimbenika globalizacije.⁴¹

Razvijena i moderna prometna infrastruktura i prometna suprastruktura omogućuju razvitak suvremenih transportnih tehnologija: AVG-a, paletizacije, kontejnerizacije, Ro-Ro, Lo-Lo, Ro-Lo, huckepack i bimodalne tehnologije. Suvremene transportne tehnologije u odgovarajućim kombinacijama čine vrlo duge, složene, uspješne i učinkovite transportne i logističke lance, koji, ako se njima primjereno upravlja, omogućuju sigurnu, brzu i

⁴¹ Ibidem

racionalnu proizvodnju transportnih, prometnih i logističkih usluga. Transnacionalne, odnosno globalne korporacije, izvršavajući svoje planetarne aktivnosti, vrlo intenzivno primjenjuju sve suvremene transportne tehnologije i sve vrste transportnih i logističkih lanaca. U toj primjeni one zahtijevaju sve kvalitetniji servis, a to znači sve bržu, sigurniju i racionalniju distribuciju svojih proizvoda. Da bi udovoljili tako visokim zahtjevima, proizvođači transportnih, prometnih i logističkih usluga prinuđeni su razvijati i modernizirati postojeće i kreirati nove suvremene transportne tehnologije. Tako globalizacija kao planetarni fenomen direktno i indirektno utječe na razvitak i modernizaciju postojećih i kreiranje inoviranih i novih tehnologija transporta.⁴²

4.3. 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. Transport stoga dobiva značenje jednoga od bitnih konstitutivnih elemenata privrede već na malo višem stupnju ekonomskog života. Prijevoz je dakle ne samo važan nego je i nezamjenjiv segment ukupnoga gospodarskog sustava. Potražnja za prijevozom izvedena je iz potražnje za robom. U tom smislu može se reći da je prijevoz nadgradnja temeljnoga gospodarskog sustava robne proizvodnje, da se razvio zahvaljujući robnoj proizvodnji i da je s njome izravno povezan. Međutim, s druge strane, vrijedi i obrnuta relacija jer sve razvijeniji prijevoz generira, i upravo potiče, stalan porast robne proizvodnje, ukidajući barijere nacionalnih granica ekonomije, otvarajući nova tržišta i pretvarajući ih u jednu globalnu robnu cjelinu. Proizvodnja i prijevoz su u čvrstoj međusobnoj korelaciji, nadopunjuju se i zajedno tvore određenu višu cjelinu - gospodarski sustav. Prijevozni sustav čine morsko brodarstvo, željeznički, cestovni i zračni prijevoz i riječno brodarstvo. Svaka od tih vrsta ima točno određeno mjesto u međunarodnom prijevoznom sustavu, uz objektivne prirodne i fizičke, ali i ekonomske granice i barijere preko kojih ne mogu preskočiti. U ukupnomu globalnom prijevoznom sustavu sve te vrste

⁴² Ibidem, p.54.

prijevoza samo se u manjim segmentima svojih aktivnosti sudaraju i konkuriraju međusobno - zapravo se stvarno dopunjuju i zajedno čine zaokruženu cjelinu svjetskoga prijevoznog sustava. Pri tome treba istaknuti da je morsko brodarstvo, po vrijednosti i po količinama, neusporedivo najveći i najznačajniji segment toga sustava. Specifičnosti pojedinih vrsta prijevoza određene su njihovim prednostima i nedostacima. Prednost morskog brodarstva nad ostalima je mogućnost njegova prijevoza velikih količina tereta, bez obzira na duljinu relacije i vrijednost robe. Činjenica je da pomorski prijevoz najmanje opterećuje robu po mjernoj jedinici upravo zato jer je riječ o velikim količinama, pa prijevoz morem financijski mogu izdržati i robe vrlo male vrijednosti.

Temelji međunarodne trgovine počivaju na razlikama između pojedinih zemalja u prirodnim resursima, radnoj snazi, kapitalu i dostupnoj tehnologiji. Gospodarska djelatnost izolirana u svom djelovanju isključivo na području jednog grada, bez povezanosti s vanjskim svijetom, jednostavno nije u stanju dostići neophodan visoki stupanj efikasnosti, jer je to zatvoreno tržište toliko malo da ograničava stupanj specijalizacije. Morsko brodarstvo je izvor takvog jeftinog prijevoza, koji otvara široke mogućnosti industrijskoj proizvodnji prema specijalizaciji, nudeći prijevoz i za robe male unutarnje vrijednosti, po cijenama daleko nižim nego bilo kojim drugim prijevoznim sredstvom. Brz i jeftin prijevoz bio je jedan od najvažnijih proizvoda industrijske revolucije. To je zapravo bio osnovni pokretač promjene svijeta od niza zatvorenih nacionalnih ekonomija u globalni svjetski ekonomski sustav koji imamo danas. Upravo zahvaljujući prijevozu, svijet izgleda svakim danom sve manji i manji, a društvene formacije i narodi koji su se milenijima praktički ignorirali zbog zemljopisnih i drugih barijera, odjednom dolaze u priliku komunicirati, ostvariti kontakt, a ponekad i konflikt, zahvaljujući upravo prijevozu koji je takve prepreke mukotrpno, sustavno i stoljećima savladavao. 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 povazano s procesom globalizacije.

Povezujući svijet i dovodeći u konkurentski odnos različite razine proizvodnosti, u različitim državama, na različitim zemljopisnim područjima, na načelu komparativnih prednosti, globalizacija je promovirala dvije vrlo bitne razvojne odrednice gospodarstva:⁴³

- specijalizaciju u proizvodnji,

⁴³ Domijan-Arneri, I., op.cit., p. 13.

- ekonomiju volumena.

Tim dvjema odlikama treba svakako dodati i konkurenciju kao bitno obilježje tržišta, a u funkciji stalnog procesa snižavanja troškova roba i porasta kvalitete prijevoznih usluga. Povijesna je zasluga prijevoza u svekolikom razvoju gospodarstva što je povezao proizvođače s drugim, udaljenim tržištima. Širenje tržišnoga horizonta daleko iza granica domicila proizvodnje omogućilo je njezinu specijalizaciju na one proizvode što su se najbolje mogli koristiti komparativnim prednostima proizvođača. Specijalizacija je dovela do velikog porasta proizvodnje i ekonomije volumena. Primjena ekonomije volumena, tj. masovna proizvodnja i masovni prijevoz roba i sirovina, rezultirali su takvim sniženjem troškova proizvodnje i prijevoza po jedinici proizvoda da je prekomorska, interkontinentalna trgovina roba i sirovina svih vrsta, pa i onih iznimno male unutarnje vrijednosti, postala ne samo moguća već sasvim uobičajena, i to u gotovo svim mogućim kombinacijama ishodišta, odredišta i količine robe. Specijalizacijom i ekonomijom volumena, proizvođači su dobili nova široka tržišta za svoje robe, ali su se susreli i s novim pojmom s kojim su se morali nositi, a to je međunarodna konkurencija. S obzirom na to da se robne cijene oblikuju na tržištu po zakonu ponude i potražnje, na tržištu se prodaju samo tržišno konkurentne robe, dakle one koje mogu izdržati zadanu tržišnu cijenu. Izlaskom na tržište roba se sučeljava s konkurentskim proizvodima i dobiva svoju cijenu kao izraz ponude i potražnje u tom trenutku. Tek se na tržištu verificira vrijednost robe i njezina konkurentnost.⁴⁴

Da bi bili konkurentni u borbi za tržište i na tržištu, proizvođači su stalno prisiljeni da snižavaju troškove inputa proizvodnje, na maksimalnu racionalizaciju resursima i na inventivnost. Snižavanje troškova proizvodnje i racionalizacija postiže se specijalizacijom u proizvodnji, ekonomijom volumena i širenjem tržišta. Poradi toga može se zaključiti da specijalizacija u proizvodnji, ekonomija volumena i konkurencija, kao temeljna tržišna obilježja, imaju iznimno važnu funkciju kontinuiranoga i procesnog snižavanja cijena robama. Taj proces mogao se ostvariti samo uz pomoć razvijenoga prijevoznog sustava, sposobnoga da uz male prijevozne troškove približi tržišta i sjedini ih na globalnu, svjetsku razinu, pa u tomu i leži bitna funkcija i važnost prijevoza u ukupnomu gospodarskom sustavu. S obzirom na to da je od svih vrsta prijevoza morsko brodarstvo neusporedivo najvažnije, i po količinama i po vrijednosti ukupno prevezene robe, upravo je ono presudan

⁴⁴ Ibidem

čimbenik koji je generirao ovakav intenzivni rast proizvodnje i trgovine. Iz toga proizlazi da je globalizacija proces, a morsko brodarstvo prijeko potreban instrument koji je omogućio takav proces.

5. UTJECAJ GLOBALNOG GOSPODARSTVA NA POMORSKI PROMET

Globalno kretanje roba ključni je element za globalizaciju cjelokupnog teretnog transportnog sustava, koji uključuje sve oceanske i obalne puteve, unutarnje plovne puteve, željeznice, ceste i zračni prijevoz. U nekim slučajevima, mreža prometnih puteva povezuje više različitih ruta, a funkcionira kao zamjenska (rezervna) ruta. Kao glavni primjer je kontejnerska plovidba, gdje brodar ili logistički operatori imaju mogućnost izbora u vezi dopreme tereta, između pojedinih lokacija. Međutim, međunarodni pomorski prijevoz je najčešće samo dopuna ostalim vrstama prijevoza. To osobito vrijedi za međunarodni promet kontejnerima, te za tekuće i suhe rasute terete, kao što su ulja i žito. Međunarodna pomorska mreža, mreža željeznica i unutarnji plovni putevi dio se oceana i obalnih prometnih puteva. Izbor načina rada i prijevoza (posebice za kontejnerski teret) uključuje balansiranje trgovinskih uvjeta, koji bi olakšali trgovinu između globalnih korporacija i stanovništva. U trenutnoj globalnoj ekonomiji, čimbenici koji se međusobno natječu su: vrijeme, troškovi i sigurnost isporuke. U globalnom prometu roba, niske cijene i sporiji način rada se ne preferiraju, upravo iz razloga što je roba vremenski osjetljiva. Međutim, niske cijene često puta donose više tereta na terminale gdje se uz pravilno planiranje i organizaciju mogu isporučiti veće količine tereta na vrijeme.

