



INSTITUCIONALNI ASPEKTI PRILAGODAVANJA MORSKIH LUKA GEOGRAFSKOJ EKSPANZIJI TERMINALSKIH OPERATORA

Doc.dr Nikša Grgurević

Univerzitet Adriatik, Fakultet za Menadžment, Zemunska 143, Meljine, HercegNovi, Crna Gora, niksagrgurevic@t-com.me



Sažetak

Pojava i brzi razvoj globalnih kontejnerskih terminalskih operatora (koje kontrolišu velike multinacionalne kompanije) uticali su na značajno povećanje terminalske i prekreajne industrije. . Predmet istraživanja u ovom radu je interaktivno djelovanje institucionalnih faktora iz dvije perspektive: *prva* je povezana sa strategijama globalne ekspanzije terminalskih operatora a *druga* s uticajem nacionalnih i lokalnih institucionalnih okvira i političke tradicije. Cilj istraživanja je da se dokaže da praksa naprednih morskih luka kao uzornih modela pokazuje da sve poslovne promjene koje su vezane za institucionalnu reformu morskih luka, njihovih terminala i globalnih operatora (koji su direktno povezani s poslovanjem morskih luka) direktno i indirektno zavise od širih institucionalnih okvira (formalnih i neformalnih). Globalna ekspanzija lučkih operatora sprovodi se uobičajenim strategijama: kupovinom novih terminala i spajanjem (mergeri) i akvizicijama postojećih kapaciteta (objekata i opreme). Značaj morskih luka i primjena integrisane logistike u njima stalno rastu. Morske luke se rastom veličine svojih infrastrukturnih i suprastrukturnih kapaciteta, stalnim tehnološkim i informacionim usavršavanjem, saradnjom s logističkim provajderima i integracijom svojih logističkih funkcija moraju prilagođavati promjenama na svjetskom pomorskom tržištu. Donosioci odluka u lukama, terminalima i operatorima moraju se prilagođavati promenljivim okolnostima. U tim podešavanjima koja se odvijaju tokom vremena značajno mjesto zauzima institucionalna sredina . Osnovni reformski cilj luka, terminala i operatora je da smanje transakcione troškove. Institucije usaglašavaju standarde i procedure operativne prakse i strukturiraju odnose između ekonomskih subjekata (partnera), promovišu efikasnost transakcija među njima, minimizuju distributivne sukobe, sprovode monitoring i definišu kazne za oportunističko ponašanje..

Ključne riječi: institucionalni okvir, morske luke, terminalski operatori, integrisana logistika.



UVOD

Brojna teorijska istraživanja i konkretna praksa su u opštem smislu pokazali da je za ekonomski razvoj neophodna primjena pluralističkih institucionalnih okvira i da su divergentne razvojne putanje i reformski rezultati u značajnoj mjeri uslovljeni različitim institucionalnim uticajima. Odnos institucionalnog ambijenta i donošenja upravljačkih i stratejskih odluka u poslovanju morskih luka, kao i u njihovom pratećem uslužnom (terminalskom i provajderskom) poslovanju pruža aktualnu istraživačku platformu za izradu njihovih razvojnih planova kreaciju budućih institucionalnih promjena. Praksa naprednih morskih luka kao uzornih modela je pokazala da sve poslovne promjene koje su vezane za institucionalnu reformu morskih luka, njihovih terminala i globalnih operatora (koji su direktno povezani s poslovanjem morskih luka) direktno i indirektno zavise od širih institucionalnih okvira (formalnih i neformalnih).



