

## Da li kupiti (kupovati) brodove ?

(Razmišljanja povodom 30-obljetnice Mediteranske plovidbe, Korčula, i krize u kojoj se pomorstvo pa i Mediteranska plovidba nalazi, a suočeni s pitanjem u naslovu)

Možda će mnogi reći da je pitanje suvišno, besmisleno i nepotpuno postavljati.

Ustvrdit će da brodove treba kupovati i da je za to sada prava prilika, jer u ovom razdoblju krize u pomorstvu može se kupiti brod ispod njegove »stvarne« vrijednosti.

Nije mi namjera da nagađam što će tko reći ili misliti kad pročita ovaj naslov.

Pišem ovaj napis da bih rekao što mislim o pitanju »Da li kupiti (kupovati) brodove?« i da bi ponukao one koji ga pročitaju da pomognu odgovarati na njega. Da me uvjere kako uistinu treba kupovati brodove, jer ja u to nisam uvjeren.

Mislim, naime, da postoje valjani razlozi koji opravdavaju nedoumicu i koji plediraju za drugačiji odgovor ili barem nameću dužnost da se temeljito razmisli prije nego se na postavljeno pitanje odgovori potvrdno. Siguran sam svakako da je vrijeme daleko iza nas kada je pitanje »da li kupovati brodove« bilo izlišno postavljati.

Pokušat ću navesti razloge i okolnosti koji opravdavaju svaki oprez kod kupovanja brodova, ako ne kupovanja uopće, a ono barem kupovanje brodova zato što ih netko drugi prodaje ili zato što u datom momentu možemo »zastvoriti« financijsku konstrukciju.

Da bih potkrijepio ovu tvrdnju vratit ćemo se nešto unatrag, prisjetit se nekih činjenica i događaja koji su već povijest. Rasvijetlit ću malo okolnosti pod kojima je osnovana Mediteranska plovidba i kako se razvijala.

Mediteranska plovidba osnovana je daleke 1955. godine odlukom o decentralizaciji trgovačke mornarice FNRJ. Tom odlukom Korčulansko-pelješka obalna plovidba, kako se Mediteranska plovidba tada zvala, dobila je deset motornih jedrenjaka (drvenih trabakula) ukupne nosivosti 1.220 tona i prosječne starosti 30 godina. Predmet poslovanja bio je prijevoz robe i putnika u obalnom Jadranskom moru. U vrijeme tih poratnih godina stari trabakuli kojima je Mediteranska plovidba raspolagala imali su svrhu. Zbog nerazvijenih prometnica na kopnu i oskudnih prometnih sredstava, stari trabakuli bili su jedina veza obale s otocima. Tada se vjerovalo da su trabakuli nezamjenjivi i »vječnik«. Nije se, međutim, moralo dugo čekati da se uvjerimo kako je vjera u vječnost motornih jedrenjaka kao sredstva za prijevoz robe i putnika zabluzila.

Jedrenjaci su gotovo preko noći izgubili svaki geospodarski značaj i bili osuđeni na umiranje.

Pretjerano rečeno bojali smo se da kroz nekoliko godina više nećemo znati kako su jedrenjaci izgledali.

Da nije bilo pijeska to bi se i dogodilo. Pijesak je tada bio ostao jedini teret koji je trebao prijevozne usluge motornih jedrenjaka. Na sreću prije nego što smo svojevolumeno potopili trabakule (jer legalnih odluka o potapanju je bilo i mnoge su realizirane) nautički turizam je dao trabakulima priliku da izbjegniju egzekuciju potapanja. Kako bilo da bilo trabakuli su od cjelokupnog prijevoza tereta među lukama na obali i između obale i otoka spali na prijevoz pijeska i turistička krstarenja. Svaki drugi prijevoz tereta s jedrenjacima je beznačajan i može se zanemariti.

