

Opstat će samo kvalitetan i obrazovan hrvatski pomorac

Zašto bi netko za hrvatske časnike po brodu platio 15.000 dolara mjesečno više nego za filipinske, odnosno gotovo 200.000 dolara više po brodu godišnje? Platit će više isključivo onda kada je performans, odnosno učinak broda s hrvatskom posadom sigurniji, kvalitetniji i provjereniji!

Piše kapetan
Mario ZOROVIĆ

Svjedoci smo nove ekonomske krize u pomorstvu koja ulazi u četvrtu godinu i ne pokazuje znakove posustajanja. Razloge drastičnog pada vozarina na razinu ispod ekonomske isplativosti broda, svodimo na dva glavna razloga:

- 1.) Smanjena potreba za prijevozom roba i sirovina (globalna ekonomska kriza)
- 2.) Veća ponuda od potražnje brodskog prostora (višak brodova na tržištu)

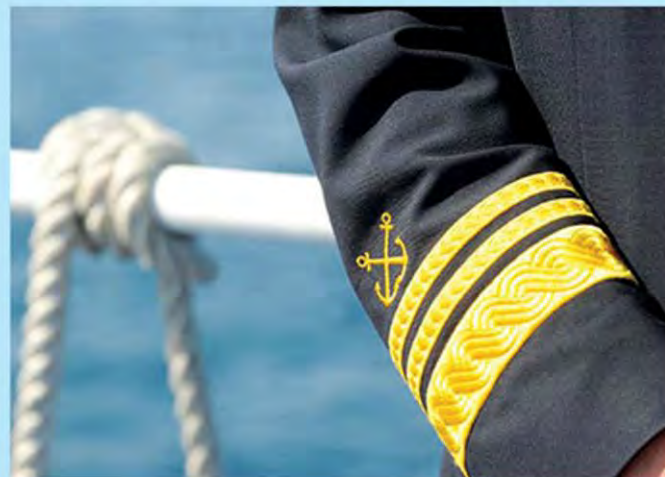
Globalna ekonomska kriza

Sve je počelo financijskom i bankarskom krizom u drugoj polovici 2007. godine, uzrokovanom ogromnim hipotekarnim kreditima problematičnim dužnicima koji te iste kredite nisu mogli vraćati. Riječ je o nekoliko centraliziranih i moćnih financijskih institucija koje su kontrolirale

većinu svjetskih tokova novca.

Financijska kriza, zbog nestašice novca, dugova i ograničenog kreditiranja, neminovno se prenijela na realni sektor gospodarstva, odnosno proizvodnju, trgovinu, industriju, potrošnju, investicije i zaposlenost, odnosno usporenu dinamiku rasta većine zemalja.

U takvim uvjetima logično je da se smanjuje potreba za globalnim prijevozom robe i sirovina, a znamo da se više od 65% ukupnog međunarodnog robnog prometa odvija morem.



Višak brodova na tržištu

Pomorski statistički izvori i konzultantske kuće procjenjuju da je danas 20% brodskog prostora više nego što je potražnja za istim, barem kada je o tankerima riječ. Ne zaostaju niti brodovi za prijevoz suhog tereta. Opet možemo navesti dva bitna razloga. Jedan je povlačenje brodova s jednostrukom oplatom ili "single hull vessels", usvojenom Marpol kon-

vencijom iz prosinca 2003. godine, poslije potonuća i pomorske katastrofe tankera "Prestige" u studenome 2002. godine. Cilj konvencije je povlačenje tankera s jednostrukom oplatom sa tržišta u razdoblju od 2005. do 2010. godine u svrhu sprečavanja, odnosno smanjivanja rizika onečišćenja mora uslijed sudara, nasukavanja, potonuća i slično. Shodno tome gradio se veći broj brodova kako bi se zamijenili postojeći u zadanom vremenskom roku.