UTICAJ GLOBALNIH KONTEJNERSKIH TERMINALSKIH OPERATORA NA RAZVOJ MORSKIH LUKA

Pojava i brzi razvoj globalnih kontejnerskih terminalskih operatora (koje kontrolišu velike multinacionalne kompanije) uticali su na značajno povećanje terminalske i prekrcajne industrije. Svi ključni oblici manipulacije na kargo tržištu zasnivaju se na raznim oblicima primjene organizacionih i drugih znanja, kao i na promjeni geografske orijentacije investicionih strategija terminalskih operatora. One su kompaktibilne sa vertikalnom i horizontalnom integracijom u terminalskoj i brodsko-prevoznoj industriji. Posljednjih 20-tak godina donijele su u oblasti integrisane logistike morskih luka velike i paradigmatične promjene. One su praćene brojnim teorijskim i praktičnim inovacijama. Značaj morskih luka i primjena integrisane logistike u njima stalno rastu. Morske luke se rastom veličine svojih infrastrukturnih i suprastrukturnih kapaciteta, stalnim tehnološkim i informacionim usavršavanjem, saradnjom s logističkim provajderima i integracijom svojih logističkih funkcija moraju prilagođavati promjenama na svjetskom pomorskom tržištu. Pri tome, geografski položaj, veličina i nivo razvijenosti infrastrukture i suprastrukture morskih luka determinišu konačan model integrisane logistike.



Iz obimne literature iz predmetne oblasti može se primijetiti interaktivno djelovanje institucionalnih faktora iz dvije perspektive: *prva* je povezana sa strategijama globalne ekspanzije terminalskih operatora a *druga* s uticajem nacionalnih i lokalnih institucionalnih okvira i političke tradicije. Prednje znači da bi postojeća situacija mogla pogodovati, pored ostalog, istraživanjima s primjenom teorije igara, jer se u mijenjaju geografije terminalskih operatora sudara njihova eskpanzivna strategija sa dva oblika lokalnih (nacionalnih) strategija: podržavajućom i nepodržavajućom. Pod strategijom igrača u ovom slučaju se podrazumijevaju njegova moguća dejstva koja mu omogućavaju izbor “najboljeg odgovora” na dejstva drugih igrača između mnogih alternativnih varijanti. Karakter konačnog ishoda sudaranja navedenih strategija je bio asimetričan, jer je dominantno zavisio od povoljnosti i/ili nepovoljnosti institucionalnih faktora u lokalnim sredinama. Drugim riječima, institucionalne sredine su uslovile podržavajuće (nastupanja) ili nepodržavajuće strategije (nenastupanja), koje su imale reakcijski karakter na evidentnu agresivnu strategiju širenja terminalnih operatora. Multimodalni logistički operator integriše, ali i odgovara za rad svih subjekata koje je angažovao u multimodalnom transportnom lancu. Praksa je pokazala da je to najbolji način da se pravovremeno, potpuno i kvalitetno zadovolje zahtjevi kupaca. Pored toga, on definiše, kreira, organizuje, dizajnira i optimizuje logističku mrežu, koja se funkcionalno integriše i podređuje zahtjevima multimodalnog transporta, korišćenjem najnovijih znanja i informacija, racionalisanjem vremena i prostora. On nudi kompletan paket logističkih usluga, što mu omogućuje optimizaciju multimodalne logističke mreže i odgovarajućeg lanca isporuka. Riječ je o logističkim operatorima tipa 4PL, koji upravljaju resursima, infrastrukturom, tehnologijama i organizacionim oblicima u okviru logističkog lanca isporuka. Zbog toga su oni u stanju da nude najkvalitetnije, najbrže i najjeftinije logističke usluge, a zasnivaju se na relativno novoj strategiji outsourcinga u okviru logističkog menadžmenta.