Razlozi zašto su jedrenjaci u smislu prijevoza tereta izgubili svaki značaj jasne su pouke. Izgradnjom prometnica i trajektnih veza i usavršavanjem kopnenih prometnih sredstava bilo je jeftinije (jeftinije je ovdje sinonim za sve prednosti koje je taj način prijevoza donio) ukrcati teret u tvornici kod proizvođača, prevesti ga istim prometnim sredstvima i predati ga neposrednom potrošaču, njegovom skladištu, radnici ili prodavaonici. Tu prednost nije mogao anulirati sentimentalni odnos spram jedrenjaka niti vjera u njihovu vječnost. Ostali smo, dakle, bez motornih jedrenjaka logičnom posljedicom razvoja prometa i tehnologije prijevoza. To nije bilo moguće spriječiti.

Slijedeći korak je učinjen rukovodeći se tradicionalnim razmišljanjima i držeći se tradicionalnih uvjeta da je za bavljenje pomorskim prijevozima dovoljno imati brod i more, što je kroz dugu povijest pomorstva bila istina. Smatralo se logičnim da kad već nema posla u Jadranskom moru da je prirodno da se djelatnost nastavi u najbližem, susjednom Sredozemnom moru.

No, pred našim očima propala je gotovo cijela flotila jedrenjaka. Zašto? Postojali su i brodovi i pomorci i more, ali se nisu održali. Motorne jedrenjake više nisu trebali vlasnici roba. Činjenicu da će na razvoj brodarstva sve manje utjecati brodovi, a sve više vlasnici roba, brodari teško prihvaćaju. Brodari su konzervativni!

Već tada, a sada i u buduću, pogotovo po mom mišljenju vlasnici roba diktirali će sve uvjete brodarima. Vlasnici roba drže sudbinu brodarstva u svojim rukama, što u prošlosti nije bilo tako ili ni izdaleka tako kako je sada. Vlasnici roba su naručioc brodske prostora i te narudžbe specificiraju sve preciznije. Naručuje se točno određena vrsta broda, potpuno prilagođena naravi tereta, veličina broda, brzina, podesnost broda relaciji na kojoj se teret prevozi itd. itd.

Slikovito rečeno vlasnici tereta naručuju brod »teretu po mjeri« kao odijelo. Prošla su vremena kad su vlasnici tereta s nestrpljenjem s već pripremljenim teretom u luci očekivali brod i bili sretni da ga brod može ukrcati i prevesti na odredište.

Tada je brodar, čak i sa jednim brodom, bio samostalan poduzetnik, u mogućnosti da diktira uvjete prijevoza. Roba je bilo »mnogo« a brodova »malo« i pristizali su sporo.

Daleko su ta vremena iza nas i treba se osloboditi tradicionalnog pristupa brodarstvu, zaboraviti tradicionalne uvjete, jer su oni po našem mišljenju nepovratno otišli.

Prihvaćena tehnologija prijevoza roba »od vrata do vrata« umanjila je još više značaj pomorstva, učinila ga potpuno ovisnim i namijenila mu ulogu karike u lancu transporta roba i sasvim ga ugradila kao segment u globalni sustav trgovine i prometa.

Malo je danas važna činjenica »imati brod«, jer što učiniti s brodom ako nije »po mjeri« tereta kojeg treba prevesti. Danas sve više u svijetu ima poduzeća koja se osnivaju da budu na usluzi robama koje su namijenjene prijevozu morem, a sve više klasičnih brodarka propada, jer ne mogu udovoljiti uvjetima koje nameće izmijenjena struktura roba u prijevozu.

Takozvani »ship menagement« — poduzeća su dokaz koji govori da klasična pomorska brodarka poduzeća gube značaj i mijenjaju fizionomiju. Da se ove činjenice prihvate kao logične ne mislimo da treba velika pamet, dovoljno je globalno poznavanje razvoja proizvodnih snaga, dovoljno je da se napredak priznaje kao neminovan proces i da se onda kao posljedica tih činjenica dođe do zaključka da brodarstvo (pomorstvo) nije više što je bilo i da ga treba razvijati prema zahtjevima roba.