Pomorski prijevoz je integralan i ponekad je zapostavljen za razliku od drugih oblika prijevoza, ali zasigurno je dio globalne ekonomije. Pomorski prijevoz je mrežni sustav koji uključuje specijalizirana plovila, luke ticanja i infrastrukturu (tvornice, terminali, distribucijski centri...), te je usko vezana grana, koja je najčešće povremena zamjena za ostale oblike prijevoza tereta. Danas je zračni promet taj koji je zamijenio prekooceanski prijevoz putnika i prijevoz značajne količine tereta, kao što su osjetljivi i skupi tereti. Na putevima, kao što su domaće pomorske linije ili priobalna plovidba (kabotaža), uključujući i plovidbu unutrašnjim plovnim putevima, pomorski se prijevoz može nadomjestiti cestama i željeznicom, ovisno o troškovima, vremenu i infrastrukturnim ograničenjima. Ostale aktivnosti važne za pomorski prijevoz su:⁴⁵

⁴⁵Corbett, J., Winebrake, J.: *The impacts of globalisation on international maritime transport activity*, Global forum on transport and environment in globalising world, Guadalajara, Mexico, 2008., p.6. online: <http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373470.pdf> (05.07.2014.)

- Prijevoz putnika (trajekti i izletniči brodovi)
- Ratni brodovi (nacionalna obrana)
- Ribarstvo
- Aktivnosti spašavanja unesrećenih na moru
- Ostala navigacijska usluga (tegljači, brodovi za održavanje luke)

Globalizacija je motivirana spoznajom da resursi i roba (teret) nisu uvijek raspoređeni po željama stanovništva koji ih u konačnici koriste, te je iz tih razloga potrebna globalizacija u prijevozu istih (što je ekonomski isplativo ako je potražnja dovoljno velika). Naprimjer, do 1950-ih, većina nafte je prerađena i transportirana na tržišta manjim tankerima (12.000-30.000 DWT). Međutim, ekonomija razmjera je diktirala da će naftnim kompanijama biti bolje ako isporučuju veće količine sirove nafte s udaljenih lokacija, rafinerijama koje su bliže tržištu proizvoda. Proizvod se tada može brže distribuirati na mjesta potrošnje koristeći različite načine prijevoza. To je u konačnici i dovelo do gradnje tankera velikih nosivosti (200.000 tona) i pada troškova po jedinici prijevoza.

Globalizacija identificira tržište rada u inozemstvu, koje potiče prijevoz polusirovina i poluproizvoda, što dovodi u konačnici do proizvodnje s manjim troškovima. Danas je uobičajeno za poljoprivredni proizvod da se bere na jednom kontinentu, dostavlja na drugi za srednju obradu, na treći kontinent na završnu obradu, i na samom kraju proizvod se plasira na tržište. Na primjer, pamuk se uzgaja u Sjevernoj Americi, šalje u afričke tvornice (mlinove) na preradu, zatim u azijske zemlje u tvornice odjeće, da bi se kao gotov proizvod vratilo u Ameriku za prodaju na tržištu.⁴⁶

Još jedan trend koji je povezan s globalizacijom, je tempo kojim se razvija trgovina. Globalizacija je povećala transakciju roba i usluga u manjim pakiranjima isporučenih „just in time“. To je povećalo „brzinu tereta“ koja se posljednja dva desetljeća prevozi velikim kontejnerskim brodovima. U globaliziranom gospodarstvu, kontejnerizacija nudi prednost integriranog prijevoza robe u svim oblicima, te je smanjila troškove po jedinici tereta.

Podaci u Tablici 1 pokazuju utjecaj globalizacije na prosječni porast pomorskog prometa odnosno kapaciteta brodova koji se koriste za prijevoz određenog tereta bilo rasutog, tekućeg ili unitiziranog (kontejneri).

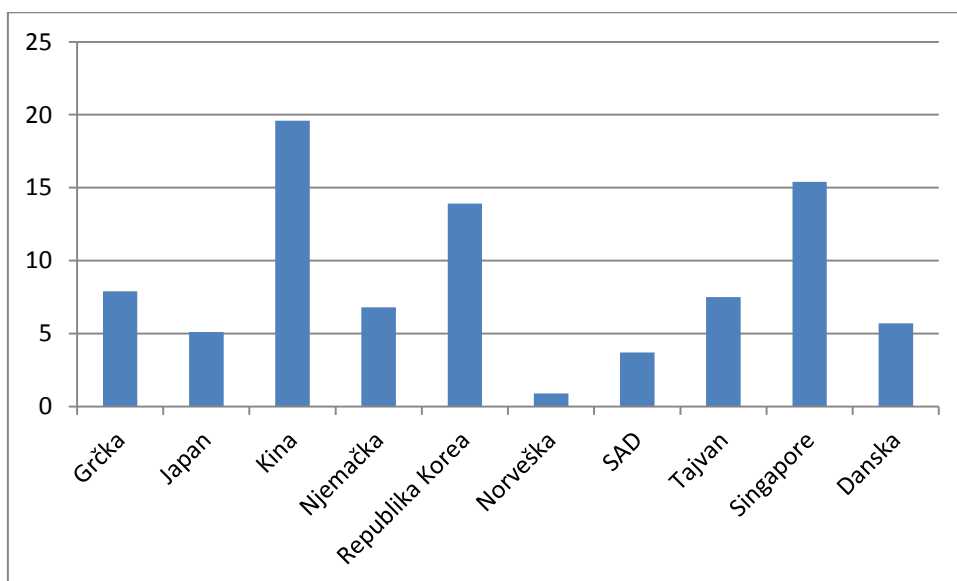
⁴⁶ Ibidem

Tablica 1: Prosječna stopa rasta prometa po vrsti brodova od 2009.-2013. (u mil. DWT)

Zemlja	Tankeri	Brodovi za rasuti teret	Kontejnerski brodovi	Ostali tipovi brodova	UKUPNO		Prosječan rast 2009.-2013.(dwt-%)
					2009.	2013.	
Grčka	6,5	8,8	16,5	-5,8	200	270	7,9
Japan	-1,4	8,2	2,3	11,9	191	234	5,1
Kina	17	24,5	10,6	3,4	84	173	19,6
Njemačka	-0,5	19,2	4,7	12	96	128	6,8
Republika Korea	3	21,5	12,8	2,2	51	85	13,9
Norveška	0	-8,6	16,8	19,9	54	55	0,9
SAD	4,1	8,3	4,2	-12,7	40	46	3,7
Tajvan	6,9	8,9	4,5	14,4	33	45	7,5
Singapore	21,7	10,8	9	10,6	24	43	15,4
Danska	7,7	11,6	2,6	1,3	34	42	5,7

Izvor: Izradila diplomantica prema Shipping Statistics and Market Review, Major Shipping Nations, 2013., p. 6.

Grafikon 2: Prosječna stopa rasta prometa od 2009.-2013. (u mil. DWT)



Izvor: Izradila diplomantica prema Shipping Statistics and Market Review, Major Shipping Nations, 2013., p. 6.

Na Grafikonu 2 prikazana je prosječna stopa rasta pomorskog prometa po zemljama gdje Kina značajno prednjači u odnosu na druge zemlje svijeta.

5.1. UTJECAJ GLOBALIZACIJE NA MORSKO BRODARSTVO

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

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

Liberalizacijom trgovine i smanjenjem ideoloških konflikata među vodećim nacijama, ove pojave poznate kao *outsourcing*, tj. disperziranje proizvodnje na razne lokacije, postaju sve češće. Ekonomska je pozadina ove pojave svakako u cijeni *inputa*. Ondje gdje je cijena *inputu* najpovoljnija, tu se proizvodnja i locira. Proces *outsourcinga* je i u morskom brodarstvu uzeo maha. Štoviše, tu je upravo i otpočeo jer brodarstvo ima vrlo specifičnu karakteristiku što je mnoge druge gospodarske grane nemaju. To je eksteritorijalnost i fizička mobilnost brodova - oni se mogu lako pomicati na bilo koju lokaciju na svijetu, ali i izuzetna mobilnost s aspekta kapitala u smislu transfera vlasništva, registracije broda na zastavu pogodnosti, ili bilo kakav drugi transfer s financijskim smislom. Trgovina unutar djelatnosti morskoga brodarstva i njegovih sastavnica jedna je

od najliberalnijih gospodarskih grana. Sve se njegove sastavne kapitalne i druge komponente, kao što su: brodovi, zastava broda, klasifikacijski registar, osiguranje, bankarske usluge, knjigovodstveni servis, tehničko i komercijalno upravljanje brodovima i brodske posade - mogu nabaviti, kupiti ili ugovarati u svjetskom, multinacionalnom, dakle globalnom okruženju. Brodari koji opslužuju svojim brodovima prijevoz tereta između dviju ili više zemalja, ne moraju više biti gospodarski entiteti niti jedne od zemalja u kojoj su sa svojim servisom involvirani. Nacionalnost broda postaje sve više prvorazredno formalno-pravno pitanje, a stvarno gubi nacionalni ekonomski smisao.