LUČKI MODALITETI INSTITUCIONALNIH REFORMI U NAPREDNIM MORSKIM LUKAMA

Termin reforma luka podrazumijeva promjenu institucionalne strukture poslovanja luke i mnogo veće učešće privatnog sektora u eksploataciji i finansiranju lučkih objekata, terminala i usluga. Ona rezultira u promjeni odnosa između javnog i privatnog sektora. U literaturi (*Port Reform Toolkit*, 2003) se navode osnovni razlozi za preduzimanje reformi u morskim lukama. Strategije reformi morskih luka mogu biti razne: modernizacija lučke uprave i menadžmenta, liberalizacija ili ukidanje lučke usluge, komercijalizacija, korporatizacija i privatizacija. Svaka od navedenih opcija može biti jednako validan i uspješan oblik lučke reforme. Modernizacija lučke uprave pretpostavlja da se performans može poboljšati uvođenjem više pogodnih sistema, najbolje radne prakse ili opreme i alata u okviru postojećeg sistema birokratskih ograničenja. Prednost ove strategije je da se određene promjene u organizaciji naprave bez potrebe da se promjene zakoni ili nacionalna politika. Liberalizacija i deregulacija su reforma ili djelimično ukidanje vladinih pravila i propisa, koje omogućuje privatnim kompanijama da rade u oblasti u kojoj je prethodno samo javnom sektoru bilo dozvoljeno da radi. U slučaju komercijalizacije, kada se javna luka ne transformiše u privatnu kompaniju, podrazumjeva se veća autonomija i prihvatanje odgovornosti za svoje odluke i ukupne performanse. Komercijalizovana lučka vlast primjenjuje iste upravljačke i računovodstvene principe kao u privatnim firmama i može da usvoji karakteristike i praksu privatnog sektora čime postaje više orijentisana prema kupcima, kao i efikasnija i profitabilnija. U slučaju korporatizacije, javnom lučkom preduzeću je dat pravni status privatne kompanije, iako javni sektor ili vlada i dalje zadržava vlasništvo. Sva sredstva se prenose na ovo privatno preduzeće, uključujući prava zakupa zemljišta. Vlasništvo nad zemljištem obično ostaje sa lučkom upravom.



Slika br. 1 : Spektar lučkih reformi u dijelu strategijskih instrumenata



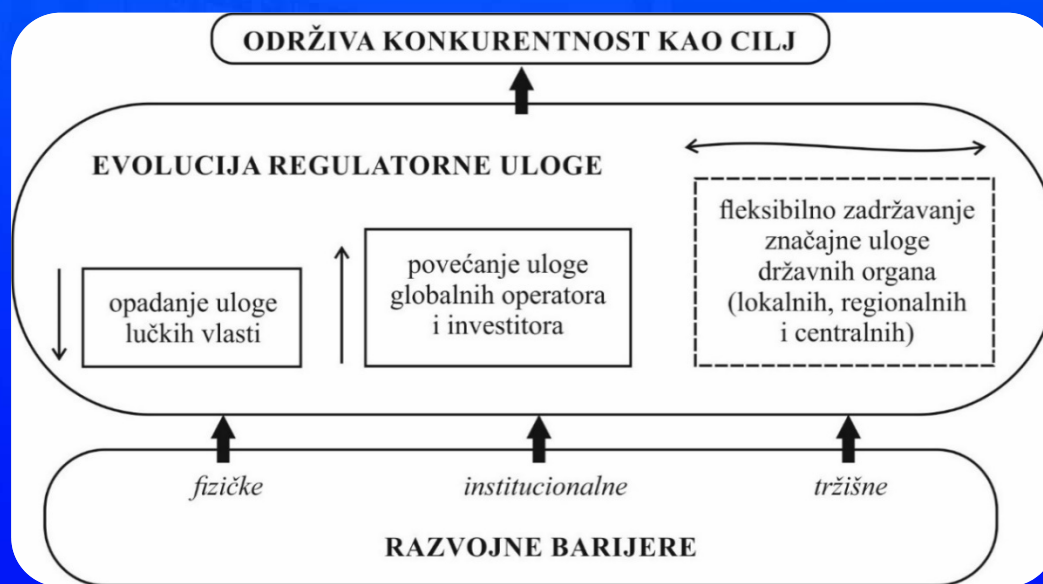
Izvori: *Port Reform Toolkit*, 2007, p. 21;