U ne tako dalekoj prošlosti velike količine roba, prije svega one u sirovinskom stanju, kretale su se iz nerazvijenih u razvijene i industrijalizirane zone svijeta. Te prijevoze mogli su obavljati i obavljali su uglavnom brodovi i to brodovi velikih tonaža. Već sada smo svjedoci da se pojedine zemlje samo iznimno i u krajnjim slučajevima odlučuju da izvoze robe u stanju izvoznih sirovina. Svaka pa i najsiromašnija država ide za tim da barem donekle predvodi svoje sirovine, a nastojanja i želje su da ih finalizira. Ta nastojanja ići će dalje, a to znači da količine roba u prijevozu morem postaju drastično manje. Tko danas npr. koristi brodove

za prijevoz žive stoke, a pred dvadesetak godina smo to radili. Kako to danas neshvatljivo izgleda. Još su svježija sjećanja na narudžbe za gradnju »super brodova« (bulk carier), veličine kojih su dosezale i do 500.000 tona nosivosti. Narudžbe tih »super« brodova izazvale su velike probleme i graditeljima. Muku su mučili kako graditi takvu grdosiju, na koji ga navoz smjestiti i kako takav kolos porinuti u more. Pribjegli su gradnji u dva odvojena dijela. Svaki od tih dijelova odvojeno porinuli s navoza, a onda dijelove spajali u jednu cjelinu u moru, nakon porinuća. Danas takvih narudžbi, koliko mi je poznato nema, a bojim se da već izgrađeni uopće imaju posla.

Ne grade se više ni super tankeri, i za njih je splasnuo interes, a da li će se više vratiti u nekadašnjem opsegu zaista je veliko pitanje. I gradnja naftovoda smanjuje interes i potražnju za velikim tankerima. Danas proizvođači mesa ugovaraju isporuku mesa točno određenih pozicija, govedih buteva npr. Koliko je daleko vrijeme kada će zahtjevi postati precizniji. Npr. prijevoz 200 tona bifteka ili 100 tona kokošnjih bataka, ili je to vrijeme već tu. Ako su ove pretpostavke točne, lako je zaključiti da je brodarstvo na prekretnici i da ovakvo kakvo jest neće opstati. Od kada npr. nismo imali narudžbu za prijevoz sirove kože (zašto) i kada ćemo je ponovo imati?

Sigurno se može pretpostaviti da će se južno voće i povrće ubuduće prevoziti brodovima samo u količinama koje se mogu konzumirati u prirodnom stanju. Ostalo će po svoj prilici prerađivati proizvođač i prodavati prerađevine.

Nisu li ovo razlozi koji već sada imaju odraza na narudžbe za gradnju brodova?

Narudžbe za brodove hladnjače učinjene pred dvadesetak godina išle su maksimalno do veličina od 250.000 kubičnih stopa rashladnog skladišnog prostora. Za proteklo razdoblje iz godine u godinu zahtjevi za veličinom su stalno rasli tako da su danas dosegli veličinu od oko 500.000 kubičnih stopa skladišnog prostora. Nažalost, nakon što su takvi brodovi sagrađeni i isporučeni, shvatilo se je da je ta veličina brodova neprimjerena tržišnim uvjetima rashladnog brodske prostora.

Poznavaoci prilika na tržištu brodske prostora smatraju da je sada najkonjunktorniji, ako se uopće može upotrijebiti ta riječ, brod hladnjača do cca 200.000 kubičnih stopa skladišnog rashladnog prostora. Činjenica da Evropa danas djelomično opskrbljuje Bliski Istok smrznutim pilećim mesom avionskim prijevozom govori u prilog gornjim činjenicama.

Mediterranska plovidba orijentirala se na flotu za prijevoz hladnog tereta prije svega jer je, činilo se, tu flotu mogla zaposliti za uvoz banana i južnog voća. Jugoslavija je, naime, pred nekoliko godina uvozila i do 120-150.000 tona banana godišnje. Na taj uvoz mogli smo se osloniti barem s dijelom brodova. Ali na koga se osloniti u zapošljavanju brodova kad Jugoslavija danas



uvozi tek 10% tih količina, naravno u partijama i uz posebne aranžmane s izvoznicima, koji diktiraju uvjete prijevoza. Mediteranska već godinama ne prevozi ni kila tereta za domaće uvoznike. Mi sadašnje uvjete na tržištu brodskog prostora nazivamo krizom. A dosadašnja praksa, koja se može nazvati pravilom, govori da brodove treba kupovati u razdobljima kriza u pomorstvu, da je to vrijeme za jeftinu kupnju i brzu i bezbolnu otplatu kroz eksploataciju broda u vremenu stabilizacije i buma tržišta, koja nakon krize kao po pravilu dolazi.