Istovremeno u tom periodu traje razdoblje "zlatnih" vozarina i enormnih zarada brodara kada pojedini brodovi, zavisno o veličini i ostalim tržišnim faktorima zarađuju izuzetno visoke naknade koje se mjere između 40 i 50 tisuća dolara dnevno, a u pojedinim trenucima dostižu i stotinjak tisuća dolara dnevno. Potaknuti visokim zaradama, grade se i nemilice naručuju novi brodovi. Zapanjuje činjenica da je 1. siječnja 2009. godine knjiga narudžbi novih brodova

iznosila 50% ukupne trenutne svjetske trgovačke flote. Cijene polovnih brodova dostižu neslućene razmjere, nema mjesta za gradnju novih brodova u škverovima.

Zaključak nije teško donijeti

S jedne strane imamo financijsku i gospodarsku krizu sa prije spomenutom smanjenom potrebom za prijevozom roba i sirovina zbog pada proizvodnje, trgovine, industrije i potrošnje, a s druge strane velik rast broja brodova i broskog prostora. Uslijed nagle i drastične neravnoteže ponude i potražnje, na tržištu dolazi do neslućeno niskih vrijednosti vozarina koje s današnjim vrijednostima generalno ne dopijevaju pokriti niti osnovne troškove eksploatacije broda. Nadalje, mnogi brodari su visoke zarade pogrešno investirali u gradnju novih ili kupovinu polovnih brodova, te u kupovinu manjih brodarskih kuća.

U velikoj većini brodari su se odjednom našli u situaciji gdje su visoke zarade krivo investirali u gradnju ili kupnju polovnih brodova te u loše investicije kopovine manjih brodarskih kuća.

Na taj način vrlo brzo su se doveli u nezavidnu financijsku situaciju u kojoj su mnogi počeli prodavati imovinu u bescjenje, odustajati od gradnje brodova uz novčane naknade brodogradilištima, zaduživati se pri bankama i fondovima, a u konačnici neki proglasili i bankrot.

Koji su potezi brodarka?

Brodari su prisiljeni smanjiti operativne troškove brodova, kao jednu od najvažnijih mjera uštede, ne da bi zaradili više, već da bi što duže opstali s gubitkom i tako produžili životni vijek svojih firmi. Malo je danas onih koji se mogu pohvaliti drugačijom poslovnom situacijom.

Operativni trošak broda sastoji se od niza troškova vezanih uz administriranje dnevnih poslova potrebnih kako bi se uspješno izvršavali postavljeni ciljevi. Mogu biti fiksni i varijabilni, a spominjemo najčešće troškove brodske posade, osiguranja, tehničkog održavanja broda, nabave te upravljanje brodom od strane managementa ili tzv. "3rd party" (treće strane).

U kratkom vremenskom



periodu najviše se može utjecati na troškove posade broda koji pripadaju varijabilnim troškovima. Variraju u vrsti i namjeni broda, a iznose nerijetko preko 50% od ukupnih dnevnih troškova broda.

Kako bi smanjili troškove posade, brodari nerijetko pribjegavaju smanjenju posade do granica "minimum safe manninga" ili minimalno dozvoljenog broja posade, a jedan od čestih poteza je potraga za jeftinijom posadom.

Europski pomorci, a samim time i hrvatski, jedni su od najskuplji na tržištu pomorske radne snage što ih čini nekonkurentnijim u vrijeme gospodarske krize i loše zarade brodarka. Jeftinija radna snaga dolazi iz Azije i nalazi se prvenstveno na Filipinima koji čine daleko najveću pomorsku radnu snagu na svijetu od gotovo 400.000 ljudi što predstavlja skoro 1/3 ukupnog broja pomoraca. Sve veći broj pomoraca dolazi iz mnogoljudne Kine i nekih

manjih azijskih zemalja. O hrvatskoj posadi nećemo niti govoriti, ona je već odavno izgubila mjesto na svjetskim tržištima. Ono što zabrinjava je da sve veći broj hrvatskih časnika gubi utrku s azijskim kolegama.

Što donosi budućnost?