SPECIFIČNOSTI PRIVATIZACIJE U NAPREDNIM MORSKIM LUKAMA

- Praksa pokazuje da se stalno mijenja ne samo poslovno, nego i institucionalno okruženje u kojem djeluju morske luke. To uzrokuje snažan pritisak na ulogu lučkih vlasti u smislu prilagođavanja savremenim rješenjima u skladu sa sopstvenim mogućnostima. Poznato je da su sve morske luke u Europi i svijetu različite, i to upravo zbog različitih metoda upravljanja. Pod terminom “upravljanje lukom” podrazumijevaju se dva nivoa: upravljanje u morskoj luci i upravljanje lučke uprave. Prvi nivo odgovara širokom klasteru društvenih, javnih i privrednih subjekata i politika koja se odnosi na luku. Drugi nivo se odnosi na unutrašnje probleme morske luke ili korporativno upravljanje, koje sprovode lučke vlasti (vidi šire u: Brooks & Cullinane, 2007; De Lange, 2007; Ng & Pallis, 2010).
- Upravljanje u morskoj luci je širok pojam. On obuhvata nekoliko dimenzija: organizacionu, administrativnu, institucionalnu i finansijsku. Sedam različitih grupa parametara se koristi za analizu prakse upravljanja u morskim lukama: predaja punomoćja, korporativno upravljanje, operativni profil, funkcionalna autonomija, funkcionalne aktivnosti, investiciona odgovornost i finansijska autonomija. Razvojni trendovi ukazuju na dugoročno opadanje uticaja lučkih vlasti, uz povećanje uloge i značaja (tj. “pregovaračke moći”) globalnih igrača (investitora, operatora i dr.) i fleksibilno zadržavanje značajne uloge državnih organa. Promjene u lučkom upravljanju vremenom su iskristalisale razlike u ulozi lokalnih, regionalnih i centralnih vlasti, zavisno od tradicija i organizacionih razloga (veličina luke i lučke uprave, broj zaposlenih itd.).

Slika br.2 : Promjena institucionalne uloge subjekata morskih luka s aspekta razvojnih barijera




Izvor: kreacija autora

RAZVOJNE BARIJERE



U periodu 1990-2000. godine veliki broj država je preduzeo institucionalne reformu lučke industrije, naročito u oblasti privatizacije. Privatizacija ima mnogo definicija, ali smo u kontekstu lučke industrije prihvatili mišljenje D. Parkera (1991, p. 156), prema kojem se privatizacija sastoji iz dvije glavne komponente: prodaje državne imovine (denacionalizacije) i uvođenje konkurencije u područjima nekadašnje dominacije monopola državne svojine (liberalizacija). Prema mišljenju S. Cassa (1996), privatizacija morskih luka može biti a) stvarni prenos svojine lučkih nekretnina iz javnog u privatni sektor ili b) učešće privatnog kapitala u razvoju luke, njeno održavanje i određene lučke aktivnosti. Ona je bila motivisana prvenstveno očekivanim privrednim koristima od poljšane funkcionalnosti i efikasnosti performansi morskih luka, kao i političke želje da se smanji vladina odgovornost za nedostatak izuzetno skupe finansijske i administrativne podršku (Cullinane & Song, 2002, p. 55). Ostali motivi za privatizaciju su bili manje značajni, a navodi ih S. Brittan (prema: Ibid.): kratkoročno povećanje prihoda, smanjenje moći sindikata u javnom sektoru i sistemsko jačanje i popularizacija kapitalizma preko masovnog sticanja akcija. Mnogi autori su uglavnom saglasni u specifikaciji prednosti privatizacije morskih luka: njihova veća efikasnost, uticaj na smanjenje troškova prevoza, stimulisanje spoljne trgovine, povećanje međunarodne konkurentnosti, veći izbor za korisnike lučkih usluga, smanjenje ukupnog vremena transporta, smanjenje subvencija lučkoj industriji (ili čak njihovo anuliranje), veća mogućnost novog zapošljavanja, veće mogućnosti za korišćenje ekonomije obima, jačanje preduzetničke i menadžerske sposobnosti, uklanjanje birokratskih barijera, diversifikacija lučkih djelatnosti i dr.



A. Baird (1995, 1997) je predložio matricu lučkih funkcija kao opšti model za lučke uprave. Polazna tačka njegovog okvira je da, bez obzira na to da li se vlasništvo luka nalazi uglavnom u privatnim ili javnim rukama, u lučkom području uvijek postoje tri bitne funkcije luka, koje one moraju ispunjavati i obezbjediti:


- regulatorna funkcija kao primarna uloga lučke uprave, koja uključuje takve aktivnosti kao što zaštita, sprovođenje važećih zakona i propisa, licenciranje lučkih radova i zaštite interesa lučkih korisnika od rizika formiranja monopola.
- funkcija vlasnika zemlje i sve politike i razvojne strategije koje iz toga proizilaze, održavanje lučke infrastrukture (kanali, lukobrana, drumski i željeznički pristup do lučkih objekata) i
- operativna funkcija, tj. fizičkog prevoza robe i putnika između mora i kopna.