Slijedom razmišljanja u ovom napisu moram se zapitati da li je sadašnja situacija na tržištu brodskog prostora privremena kriza ili je to normalno i dugoročno stanje uvjetovano razvojem proizvodnih snaga, primjenom novih tehnologija u prijevozu roba, koje određuju veličinu, narav i broj brodova u globalnom sustavu proizvodnje, trgovine i prometa dobara?

Na postavljeno pitanje bliži sam odgovoru da ovo više nije kriza već kako rekoh jedno dato dugoročno stanje koje brodarstvu nameće zahtjeve prilagodbe na njih. A to nikako ne znači kupovati brodove kojih sada na tržištu ima u izobilju i po »jeftinim« cijenama. Jer, »jeftin« brod je, kao malo koji proizvod, relativan pojam.

Da li je neki brod jeftin ili skup, bez obzira koliko je plaćen, može se ocijeniti tek u eksploataciji broda.

Brod, ma po bilo kakvoj »niskoj« cijeni kupljen, ako se ne može zaposliti ili ako radi s gubicima, ne samo da nije jeftin, nego bez obzira na godine starosti ili utrošene izvoze za njegovu nabavku, vrijedi zajedno onoliko koliko ga plaća rezalište, po kilu starog željeza.

A rezališta brodova grade se i u gradnju rezališta ulažu se velika sredstva, daleko veća nego u gradnju brodogradilišta. Japanci pretpostavljaju da će za rezanje silne tonaže u raspremi trebati ogromni kapaciteti rezališta i pripre-

maju se za to. Treba li im vjerovati? Kako uz ovakve činjenice odgovoriti bez dileme na pitanje »Da li kupiti brod«?

Ako je i bilo vrijeme kad je ovo pitanje bilo suvišno postavljati, siguran sam da to danas više nije. Danas se mogu jednostavno i brzo kupiti brodovi iz »druge ruke«, jer leže vezani u raspremi, bez posla. Tržište ih dakle ne treba. Kad će ih biti moguće zaposliti i pod kojim uvjetima, ne znam.

Brodovi brzo stare. Znamo da brod kojega smo trebali jučer, nećemo trebati sutra. A, ne znam kakav brod trebamo sutra i ne znam kad je to sutra. Kad bih to znao, dileme ne bi bilo. Ovakve dileme su za mene opravdane. Lako onima koji znaju, njih ove dileme ne muče.

Ovaj napis će netko shvatiti kao nekrolog brodarstvu i smatrat će da je neprihvatljiv i štetan, i kazat će da se nekrolozi pišu posmrtno, a da brodarstvo još živi i da će živjeti kao neophodna djelatnost u okviru svjetske razmjene dobara. Istina, brodarstvo nije »mrtvo« i nadamo se da neće »umrijeti« i nisam mu htio pisati nekrolog. Htio sam ukazati na okolnosti i činjenice koje brodarstvu nameću drugačiju ulogu i značaj i koji zahtijevaju da se brodari i brodograditelji pripreme na vrijeme za tu novu ulogu, jer inače, ostanu li ovakvi kakvi su sada, možda će uistinu trebati pisati nekrologe i jednima i drugima.

Danas brodari mogu opstati ako grade brodove kakve treba privreda, moraju imati oslonce na tu privredu, prije svega onu vlastite zemlje. Moraju graditi brodove uz zajednička ulaganja i vlasnika roba i ulaganja brodogradilišta.

Za opstanak i razvoj brodarstva interesa mora imati država kao politička zajednica i država kao privredna cjelina.

Zato smatramo da bi u preorijentaciju brodarstva morali ući zajedničkim ulaganjem i brodari i brodograditelji i trgovci, uz optimalna sistemska rješenja društvene zajednice.