Na sljedećem hipotetskom primjeru uobičajene suvremene trgovinske transakcije ilustrirat će se koliko je globalizacija uzela maha u morskom brodarstvu. Danski brodar, vlasnik broda izgrađenoga u Hrvatskoj uz financiranje banke iz Njemačke, koji plovi pod zastavom Liberije, a osiguran je u Velikoj Britaniji i zaposlio je posadu s Filipina preko specijalizirane agencije za posadu s Cipra - ugovorio je brod u time charter s operatorom iz Nizozemske, koji je ugovorio prijevoz tereta proizvedenoga u Italiji, preko špeditera iz Švicarske i brokera iz Francuske. Teret je ukrcan na brod u luci u Sloveniji, a treba biti iskrcan u Bahrainu na terminalu u koncesiji lučkoga operatora iz Japana. Pojava ovakve multinacionalne parade u običnoj trgovinskoj transakciji sve je češća i u morskom brodarstvu. To je jedna od vanjskih manifestacija globalizacije. Pretpostavku za ovako globalizirano brodarstvo omogućili su pojava otvorenoga registra, tj. zastava pogodnosti, i sve razvijenije specijalizirane djelatnosti u upravljanju pojedinim organizacijskim segmentima morskoga brodarstva, tzv. ship management. Specijalizacija funkcija unutar morskoga brodarstva otvorila je velike mogućnosti za outsourcing. Jeftinijim državnim taksama, zastave su pogodnosti na sebe privukle velik broj brodova trgovačkih mornarica onih zemalja koje su nametale dosta veće financijske i ostale obveze brodovima svoje zastave. Tako su neke države, poput Liberije i Paname, koje prije nisu ni imale razvijenu mornaricu, odjednom postale pomorske sile. Treba napomenuti da su standardi i obvezni zahtjevi održavanja brodova tih zastava s aspekta sigurnosti u početku bili dosta labavi - na samomu minimumu, a često i ispod toga. Zbog toga su postale poznate kao "zastave srama". Kad su se međunarodnim konvencijama i propisima o sigurnosti plovidbe na moru regulirali minimumi sigurnosnih standarda na moru, taj je problem riješen, pa su otvoreni registri postali uglavnom jednako tako respektabilni kao i ostali.

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

kvalitetnijeg inputa. Konvencionalni je brodar upravljao svojim brodovima iz svoje upravne zgrade, gdje su bile sjedinjene sve funkcije upravljanja brodovima: komercijalna, tehnička, nabavna, kadrovska, financijska i sl. Upravna je zgrada bila središnja kohezijska snaga koja je organizacijski skupljala sve funkcije. Suvremeni globalni brodar u razvijenom informatičkom sustavu ima mogućnost pojedine funkcije, svaku za sebe, ugovorno prepustiti različitim agencijama i tvrtkama specijaliziranim za određeni segment. I one će, u ime i za račun broдача, upravljati tim segmentom njegovih brodova, pa ga prema tome i dislocirati izvan nacionalnih granica, gdje god je to potrebno. Primjerice, zahvaljujući sustavu zastava pogodnosti, sve je češća pojava da stvarno vlasništvo nad brodom nema ništa zajedničko sa zastavom koju brod vije. Tablica 2 prikazuje nam promet 10 najvećih pomorskih sila svijeta koje plove pod zastavama pogodnosti, a gdje sa sigurnošću prednjači Japan.

Tablica 2: Promet top 10 pomorskih zemalja svijeta koje plove pod „tuđom“ zastavom u 2013. (dwt)

	PANAMA	LIBERIA	MARSHALL ISLAND	BAHAMAS	MALTA	CIPAR	ANTIGUA ANS BARBUDA	CAYMAN ISLAND	SAINT VINCENT	VANUATU	OSTALI	MIL. DWT
GRČKA	13,1	24,4	18,2	8,1	18,7	7,2	0	0,4	0,2	0	9,5	197,7
JAPAN	75,3	4,9	3,9	2,3	0,5	0,3	0,1	0,4	-	0,5	11,8	216,7
KINA	27	5,7	1,5	0,1	0,3	0,4	0	-	0,9	-	64,2	107,1
NJEMAČKA	2,2	54,4	12,9	0,9	2,9	5,8	11,2	0,1	0,1	-	9,4	112
KOREA	66,6	1,3	19,5	0,4	0,1	-	0	0	-	0,1	11,9	69
NORVEŠKA	6,7	9,7	22,3	20,1	3,3	1,2	0,1	3,9	0,1	-	32,7	41,8
SAD	2,7	21,4	51,2	5,4	0,5	0	0,1	-	0,2	-	18,5	41,8
TAJVAN	40,8	25	4,5	-	-	-	-	-	-	0,1	29,6	41,1
SINGAPORE	32,7	3	8,6	1,5	0,2	0,7	-	0,3	0,1	0,6	52,4	19,4
DANSKA	6,7	0,9	1,2	3,5	3,2	0,1	0,1	0,1	0,1	-	84	29,6
MIL. DWT	295,6	151,1	108,6	34,3	44,3	22,5	13	3,5	1,7	1,2	200,5	876,3

Izvor: Izradila diplomantica prema Shipping Statistics and Market Review, Major Shipping Nations, 2013., p. 6.

Dalje, nije uopće više potrebno da brodske posade budu domicilni pomorci zastave što je brod vije. Rekrutiraju se oni pomorci koji su kvalitetni i jeftiniji, bez obzira na nacionalnost. Potraga za kvalitetnim i jeftinim pomorcima toliko je uznapredovala u proteklom desetljeću da se, kao specijalizirani globalni sustav regrutiranja pomoraca, razvila u unosan posao. Organizacijska je struktura poduzeća morskoga broдача također u procesu svekolikih promjena. Suvremeni brodar ne treba čak više ni veliku upravnu

zgradu, statusno obilježje koje je riješilo brodare prošloga vremena. Dovoljan je menadžer ili manji menadžerski tim koji koordinira raspršene funkcije. Pri tome treba napomenuti da specijalizirane tvrtke koje upravljaju posebnim organizacijskim segmentom nekoga broдача, mogu taj isti posao raditi i za više drugih broдача, naravno uz pretpostavku da ga obavljaju onako kako se i očekuje - besprijekorno, kvalitetno i jeftino. Ako to nije tako, na globalnomu, konkurentskom tržištu lako će se naći zamjena. "Porast tržišta trećih u upravljanju brodovima isključivo zavisi o kvaliteti usluga koje pružaju, kao i pogodnostima i prednostima kojima svom klijentu – broдарu nedvosmisleno dokazuju da pridonose njegovoj profitabilnosti i konkurentnosti. Zahtjevi su ovakve organizacijske strukture čvrsti i odnose se na kvalitetu posla. Veza je sa središnjicom ili koordinacijskim tijelom broдача labava, i to u oba smjera. Takva kombinacija čvrstoga zahtjeva i labavih veza daje ukupnoj organizacijskoj strukturi izuzetnu efikasnost i fleksibilnost. Uostalom, nove dimenzije poduzeća nisu samo u veličini i udjelu na tržištu već i u njegovoj snazi, u sposobnosti da stvara ideje i ostvaruje promjene. Ono što čini suštinu privrednog integriteta, nije integritet poduzeća, već stupanj integriranja proizvodnje. Odvajanje pojedinih upravljačkih funkcija broдарskoga poduzeća od broдовlasnika broдача, bilo je, doduše kao rijetka iznimka, poznato još prije 2. svjetskog rata. Sredinom 60-ih godina potreba za uslugama profesionalnih specijaliziranih menadžerskih tvrtki je porasla kad su glavne velike naftne kompanije počele kupovati svoje vlastite tankere, pa su funkcije profesionalnog upravljanja vodile izvan svojih tvrtka.⁴⁷

Naftna kriza u 1973. godini uzrokovala je fazu oštre krize na tržištima morskog broдарstva. Mnogi su tradicionalni broдачи propali, pa su se njihovi brodovi našli u rukama njihovih vjerovnika, poput banaka i drugih financijskih institucija, koji nisu imali ni znanja ni stručnih kadrova za upravljanjem brodovima. Izlazak su našli u profesionalnim menadžerskim tvrtkama. Nakon toga su se u 80-im godinama pojavili novi tipovi broдовlasnika, tzv. špekulanata imovinom, prije svega zainteresiranih za kupoprodaju brodova. Oni su također prepustili upravljanje svojim brodovima profesionalnim menadžerskim tvrtkama. Proces sve veće liberalizacije trgovine, deregulacije i slabljenja nacionalnih barijera u prošlomu desetljeću još je više omogućio *outsourcing* upravljačkih funkcija morskoga broдарstva. Poradi toga se može reći da su u proteklih 40-ak godina profesionalne tvrtke za upravljanje brodovima u stalnom uzletu. Među razlozima koji su identificirani za ovakav uzlet djelatnosti upravljanja pojedinim organizacijskim funkcijama

⁴⁷ Domijan-Arneri, I., op.cit., p. 14.

u brodarstvu kao servisne industrije, je stvarna potreba brodara za snižavanjem troškova gdje god može, da svoje brodove registrira u jednom od registra zastava pogodnosti i da dođe do novih izvora radne snage tj. pomoraca. Kao kadrovski temelj za *outsourcing* poslužio je poslijeratni razvoj morskog brodarstva u velikom broju zemalja u razvoju. Izuzetno uzlazni trend i uspjeh brodarstva ohrabrio je veliki broj novih država Afrike i Azije, uglavnom bivših kolonija, što su nakon Drugoga svjetskog rata stekle samostalnost, ali i drugih, koji su brodarstvo, onakvo visokoakumulativno kakvo je tih poratnih godina bilo, doživjeli kao izvrsnu prigodu za vlastiti razvoj. Vjerovali su da nacionalno brodarstvo može biti vrlo poželjan izvor prihoda za nacionalno gospodarstvo i da može osigurati radna mjesta. Stvarnost je bila ipak nešto drugačija, pa je put do vlastite trgovačke mornarice bio dosta teži. U prvom redu trebalo je proći izvjesno vrijeme da te mlade nacije usvoje know-how morskog brodarstva kao djelatnosti u cjelini. Osim toga, kako su trgovačke mornarice tih zemalja stasale, morsko je brodarstvo ulazilo u svoju sve konkurentniju fazu. Postupno je postalo razvidno da brodarstva tih nacija nisu u stanju preživjeti u oštrim uvjetima konkurentskoga međunarodnog tržišta bez pomoći i subvencija. Međutim, čak i sa subvencijama, pa i uz oštre protekcionističke mjere, dosta je takvih novostvorenih brodara propalo. Ipak, uza sve poteškoće, oni koji su preživjeli, postali su solidan temelj razvoju i vlastitoga brodarstva i globalnom outsourcingu pojedinih organizacijskih komponenata suvremenoga morskog brodarstva.⁴⁸

Utjecaj globalnog gospodarstva odrazio se na morsko brodarstvo, tj. na poslovanje brodarskih kompanija, koje se javljaju u funkciji sve većih potreba međunarodne razmjene vanjskotrgovinskog poslovanja. 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. Taj proces iz dana u dan kulminira, stoga su potrebne neprestane promjene kao i učinkovito upravljanje novonastalim promjenama. 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. Tipičan