Ono što dolazi teško je predvidjeti. Ja bih, poučen mojim 15-godišnjim iskustvom na međunarodnom

zloga za taj optimizam.

1.) Kvaliteta čini razliku - hrvatski pomorac mora biti bolji od drugih da bi opravdao uloženi novac i zadržao radna mjesta te otvorio nova. Što zna i biti bolji, reći ćemo malo kasnije.

2.) Svi sele u Aziju, razlike u plaćama se smanjuju - ako svi crpimo vodu iz istog izvora, on neminovno presušuje, a cijena vode raste. Upravo to se događa na azijskom tržištu. Raspoloživog kadra je sve manje i gotovo ga nema. S grozničavim "stvaranjem" novog pomorskog kadra kvaliteta istog drastično pada, dok s druge strane zbog nedostatka, cijena pomoraca raste. S obzirom na povećanu potražnju, a smanjenu ponudu, svjedoci smo da su brodari trenutno prisiljeni dizati plaće azijskim pomorcima dva do tri puta godišnje kako bi ih zadržali na svojim brodovima. Razlike u primanjima pomoraca na globalnom nivou se smanjuju.

3.) Svjetsko tržište neminovno raste, a s njime i broj brodova i pomoraca - nije teško zaključiti da će se s obzirom na rast broja ljudske populacije stalno povećavati svjetsko tržište, a time i potreba za prijevozom robe i sirovina morskim putem kao najjeftinijim i napouzdanijim. Specifičnosti tržišta i oscilacija pojedinih industrijskih grana i usluga, vezano uz ekonomski svjetski poređak, uvijek će biti prisutne,





no realno je očekivati da će tržište globalno rasti. Vodeće konzultantske tvrtke procjenjuju da danas nedostaje 10.000 kvalificiranih časnika, s tendencijom rasta.

Što znači biti bolji od drugih?

Vratimo se na kvalitetu pomoraca i značenje onoga biti bolji od drugih. Ako imamo isti proizvod, očekujemo da onaj skuplji bude bolji i kvalitetniji kako bi zadovoljio naše potrebe i očekivanja u odnosu na onaj jeftiniji. Dakle, želimo povrat ulaganja i opravdanje za uloženi novac.

Zašto bi netko za hrvatske časnike po brodu platio 15.000 dolara mjesečno više nego za filipinske, odnosno gotovo 200.000 dolara više po brodu godišnje? Pa, pomnožite tu brojku s brojem brodova koje brodar ima.

Platit će više isključivo onda kada je performans, odnosno učinak broda s hrvatskom posadom sigurniji, kvalitetniji i provjereniji!

Učinak svakog broda je mjerljiv i možemo ga nazvati operativnom izvrsnošću, a sastoji se od:

* točnog i besprijekornog prijevoza robe i sirovina od točke ukrcanja do točke

iskrcanja

* kvalitnog održavanja broda i brodske opreme

* sigurnosti posade (bez smrti i povreda) i samoga broda (sudar, sudar, sudar, požar i sl.)

* sprečavanje negativnog učinka na okoliš poput onečišćenja mora uljima, kemikalijama, smećem, onečišćenja atmosfere i sl.

* uspješnosti raznih brodskih inspekcija i provjera od međunarodnih konvencija i pravilnika vezanih za brod i posadu (Port State Control), kontrola države čiju zastavu brod vije (Flag State Control), provjere broda od strane naftnih tvrtki čiji teret brod prevozi (SIRE, Vetting reports) pa sve do internih revizija i pregleda samih brodarstvenih kompanija (Audits)

Pomorstvo i brodarstvo je vrlo kompetitivna, konkurentna i neobično dinamična grana industrije s tankom linijom između vrlo isplativih titana i propadajućih tvrtki, ponekad unutar relativno kratkog vremenskog perioda.

Kvalitetan i dobro obrazovan pomorac često može donijeti prevagu na stranu uspjeha.

To ne smijemo nikada smetnuti s uma.