Tabela br.1 : Matrica osnovnih lučkih funkcija s institucionalnog aspekta

Lučka funkcija	regulatorna	vlasnik zemlje	operativna
Tip lučke vlasti			
javna	javna	javna	javna
javno-privatna	javna	javna	privatna
privatno-javna	javna	privatna	privatna
privatna	privatna	privatna	privatna

Izvor: Baird, 1995; 1997.



Za obuhvat nevedenih funkcija koristi se matrica prikazana u tabeli br. 1, koja omogućuje da se utvrdi uticaj javnog i privatnog sektora u bilo od navedenih funkcionalnih segmenata, kao i predlog četiri glavna obrasca (lučke uprava, svojina, upravljanje i rad) u kojoj vlada može da organizuje svoju lučku industriju. Modeliranje obuhvata četiri vrste lučke uprave: javna luka (u kojoj su sve tri navedene funkcije pod kontrolom vlade, pa predstavlja sinonim za sveobuhvatnu luku), javno-privatna luka s dominantnim javnim sektorom (operativnu funkciju kontroliše privatni sektor, regulatornu i zemljoposjedničku vlada), privatno-javna luka s dominantnim privatnim sektorom (zemljoposjednička i operativna funkcija su u privatnim rukama, a regulatorna ostaje u javnom sektoru) i privatna luka. Poslije utvrđivanja koji od tri navedena osnovna lučka elementa (ili aktivnosti) treba da dobije veću odgovornost javnog ili privatnog sektora, može se utvrditi opseg privatizacije u bilo kojem sektoru luke.

Postoje četiri mogućnosti, koje su prikazane u tabeli br. 1. Prva kombinacija je javna luka, koja se takođe naziva “sveobuhvatnom”, kod koje nema uključenosti privatnog sektora. U tom slučaju sva tri elementa (regulator, zemljoposjednik i operator) spadaju u nadležnost države. U opštem slučaju, prvi elemenat lučke aktivnosti koji treba prenijeti na privatni sektor su lučke operacije. U tom modelu lučka zemlja je u javnom vlasništvu, a regulatorne aktivnosti takođe spadaju u nadležnost javnog sektora. Zatim se privatizuje zemljište i tek na kraju operativne aktivnosti. Odluka o tome koji će model usvojiti konkretna država i/ili morska luka zavisi od specifičnih okolnosti i njihovih prioriteta.



ZAKLJUČAK

Brojna teorijska istraživanja i konkretna praksa su u opštem smislu pokazali da je za ekonomski razvoj neophodna primjena pluralističkih institucionalnih okvira i da su divergentne razvojne putanje i reformski rezultati u značajnoj mjeri uslovljeni različitim institucionalnim uticajima. Odnos institucionalnog ambijenta i donošenja upravljačkih i strategijskih odluka u poslovanju morskih luka, kao i u njihovom pratećem uslužnom (terminalskom i provajderskom) poslovanju pruža aktualnu istraživačku platformu za izradu njihovih razvojnih planova kreaciju budućih institucionalnih promjena. Komparativna analiza širokog klastera institucionalnih faktora i parametara, koji djeluju na dva ključna nivoa u morskim lukama (upravljanje u morskoj luci i upravljanje lučkih vlasti) pokazuje dugoročno opadanje uticaja lučkih vlasti, uz povećanje uloge i značaja (tj. “pregovaračke moći”) globalnih igrača (investitora, operatora i dr.), kao i fleksibilno zadržavanje značajne uloge državnih organa. Istraživanja u ovom radu, pokazala su da su pluralistička institucionalna prilagođavanja bila najvažniji metod koji su primijenile razvijene i napredne morske luke u potrazi za održivom konkurentnošću. Iako su konstatovane značajne promjene institucionalne uloge osnovnih subjekata morskih luka s aspekta razvojnih barijera u dijelu lučkih funkcija, servisa i administrativnih modela, nesporno je da je evolucija osnovnih institucionalnih faktora u morskim lukama ubjedljivo pokazala sve prednosti i dominaciju pluralističkih institucionalnih aranžmana i ograničene institucionalne racionalnosti.



HVALA NA PAŽNJI