⁴⁸ Ibidem, p.14.

primjer vertikalne i horizontalne integracije je LUF sustav (Lift Unit Frame), sustav koji okrupnjuje veći broj kontejnera koji se, kao unitizirajuća jedinica, pojavljuje kao novi oblik podložan horizontalnom manipulacijom u procesu prekrcaja.⁴⁹

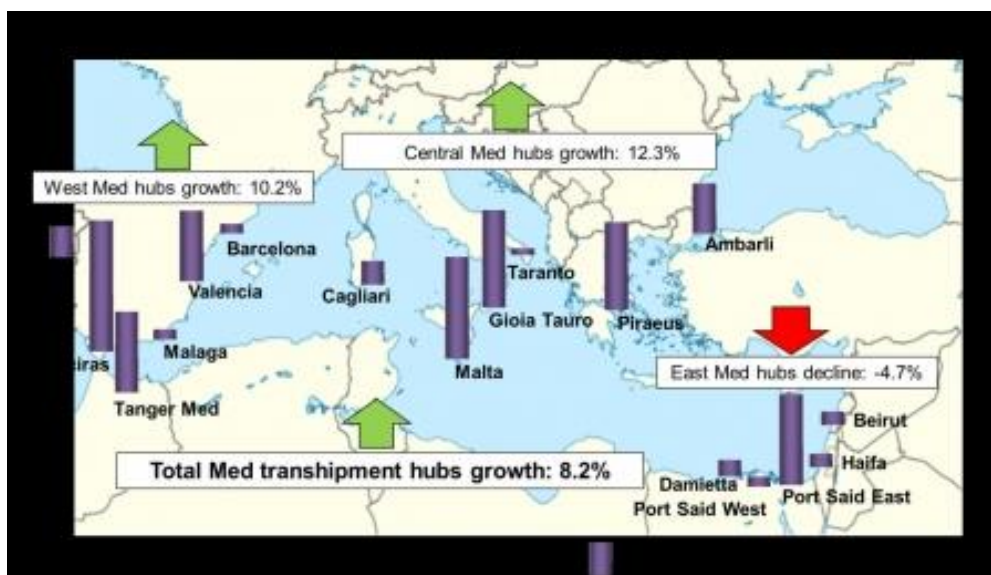
5.2. ULOGA GLOBALIZACIJE U RASTU LUKA, BRODOVA I SUSTAVA LOGISTIKE

Dugo se držalo da su pomorstvo, a samim tim i luke, tradicionalni sektor gospodarstva i nefleksibilni u implementaciji novih trendova. Međutim, snažne promjene koje su uzrokovali globalno gospodarstvo i liberalizacija svjetskog tržišta, bitno mijenjaju cijeli pomorski gospodarski sustav koji poprima značajke visokoindustrijalizirane i tehničko – tehnološki napredne gospodarske grane s ciljem postizanja optimalnih logističkih i ekonomskih efekata. Najveće promjene, izazvane procesom globalizacije, dogodile su se u tehnologiji prekrcaja tereta u lukama, i to unitiziranog tereta u kontejnerima. Pojava sve većih brodova za prijevoz kontejnera dovodi do nužnih promjena u vodećim svjetskim lukama, kako njihovih tehničko – tehnoloških, tako i organizacijsko – ekonomskih značajki. 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.⁵⁰

⁴⁹ Šek, F., Komadina, L., Vrzić, M., op.cit., p.44.

⁵⁰ Šek, F., Komadina, L., Vrzić, M., op.cit., p.45.

Slika 1: Rast prometa u sredozemnim HUB lukama



Izvor: <http://udruga-kapetana.eu/rast-prometa-sredozemnim-hub-lukama-2/> (10.07.2014.)

Prema istraživanjima Drewry Maritime Research i Port Finance International News u najvažnijim sredozemnim hub lukama bilježi se dvoznamenkasti postotak rasta kontejnerskog prometa. U odnosu na prosječan svjetski rast prometa u kontejnerskim lukama koji iznosi 3,3% u sredozemnim lukama prosječan rast prometa iznosi 8 %. Osam sredozemnih glavnih hub luka koje imaju promet veći od 1 milijun TEU-a bilježe rast prometa sa izuzetkom Valencije. Najznačajniji rast od 33% ima hub luka Tanger Med (Maroko) i to zahvaljujući uspostavi stalne veze sa brodovima brodarica CMA-CGM i MSC. Luka Pireaus bilježi rast prometa od 19 % u prvom redu zahvaljujući činjenici što je vlasništvo nad glavnim kontejnerskim terminalom preuzeo COSCO. Gradnja sve većih kontejnerskih brodova i racionalizacija poslovanja pogodovala je rastu prometa u velikim sredozemnim hub lukama s obzirom da na glavnim istok-zapad rutama Sredozemlja brodari uvode najveće brodove matice. Hub luke koje nemaju mogućnost prihvaćanja ovakvih brodova, poput Damiette našle su se u poteškoćama i bilježe pad prometa.

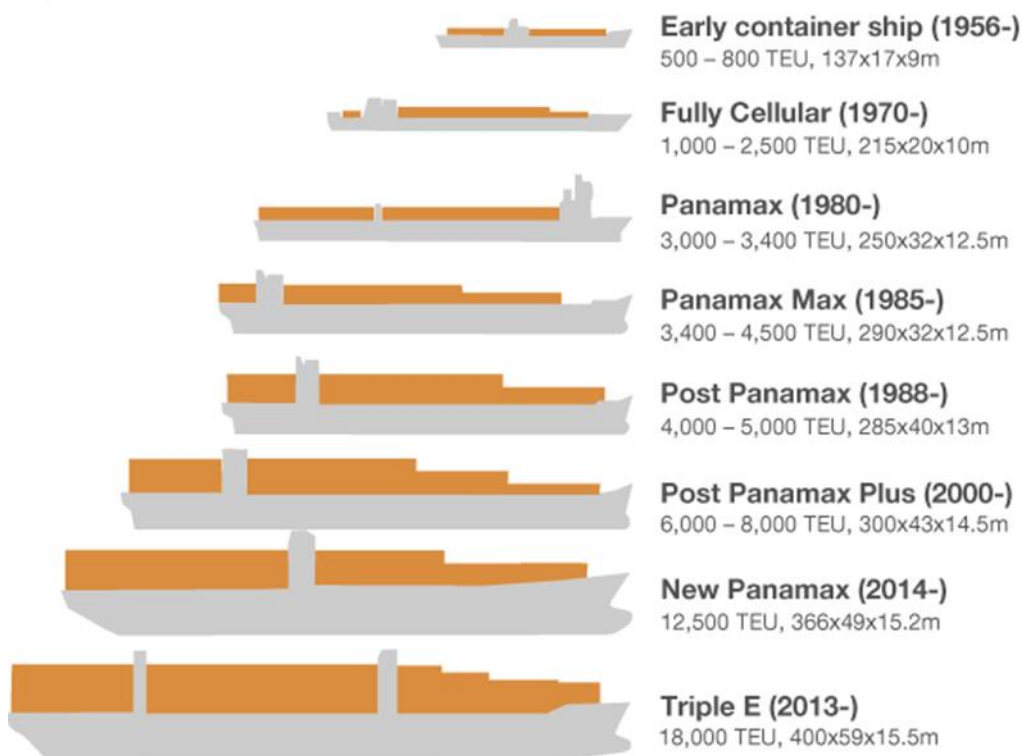
Također, globalizacija u pomorstvu utjecala je i na rast pomorskog teretnog prometa. Veći brodovi smanjili su troškove prijevoza po jedinici tereta, te troškove dangube, posade, goriva, osiguranja, servisiranja i održavanja broda. Lučke vlasti na te promjene (povećanje brodova) morale su odgovoriti širenjem obalne infrastrukture, te poboljšanjem pristupa luci (produbljivanje luke). Stoga se isti susreću s većim troškovima

o čemu najčešće brine država ili tijela lokalne vlasti. Prosječna brzina trgovačkog broda je 15 čvorova (1 čvor = 1 nautička milja na sat = 1853 metara na sat), ili 28 kilometara na sat (otprilike 670 km dnevno). Novi brodovi dosežu brzinu i do 30 čvorova (45-55 km/h). Postizanje sve većih brzina je izazov, ali i iznimno skupo, zbog čega stručnjaci predviđaju razvoj samo do prosječne komercijalne plovidbene brzine. Dizajn broda se radikalno promijenio – od drva i čelika, pa sve do aluminijskih i složenih materijala. Inovativni dizajn je usmjeren na drastično smanjenje potrošnje goriva i troškova gradnje, ali s povećanjem sigurnosti plovidbe. Automatizacija u tehnologiji dotaknula je i brodogradnju i brodske operacije, uključujući ukracajno/iskracajni sustav, računalnu navigaciju i sustav za globalno pozicioniranje (GPS). Automatizacijom je znatno smanjen potreban broj članova posade, a u isto vrijeme su značajno poboljšani standardi sigurnosti.⁵¹

Teretni brodovi u svijetu postaju sve veći što možda ne čudi s obzirom na količinu robe proizvedene u Aziji koja se konzumira u Europi i SAD-u, ali stručnjaci otvaraju pitanje opravdanosti daljnjeg rasta tih divovskih simbola svjetske trgovinske neravnoteže. U lipnju 2013. godine u službu je ušla nova generacija kontejnerskih brodova nazvana Triple E, koji su ujedno i najveći brodovi koji plovo svijetom. Svaki će sadržavati više čelika nego osam Eiffelovih tornjeva i imati kapacitet prijevoza 18.000 kontejnera (TEU). Takav će brod moći popuniti više od 30 vlakova, svaki dug kilometar i pol, s dva reda kontejnera na vagonima. Triple E neće biti najveći brod ikada izgrađen. To priznanje pripada supertankerima (ULCC) građenim 1970-ih, ali su svi supertankeri dulji od 400 m odavno otišli u mirovinu, neki nakon manje od 10 godina plovidbe. Samo je par kraćih supertankera još uvijek u uporabi. No, divovski kontejnerski brodovi grade se u velikom broju, te i dalje rastu (Slika 3).

⁵¹ „Global shipping-Modern ship-large, fast, and highly specialized“, online: <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/> (10.07.2014.)

Slika 2: Povećanje kapaciteta kontejnerskih brodova kroz povijest



Adapted with permission from The Geography of Transport Systems, Jean-Paul Rodrigue

Izvor: <http://www.bbc.com/news/magazine-21432226> (15.07.2014.)

Prošlo je 25 godina otkako su najveći kontejnerski brodovi postali preširoki za Panamski kanal. Ti prvi "post-Panamax" brodovi, kapaciteta 4.300 kontejnera ili otprilike četvrtine kapaciteta aktualnog rekordera - broda Marco Polo koji nosi 16.020 kontejnera, porinutog u studenom 2012. za kompaniju CMA CGM. U brodarskoj industriji već se govori o klasi brodova koji bi se nasukali u Sueskom kanalu, ali bi jedva prolazili kroz drugo usko grlo međunarodne trgovine - Malački tjesnac, između Indonezije i Malezije. "Malaccamax" će nositi 30.000 kontejnera. Sadašnja klasa ultra velikih kontejnerskih brodova može ploviti kroz Suez, doduše jedva, ali oni bi mogli pristati samo u nekoliko svjetskih luka. Ni jedna američka luka nije opremljena za njihovo pristajanje. Luke se nalaze u teškom konkurentskom položaju jer im prijevoznici u osnovi govore: "Ako se ne proširite - ako ne gradite nove dokove i produbite luke i nabavite dizalice velikih brzina, mi ćemo naš posao preseliti negdje drugdje". Trenutno postoje 163 broda na svjetskim morima s kapacitetom preko 10.000 kontejnera, ali je naručena gradnja više od 120, uključujući Maerskovu flotu od 20 divovskih Triple E. Imajući u vidu da na međunarodni

pomorski promet otpada oko 2,7 posto svjetske emisije ugljičnog dioksida u 2.000 godini, prema Međunarodnoj pomorskoj organizaciji - perspektiva povećanja broja tih divovskih brodova vjerojatno da će biti izvor zabrinutosti za ekološki osviještene potrošače. Maersk, međutim, tvrdi da je Triple E ekološki najdjelotvorniji kontejnerski brod, jer s bitno povećanim kapacitetom, redizajniranim motorima, poboljšanim sustavom otpadnih voda i smanjenom najvećom brzinom s 25 na 23 čvora, proizvodi 50 posto manje CO₂ po kontejneru od prosjeka na ruti Azija-Europa.⁵²

Približavanje pomorskog transporta i logistike može se u velikoj mjeri pripisati fizičkoj integraciji u načinima prijevoza, prije svega kontejnerizaciji i potrebama krajnjih kupaca koji zahtijevaju primjenu logističkog koncepta i postizanje ciljeva logistike. U središtu pomorske logistike je koncept integracije bilo fizički (intemodalno), ekonomski (vertikalna integracija, upravljačka struktura) ili organizacijski (ljudi, odnosi). Nove logističke tehnologije i poslovni modeli izravno su prihvaćeni od strane pomorske industrije. Stvaranje opskrbnog lanca sustav je u kojem sudionici dijele iste vrijednosti i stavove o tome koje su informacije i srodni pokazatelji uspješnosti potrebni kako bi se osigurala ukupna učinkovitost. Informacijske i komunikacijske tehnologije (ICT) igraju i igrat će ključnu ulogu u transformaciji logistike i planiranju opskrbnog lanca. E-trgovina mijenja ulogu transporta, kao i odnose između tvrtki u opskrbnom lancu. Male tvrtke mogu se udružiti u virtualne organizacije, što je i utjecalo na virtualnu koncentraciju. Internet i E-trgovina u početku su se primjenjivali samo na malo i srednje poduzetništvo zbog lakšeg pristupa svjetskim tržištima. Poboljšanje učinkovitosti opskrbnog lanca temelji se razmjeni informacija u cijelom lancu opskrbe da bi se pridonijelo poboljšanju transparentnosti. Uvođenjem elektronskih dokumenata uvelike se mogu smanjiti transakcije i administrativni troškovi. Glavna posljedica uvođenja ICT-a je promijena strukture opskrbnog lanca. To je uzrokovano činjenicom da informacije i fizički tokovi mogu biti nevezani. Kao posljedica toga, procesi postaju fleksibilniji, a tvrtke potpuno slobodne.⁵³

⁵² *Koliko se još mogu povećati kontejnerski brodovi?* 19.02.2013., <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/koliko-se-jos-mogu-povecavati-kontejnerski-brodovi-231144> (10.07.2014.)

⁵³ Čišić, D., Hlača B., Komadina, P.: *Globalization in maritime transport industry*, Naše more, 53 (5-6), 2006., p. 187.

5.3. GLOBALIZACIJA U BRODARSKIM KOMPANIJAMA

Pomorstvo igra veoma značajnu ulogu u globalnom svjetskom biznisu. Ova industrija teži milijarde dolara i u neprekidnom je rastu. Do velikih promjena je došlo povećanjem kapaciteta plovila. Intenzivan rast konkurencije i ekonomije posljedica su nedavnih povećanja veličine kontejnerskih brodova. Ekonomska isplativost veličine brodova proizlazi iz tehničkih karakteristika gdje trošak po jednom utovarenom kontejneru pada s povećanjem kapaciteta broda, kao i posada i potrošnja goriva.

U tablici 3 prikazani su 10 najvećih svjetskih brodara u kontejnerskom prometu, a Maersk koji ima sjedište i u Rijeci, zaslužen prednjači ispred svih ostalih brodara.

Tablica 3: Top 10 najvećih kontejnerskih brodara s ostvarenim prometom (TEU) u 2013. godini

OPERATORI	OSTVARENI PROMET (TEU)
APM-Maersk	2,589,905
Mediterranean Shg Co	2,245,342
CMA CGM	1,398,216
Evergreen Line	720,893
COSCO Container L.	715,266
Hapag-Lloyd	632,348
APL	589,924
Hanjin Shipping	579,84
CSCL	565,567
MOL	507,988

Izvor: Izradila diplomantica prema <http://www.moggom.com/top-30-container-shipping-lines-in-the-world> (25.07.2014.)

Globalizacija pomorskog tržišta utječe i na rast i razvoj kako brodova, tako i međunarodne robne razmjene gdje glavnu ulogu igraju velike brodarske kompanije. Deset najvećih brodarskih kompanija svijeta su:⁵⁴

⁵⁴Deset najvećih brodarskih kompanija na svijetu, online: <http://www.plovdba.me/index.php/2013-10-17-05-47-21/novosti-iz-svijeta/90-deset-najvecih-brodarskih-kompanija-na-svijetu> (15.07.2014.)

1. AP Moller-Maersk Group je korporacija sa sjedištem u Kopenhagenu, u Danskoj. Osnovana je 1904. godine i smatra se najvećim kontejnerskim operatorom na svijetu. Raspolaze sa 600 brodova kapaciteta 3,8 milijuna TEU-a, a Maersk je priutan u 135 zemalja na svim kontinentima. U vlasništvu ovog broдача je i Emma Maersk, najveći kontejnerski brod današnjice.
2. MSC- Mediterranean Shipping Company S.A. je osnovana 1970. godine i ima sjedište u Genevi. Prisutna je u svim većim svjetskim lukama, a za poslovanje je najvažnije ona u Antwerpenu. Trenutno rade sa 474 broda ukupnog kapaciteta 2,3 milijuna TEU-a. Šest puta u posljednjih 11 godina MSC je proglašen najbrže rastućom brodarskom kompanijom na svijetu.
3. CMA CGM S.A. je pomorska kontejnerska kompanija sa sjedištem u Marseilleu. CGM je bila državna firma koja je 1996. privatizirana od strane Compagnie Maritime d’Affretement ili CMA. Nova firma je dobila ime CMA CGM, a trenutno ima 200 linija, koje dotiču 400 luka u oko 150 zemalja cijelog svijeta.
4. Evergreen Marine Corporation je osnovana na Tajvanu 1968. godine. Kompanija ima oko 150 brodova koji dotiče 240 luka širom svijeta u oko 80 zemalja. Brodovi Evergreen Marine Corporation-a se jasno razlikuju po svojoj zelenoj boji. Također, ono posjeduje kćerku firmu sa Tajvana koja se zove Uniglory Marine Corp., a ima i podružnice u Velikoj Britaniji i Italiji pod nazivom Evergreen UK Ltd. I Italia Marttima S.p.A.
5. China Ocean Shipping Container Line ili COSCO je davatelj transportnih i logističkih usluga sa sjedištem u Kini. Osnovano je 1961., a glavne djelatnosti su pomorstvo, brodogradnja i lučke usluge. COSCO je najveći zrakoplovni, cestovni i željeznički prijevoznik u Kini i jedan od vodećih operatora rasutih tereta u svijetu.. Ima preko 300 poslovnica širom svijeta i radi s oko 550 brodova čija je ukupna nosivost preko 30 milijuna tona.
6. Hapag Lloyd je njemačka transportna kompanija osnovana 1970. Nastala je spajanjem dvije kompanije koje imaju korijene iz 19. stoljeća. Trenutno raspolaze sa 147 plovila.
7. Hanjin Shipping Co. Ltd. je brodarska kompanija osnovana 1949. sa sjedištem u Južnoj Koreji. Ima flotu sa više od 200 brodova, a među njima su kontejneraši, bulk carriersi i LNG carriers. Godišnje servisira preko 4 milijuna TEU-a, a od toga više od 50% na terminalu u Busanu.

8. Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, ili NYK je član Mitsubishi korporacije čije je sjedište u Tokiju. Trenutno ima 776 velikih preookeanskih brodova, a raspolaže sa sa zrakoplovnom flotom. Kompanija se bavi i kontinentalnim transportom, pa u svom vlasništvu ima i kamione i vlakove.
9. Mitsui O.S.K. Lines Ltd., ili MOL, je pomorska kompanija osnovana 1984. godine sa sjedištem u Tokiju, čija je osnovna djelatnost međunarodni pomorski transport. Nastala je kao rezultat spajanja Mitsui Steamship Co. Ltd. i Osaka Shosen Kaisha ili OSK. Flotu čine brodovi različitih namjena i to: bulk carriers, car carriers, cruise carriers, ferries, LNG carriers, tankeri i kontejnerski brodovi.
10. Orient Overseas Container Line- OOCL je pomorska, transportna i logistička kompanija, osnovana 1969. godine, sa sjedištem u Hong Kongu. Ima 280 predstavništava u 55 zemalja na svim kontinentima, a raspolaže flotom od 270 brodova. OOCL je član grupe koja uključuje Hapag Lloyd i Nippon Yusen Kubashiki Kaisha.

5.4. GLOBALIZACIJA-POGLED NA REPUBLIKU HRVATSKU

Je li Hrvatska u globalizaciji? Je li globalizacija u Hrvatskoj? Jest, globalizirana je i obuhvaća sva područja nacionalnoga života kao što su: kultura, znanost, gospodarstvo, vojska, tehnologija i politika. Politički to je proces integracije Hrvatske u EU. Vojno, to je proces integracije Hrvatske u NATO- pakt. Gospodarski, ne treba ni obrazlagati jer Hrvatska i nema svoju samostalnu i neovisno nacionalno orijentiranu gospodarsku politiku. To za nju radi MMF i Svjetska banka, to za nju rade strane banke, i drugi poslovni subjekti koji su potpuno uništili hrvatski gospodarski suverenitet. Znanstveno nije u globalizaciji, osim kao nekreativni potrošač tehnologije kojom se služi znanost, jer za znanstvenu kreativnost nema ni novaca ni kadrova jer je i kadrovski opustošena. Posebno nema sredstava za istraživanja u područjima fundamentalnih prirodnih znanosti. Tehnološki, Hrvatska zaostaje, pa je u globalizaciji utoliko koliko je to zaostajanje u interesu globalizatora. Kulturno nije, osim što importiramo najniže oblike kulturne produkcije

globalizatora što ta kulturna globalizacija istiskuje hrvatski nacionalni jezik i uvodi globalni, engleski.⁵⁵

Što se tiče globalizacije u transportu i pomorstvu, može se reći da se sve više teži procesu povezivanja svih transportnih i prometnih grana, elemenata, resursa, potencijala na svjetskome transportnome i prometnome tržištu, na šta je uvelike utjecalo i ulaženje Hrvatske u Europsku uniju, kao i velika ulaganja u cestovnu infrastrukturu. Globalizacija je povećala učinke kontejnerizacije budući da omogućuje „od vrata do vrata“ koncept dopreme i transporta tereta što je uvjet globalizacije. Globalizacija inicira niz promjena: promjene organizacije velikih kompanija s ciljem boljeg suočavanja s promjenama, promjene u edukaciji i obučavanju i promjene u institucionalnim okosnicama. Također, to se sve više počelo primjenjivati i našu državu koja je od 2013. godine i članica Europske unije. U Hrvatskoj je, što se tiče kontejnerskog prometa, sve okrenuto prema luci Rijeka, koja je jedna od tri glavnih sjevernojadranskih luka (Kopar i Trst), u kojoj poslovnice imaju i velike brodarske kompanije kao Maersk i CMA CGM. Od ožujka 2011. godine riječki je terminal u koncesiji filipinske tvrtke ICTS (International Container Terminal Services) i to na period od 30 godina. Prošlu je godinu obilježio pad kontejnerskog prometa u gotovo svim sjevernojadranskim lukama osim Trsta čiji se promet povećao za 4,6% u odnosu na 2011. U prvoj je pak polovici ove godine slika potpuno suprotna, pri čemu su sve promatrane luke ostvarile rast kontejnerskog prometa u odnosu na isto razdoblje prošle godine, a upravo Trst i Rijeka vodeći su u tom pogledu s povećanjem od 14% odnosno 12%. U Luci Rijeka nedavno je uspješno završena prva razvojna faza projekta proširenja kontejnerskog terminala Brajdica. Kompanija Adriatic Gate Container Terminal investirala je više od 30 milijarde eura u opremanje novog pristaništa i skladišnog prostora za kontejnere, izgrađenog od strane Lučke uprave Rijeka kao dio Rijeka Gateway projekta. Proširenje terminala uključuje 320 metara novog pristaništa, udvostručen skladišni kapacitet, dvije post-panamax obalne dizalice, šest kontejnerskih mostova za skladišni prostor te još dva kontejnerska mosta za željeznicu. Spomenute investicije trebale bi omogućiti terminalu Brajdica 24% veći promet koji bi iznosio 245.000 TEU u 2015. Također, Luka Rijeka se sprema i na dokapitalizaciju čime bi osigurala dio sredstava za dovršetak drugog kontejnerskog terminala Zagrebačko pristanište, projekta vrijednog 70 milijardi eura koji bi u konačnici (2017.) trebao imati kapacitet oko 500.000 TEU godišnje, kao i za razvoj pozadinskog terminala na Škrpljevu

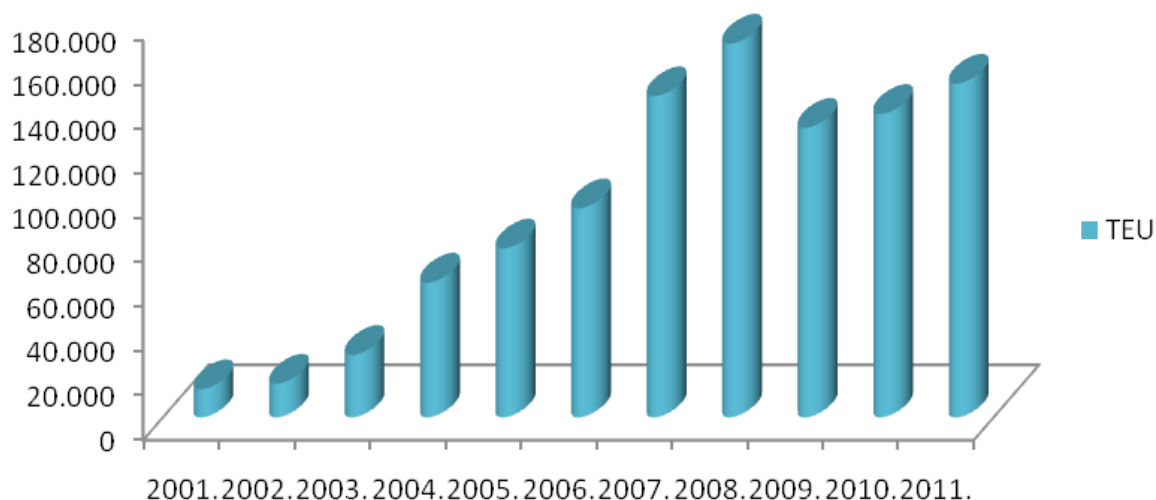
⁵⁵ Pavletić, V.: *Globalizacija u Hrvatskoj, Hrvatska u globalizaciji*, A.G. Matoš, Zagreb, 2003., p. 296.

vrijednog oko 40 milijardi eura. Samim time, čelnici luke očekuju porast ukupnog kontejnerskog kapaciteta na preko 1.000.000 TEU-a godišnje do 2017.

Kontejnerski promet Luke Koper se u prvoj polovici 2013. poboljšao za 6% u odnosu na prvu polovicu 2012. te je dosegao 2,9 milijuna tona, dok se mjeren jedinicom TEU povećao za 1%. Konkurentnost kontejnerskog terminala još uvijek je pod utjecajem odgoda produbljivanja prilaznog kanala prema luci, što će u konačnici omogućiti prolaz punih post-panamax brodova. Ulaskom Hrvatske u EU na ovom tržištu može se očekivati zanimljiv razvoj događanja, s obzirom da će Luka Rijeka postati konkurentnija zbog smanjene carinske procedure, što bi uz postepenu obnovu i razvoj prilazne željeznice trebalo omogućiti iskorištavanje dodatnog kapaciteta kontejnerskog terminala.⁵⁶

Također, program obrazovanja „Erasmus“ koji se primjenjuje i na Riječko sveučilište, pa tako i na Pomorski fakultet uvelike pridonosi globalizaciji pomorstva, transporta, ali i obrazovanja u Republici Hrvatskoj.

Grafikon 3: Kontejnerski promet luke Rijeka 2001.-2011. (TEU)



Izvor: Rudić D., Hlača B., Gržin E.: *Strateške odrednice kontejnerskog prometa u riječkoj luci*, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 1 (2013), No. 1, pp. 259-27

Nakon uspješno provedenog procesa revitalizacije brodskih linija, riječka luka je prebrodila krizu iz ranih devedesetih godina i ponovno zauzela svoju poziciju na tržištu.

⁵⁶Analiza-Usporedba kontejnerskog prometa u sjevernojadranskim lukama, 24.07.2013. <http://www.index.hr/novac/clanak/analiza-usporedba-kontejnerskog-prometa-u-sjevernojadranskim-lukama/690764.aspx> (10.07.2014.)

Nagli rast kontejnerskog prometa prikazan na grafikonu 3 posljedica je svih provedenih aktivnosti na optimalizaciji logističkog lanca transporta na riječkom prometnom pravcu. Luka je promijenila karakter svog pročelja. Iz lokalne luke linijskog servisa (*feeder*) s lukama Mediterana, nastala je globalna luka direktnog ticanja (*matica*) s jugoistočnom Azijom. Razlog te tranzicije luke treba tražiti u karakteru dobavnog lanca između srednje Europe i Azije. Zemlje jugoistočne Azije bilježe jedan od najvećih rasta bruto domaćeg proizvoda u svijetu i snažan su prekomorski izvoznik. Formiran je dobavni lanac s ishodištem u jugoistočnoj Aziji te konačnim odredištem proizvoda u zemljama srednje Europe.

Riječka luka potencijalno se našla na tom putu. Afirmacijom riječke i ostalih luka na sjevernom Jadranu roba je kroz novu alternativu dobavnog lanca našla tzv. „južni“ put u Europu. Bitna prednost „južnog“ puta je kraća udaljenost; odnosno vrijeme putovanja iz jugoistočne Azije brodom kraće je 5 do 7 dana od tzv. „sjevernog“ puta prema lukama Sjevernog mora. Slijedeći taj novi karakter opisanog dobavnog lanca 2008. godine Lučka uprava Rijeka donijela je novi Master-plan razvoja riječke luke, kao stratešku odrednicu razvoja luke u desetogodišnjem razdoblju. Osnovna postavka Master-plana za kontejnerski promet je da riječka luka mora uskladiti kapacitet svojih terminala s potražnjom na tržištu.

Tablica 4: Plan kontejnerskog prometa riječke luke do 2030.

Scenarij	2006.	2008.	2010.	2015.	2020.	2025.	2030.
Niski	94,390	140,490	148,898	281,959	460,024	698,315	1,017,203
Srednji	94,390	140,490	163,884	355,554	637,181	1,050,984	1,658,996
visoki	94,390	140,490	179,150	437,798	854,354	1,525,221	2,605,659

Izvor: Izradila diplomatica prema Rudić D., Hlača B., Gržin E.: *Strateške odrednice kontejnerskog prometa u riječkoj luci*, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 1 (2013), No. 1, pp. 259-27

Master-plan se temelji na detaljnom preispitivanju ekonomskog rasta, obrazaca poslovanja, pristupa prometnim koridorima i alternativnih koridora prema zemljama srednje Europe. Masterplan uključuje investicijski program ovisno o potražnji na tržištu. Važna odrednica Master-plana je plan prometa kontejnera. Strateške odrednice kontejnerskog prometa u riječkoj luci se u osnovi svode na stvaranje kapaciteta

kontejnerskih terminala u skladu s potražnjom na tržištu, što se može vidjeti iz plana prometa u Tablici 4. Uvažavajući moderna kretanja globalizacije luka na lučkom području podijeljene su odgovornosti u stvaranju tih kapaciteta. S jedne strane imamo investicije u infrastrukturu i suprastrukturu terminala od strane Lučke uprave, a s druge investicije u prekrcajnu opremu i novu informacijsku tehnologiju od strane trgovačkih društava (koncesionara, strateških partnera).

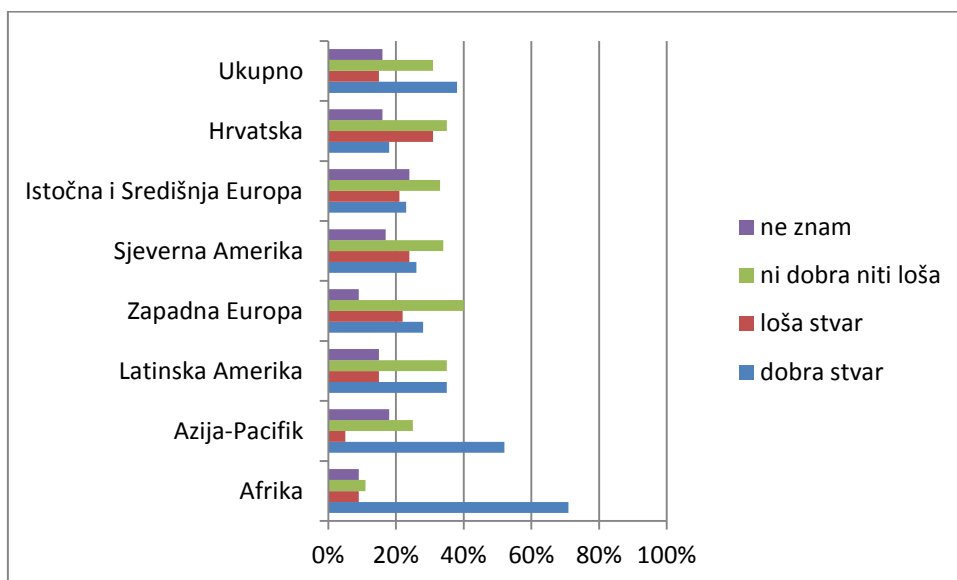
Globalizacija je „svjetski trend“, objektivno je nije moguće sasvim ni izbjeći ni zaobići upravo zbog njezinoga globalnog karaktera. Odnos Hrvatske prema njoj trebao bi biti različit prema svakom od navedenih vidova , ali s jednom čvrstom točkom: uz maksimalno očuvanje nacionalnih interesa. Jasno je, naime, da bi mnogo liberalniji i otvoreniji odnos trebao biti u stvarima znanosti i tehnologije, zaštite okoliša i ljudskih prava u čemu se Hrvatska treba naslanjati na razvijenije zemlje. Što se tiče drugih područja, valja znati da se Hrvatska nalazi na takvom geopolitičkom prostoru da EU nikako ne može dopustiti da ona eventualno bude vezana za neki drugi savez ili koaliciji a ne za EU.⁵⁷

Puls d.o.o. je u suradnji s Gallup International Association proveo istraživanje javnog mnijenja "Glas naroda" ("Voice of the People"). Na taj način Hrvatska je sudjelovala u velikom istraživanju u kojem je sudjelovalo više od 58 000 ispitanika u 64 zemlje diljem svijeta koje je provedeno tijekom srpnja i kolovoza 2006. godine. Gledajući rezultate na globalnoj razini, možemo reći da svaki četvrti građanin svijeta na globalizaciju gleda kao dobru stvar za njegovu zemlju. Gledano prema pojedinim svjetskim regijama optimizam prevladava u Africi gdje gotovo $\frac{3}{4}$ ispitanika globalizaciju vidi kao dobru stvar za svoju zemlju. Hrvatska, s druge strane, spada u one zemlje koje imaju nešto kritičniji stav prema globalizaciji nego većina ostalih zemalja, kako svijeta tako i regije. Građani Hrvatske također imaju češće negativno stajalište prema stranim ulaganjima u Hrvatskoj, tj. polovica ispitanika smatra da su strana ulaganja opasna. Među svim zemljama koje su sudjelovale u istraživanju Hrvatska ima najviši postotak ispitanika koji ne podržavaju strana ulaganja. Ovaj trend još je izražen u Argentini i SAD-u. Ispitanici iz Afrike ponovno izražavaju najveći optimizam te ih gotovo $\frac{3}{4}$ smatra da su strana ulaganja u njihove zemlje nužna i pozitivna. Prema mišljenju većine građana svijeta globalizacija prvenstveno koristi bogatima. Dio građana, njih 20%, ističe kako od globalizacije imaju koristi podjednako i

⁵⁷ Ibidem

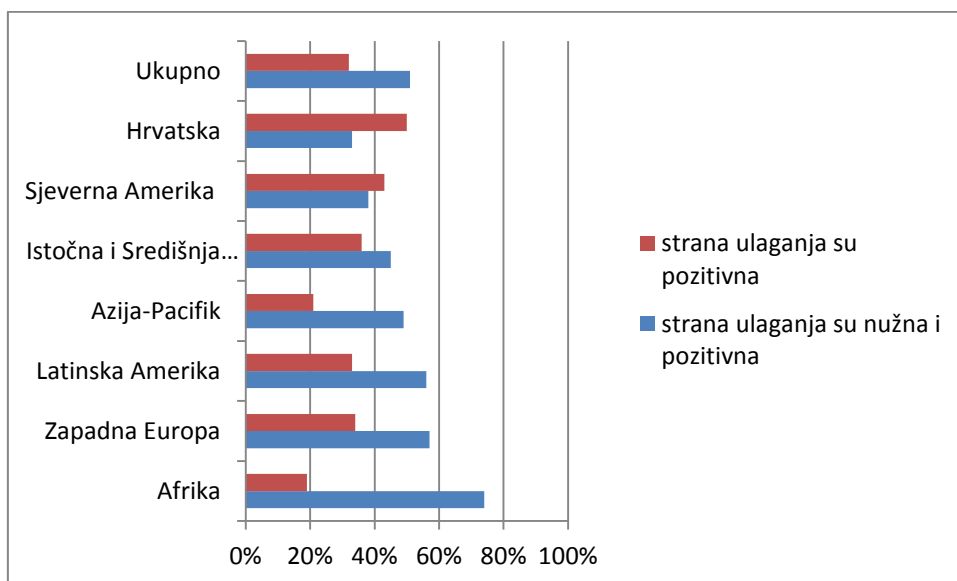
bogati i siromašni, dok vrlo mali broj građana diljem svijeta navodi kako globalizacija prvenstveno pomaže siromašnima.

Grafikon 4: Općenito kad mislimo o globalizaciji, smatrate li da je to za Hrvatsku dobra stvar, loša stvar ili ni dobra niti loša stvar?



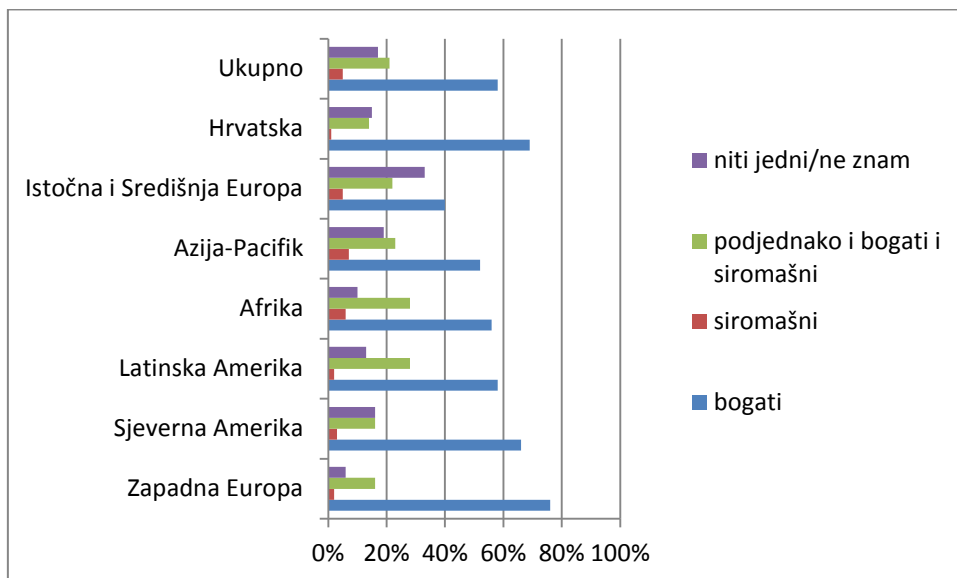
Izvor: Izradila diplomantica prema http://www.puls.hr/artman/uploads/vop_globalization.pdf (05.07.2014.)

Grafikon 5: Postoje različita mišljenja o stranim ulaganjima u Hrvatskoj. Koje od ova dva stajališta je bliže Vašem stajalištu?



Izvor: Izradila diplomantica prema http://www.puls.hr/artman/uploads/vop_globalization.pdf (05.07.2014.)

Grafikon 6: Prema Vašem mišljenju, tko ima više koristi od globalizacije, bogati, siromašni ili podjednaki i bogati i siromašni?



Izvor: Izradila diplomantica prema http://www.puls.hr/artman/uploads/vop_globalization.pdf (05.07.2014.)

Istraživanje je provela međunarodna udruga vodećih istraživača javnog mnijenja Gallup International Association čiji je član za Hrvatsku agencija Puls. U Hrvatskoj je istraživanje provedenom metodom osobnog intervjua u kućanstvu ispitanika u kolovozu 2006. godine na nacionalno reprezentativnom uzorku od 1000 ispitanika. Maksimalna pogreška uzorka za Hrvatsku iznosi +/-3,2%.⁵⁸

⁵⁸ *Globalizacija i njezini utjecaji*, Puls d.o.o., http://www.puls.hr/artman/uploads/vop_globalization.pdf (05.07.2014.)

6. ZAKLJUČAK

Globalizacija je proces ujedinjavanja svijeta u jednu cjelinu ili jedan sustav, što je moguće zahvaljujući sveukupnom stalnom informacijskom i komunikacijskom tehnološkom napretku. Svijet postaje međusobno integriran i sve što se događa lokalno, može se odraziti i globalno. Zbog činjenice da svjetski transportni i prometni sustav neće moći optimalno funkcionirati sve do onoga trenutka dok svi njegovi podsustavi i elementi ne budu bar na približno jednakom stupnju razvitka, svi nacionalni prometni sustavi ulažu značajne napore za svoj ubrzani razvitak i modernizaciju te smanjenje jaza između razvijenih i nerazvijenih. To nije ni maleni cilj za nerazvijena i gospodarstva u tranziciji, ali je nužna zbog toga što o brzini tranzicije njihovih prometnih sustava izravno ovisi i mogućnost konkurentnog uključivanja nacionalnih gospodarstava u globalne razvojne trendove. Kako je prometni sustav u funkciji svjetskog gospodarskog sustava, jasno je da se proces globalizacije i globalnog gospodarstva u velikoj mjeri odrazio i na pomorski promet. Utjecaj globalnog gospodarstva ima utjecaj na sve podsustave i elemente unutar pomorskog sustava. Promjene izazvane procesom globalizacije i liberalizacije svjetskog tržišta vidljive su u svim podsustavima i elementima koji su u posrednoj i neposrednoj vezi s pomorskim gospodarskim sustavom. U morskom brodarstvu dolazi do sve većeg razvoja kontejnerskih brodova, kao i potreba za što bržim prekrcajem unitiziranog tereta primjenom vertikalne i horizontalne manipulacije. Također, dolazi do znatnih promjena u lukama, kao i koncentracija kontejnerskog prometa na sve manji broj svjetskih luka što je uzrokovalo potrebu hub luka kao i mrežu feeder servisa i sve to u funkciji minimalizacije troškova u logističkom lancu. Također, sve više se razvijaju i brodarske kompanije koje svoje poslovnice imaju širom svijeta, odnosno u svim većim lukama. Svjedoci smo sve veće financijske krize u svijetu koja traje od 2008. godine i koja je ostavila traga i na pomorski sustav, koji je dio globalnog povezivanja. Što nam nosi daljnja globalizacija, promjene unutar gospodarskog sustava, prometnog sustava i pomorskog sustava u uvjetima svjetske financijske krize, ostaje neizvjesno.

LITERATURA

1. KNJIGE

- Jovančević, R.: Ekonomski učinci globalizacije i Europska Unija, Makron Zagreb, 2005.
- Meštrović, M.: Globalizacija i njene refleksije u Hrvatskoj, Ekonomski institut Zagreb, 2001.
- Pavletić, V.: Globalizacija u Hrvatskoj, Hrvatska u globalizaciji, A.G. Matoš, Zagreb, 2003.
- Stiglitz, J.: Globalizacija i dvojbe koje izaziva, Algoritam, Zagreb, 2004.
- Veselica, V.: Globalizacija i nova ekonomija, A.G. Matoš, Zagreb, 2007.

2. ČLANCI U ČASOPISIMA

- Corbett, J., Winebrake, J.: The impacts of globalisation on international maritime transport activity, Global forum on transport and environment in globalising world, Guadalajara, Mexico, 2008.
- Čišić, D., Hlača B., Komadina, P.: Globalization in maritime transport industry, Naše more, 53 (5-6), 2006.
- D. Rudić, B. Hlača, E. Gržin: Strateške odrednice kontejnerskog prometa u riječkoj luci, Zbornik Veleučilišta u Rijeci, Vol. 1 (2013), No. 1.
- Domijan-Arneri, I.: Globalizacija i morsko brodarstvo, Naše more, 53 (1-2), 2006.
- Lončar, J.: Globalizacija- pojam nastanak i trendovi razvoja, Geoadria, Vol. 10, No. 1, 2005.
- Miloš, I., Zelenika, R.: Strukturna prilagodba hrvatskog prometnog sustava procesu globalizacije, Suvremeni promet, 25 (2005), br. 1-2 (15-21)
- Pupovac, D., Zelenika, R.: Transport u vrtlogu globalizacije, Suvremeni promet, 24(2004), br. 1-2(51-55)
- Rajković, A.,: Globalizacija i njezin utjecaj na hrvatsku političko ekonomsku praksu, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, 2011.
- Shipping Statistics and Market Review, Major Shipping Nations, 2013.

- Šek, F., Komadina, L., Vrzić, M.: Utjecaj globalnog gospodarstva na pomorski promet, Pomorski zbornik 45(2008)1, Rijeka

3. ELEKTRONIČKI IZVORI INFORMACIJA

- *Globalizacija i njezin utjecaj na hrvatsku političko ekonomsku praksu*, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, 2011, online: <http://e-lib.efst.hr/2011/2092689.pdf> (01.07.2014.)
- *Globalizacija: značajke i implikacije*, online: <http://oliver.efri.hr/~mikro/Globalna%20ekonomija/Microsoft%20Word%20-%201.%20kolokvij.pdf> (5.07.2014.)
- Primorac, Ž.: *Globalna financijska kriza-dokad?*, online: http://www.effectdubrovnik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=104:primorac&catid=46:ekonomija&Itemid=101 (6.07.2014.)
- *Kriza u SAD-u: Kriza želi smanjiti udio dolara u svojim deviznim rezervama*, online: 16.10.2013., <http://www.index.hr/vijesti/clanak/kriza-u-sadu-kina-zeli-smanjiti-udio-dolara-u-svojim-deviznim-rezervama/706411.aspx> (20.07.2014.)
- *Rast prometa u sredozemnim hub lukama*, online: <http://udruga-kapetana.eu/rast-prometa-sredozemnim-hub-lukama-2/> (10.07.2014.)
- Corbett, J., Winebrake, J.: *The impacts of globalisation on international maritime transport activity*, Global forum on transport and environment in globalising world, Guadalajara, Mexico, 2008., online: <http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373470.pdf> (05.07.2014.)
- *Global shipping-Modern ship-large, fast, and highly specialized*, online:<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/> (10.07.2014.)
- *How much bigger can container ship get?*, online: <http://www.bbc.com/news/magazine-21432226> (15.07.2014.)
- *The 30 container shipping lines in the world*, online: <http://www.moggom.com/top-30-container-shipping-lines-in-the-world> (25.07.2014.)
- *Deset najvećih brodarskih kompanija na svijetu*, online: <http://www.plovidba.me/index.php/2013-10-17-05-47-21/novosti-iz-svijeta/90->

[deset-najvecih-brodarskih-kompanija-na-svijetu%20%2815.07.2014.%29](#)

(15.07.2014.)

- *Analiza-Usporedba kontejnerskog prometa u sjevernojadranskim lukama*, online: 24.07.2013. <http://www.index.hr/novac/clanak/analiza-usporedba-kontejnerskog-prometa-u-sjevernojadranskim-lukama/690764.aspx> (10.07.2014.)
- *Globalizacija i njezini utjecaji*, Puls d.o.o., online: http://www.puls.hr/artman/uploads/vop_globalization.pdf (05.07.2014.)
- *Koliko se još mogu povećati kontejnerski brodovi?*, online: 19.02.2013., <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/koliko-se-jos-mogu-povecavati-kontejnerski-brodovi-231144> (10.07.2014.)

POPIS TABLICA

Tablica 1: Prosječana stopa rasta prometa po vrsti brodova od 2009.-2013. (u mil. DWT)	46
Tablica 2: Promet top 10 pomorskih zemalja svijeta koje plove pod „tuđom“ zastavom u 2013. (dwt)	49
Tablica 3: Top 10 najvećih kontejnerskih brodara s ostvarenim prometom (TEU) u 2013. godini	57
Tablica 4: Plan kontejnerskog prometa riječke luke do 2030.	62

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Stopa rasta BDP-a u Kini	32
Grafikon 2: Prosječana stopa rasta prometa od 2009.-2013. (u mil. DWT).....	46
Grafikon 3: Kontejnerski promet luke Rijeka 2001.-2011. (TEU).....	61
Grafikon 4: Općenito kad mislimo o globalizaciji, smatrate li da je to za Hrvatsku dobra stvar, loša stvar ili ni dobra niti loša stvar?	64
Grafikon 5: Postoje različita mišljenja o stranim ulaganjima u Hrvatskoj. Koje od ova dva stajališta je bliže Vašem stajalištu?	64
Grafikon 6: Prema Vašem mišljenju, tko ima više koristi od globalizacije, bogati, siromašni ili podjednaki i bogati i siromašni?	65

POPIS SLIKA

Slika 1: Rast prometa u sredozemnim HUB lukama.....	53
Slika 2: Povećanje kapaciteta kontejnerskih brodova kroz povijest	55

POPIS SHEMA

Shema 1: Nejednakost u procesu globalizacije	21
--	----