

lučko - tarifna politika i njen odraz na poslovanje male obalne plovidbe

Kap. Krešimir MARGARETIĆ

Tarife lučkih usluga, koje jugoslavenske luke primjenjuju u svom poslovanju su, u načelu, jedinstvene za sve brodove, bez obzira na njihovu veličinu, tonažu, kategoriju plovidbe, zastavu koju brod vije itd.

Jedinu iznimku u Tarifi nalazimo u »naknadi za upotrebu obale« kada brodovi vrše tzv. »razvoz« tereta« tj. prijevoz tereta među domaćim lukama.

Ovako jednostavan pristup ovom pitanju, koji ne razlikuje pojedine vidove brodarstva i njihove specifičnosti, ima u praksi određene posljedice, a

u nastavku bi pisali kako se one odražavaju na naše obalno brodarstvo.

Primjenom jedinstvene Tarife na sve brodove podjednako, velike i male, preoceanske i obalne, stvara se prividni utisak pravičnog postupanja i jednakosti, što bi bilo i sasvim prihvatljivo, kada bi cjelokupno brodarstvo radilo pod jednakim ili približno jednakim uvjetima. Ali, kako brodovi obalne plovidbe posluju pod posebnim, dosta lošijim uvjetima, na jednom lokalnom i ograničenom tržištu, koje je osim toga podložno sezonskim oscilacijama, primijeniti na njih sve odredbe lučkih tarifa kao na ostale tramperske i

linijske brodove znači onemogućiti im rad polazeći sa gledišta ekonomske računice.

U objašnjavanju rečenog možda je najviše ilustrativan primjer »lučkih naknada za upotrebu obale«. Naime, naše luke, osim što krcatelju ili primaocu tereta naplaćuju manipulaciju tereta u luci, zavisno o vrsti tereta, od broдача posebno naplaćuju naknadu za korištenje operativne obale za koju je brod vezan dok vrši trgovačke operacije u luci. Njihovoj naplati, a posebno onakovoj, koja za osnovu obračuna uzimlje izmanipuliranu tonu tereta, pribjegava mali broj zemalja. Ove naknade, kako smo u samom početku naveli, razlikuju se u stavovima za robu u razvozu i za robu u međunarodnom prijevozu. Ove su razlike velike i dok se u razvozu kreću oko 3 dinara po toni ukrceanog/iskrcanog tereta, za robu u međunarodnom prijevozu iznosi USA\$ 1, dakle, negdje oko 18,30 dinara.

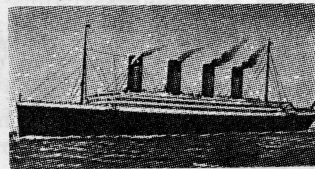
Za broдарom u dugoj plovidbi, visina naknada neće predstavljati neki poseban problem, jer bez obzira kolika ona bila, on će je svakako uzeti u kalkulaciju svojih troškova putovanja kao jednu od stavki kalkulacije. On je u mogućnosti da to učini, jer teret prevozi na dugim relacijama, gdje do punog izražaja dolaze finansijske prednosti pomorskog transporta kao najjeftinijeg, a često i zbog toga, što je transport robe morskim putem i jedino moguće.

Sa broдарom u obalnoj plovidbi, slučaj je potpuno drugačiji. On teret može razvoziti među jugoslavenskim lukama i u tom slučaju primijenit će mu se stav za lučke naknade važeće za robu u razvozu, koje on još donekle može podnijeti. Ali broдар obalne plovidbe (uvijek govorimo o kategoriji male obalne plovidbe) može svojim brodovima vršiti i međunarodna putovanja. To su putovanja na kratkim relacijama, redovito i kraćim nego kad se plovi među jugoslavenskim lukama, a odnose se na prijevoze iz domaćih luka za jadranske luke Italije, Albanije, ponekad grčke u granicama MOP i obratno. Ali, bez obzira na te relacije i daljinu, već samo zato što se radi o međunarodnom putovanju, luka primjenjuje naknadu i do šest puta veću nego za teret u razvozu, tj. za na primjer pakovani teret ili drvo (koje predstavlja većinu prijevoza za Italiju) USA\$ 1. — kao da se teret otprema u Australiju ili Japan.

Broдар obalne plovidbe nije u stanju da ovako visoke lučke naknade ugradi u vozarinu zbog više razloga. Jedan od njih je taj da se obično radi o prijevozu jeftinih tereta, koji ne podnose više vozarine. Međutim, mnogo jači razlog leži u tome što pomorski transport oštro konkuriraju sredstva cestovnog i željezničkog prometa sa svojim, često puta neekonomskim cijenama prijevoza, ili pak prednošću, koju imaju time, što vrše prijevoze »od skladišta do skladišta« izbjegavajući tako i brodove i luke, te troškove i rizike šteta koje nastaju utovarom, istovarom ili pretovarom robe. Ili, da budemo određeniji, cijena prijevoza je na ovim relacijama na taj način plafonirana, određena mimo njegove računice, i za broдача obalne plovidbe ostaje jedino rješenje, ako želi da

mu brodovi plove, da se u takove cijene uklopi pa i pod cijenu gubitka, koji je uvijek manji nego kad su brodovi vezani.

Da su broдари pred Tarifom samo prividno jednaki, može se i računski dokazati, jer zavisno o visini vozarine, u slučaju broда u dugoj plovidbi »naknada za upotrebu obale« se kreće oko 5%



vozarine i niže (što je, smatramo, veliki postotak), dok u obalnoj plovidbi dostiže iznose koji čine 10-15 posto i više. Gdje je onda tu jednakost?

Kada se sve ovo ima u vidu, onda je opravdan zahtjev broдача za smanjenjem ovih naknada na razinu onih, koje se primjenjuju za terete u razvozu, jer ne postoje ni bitnije razlike u uvjetima prijevoza u granicama male obalne plovidbe, pa zašto onda razlike u naknadama.

Ako se lučke naknade naplaćuju od broдача za korištenje operativne obale, da li je opravdano, da ona baš toliko mora opterećivati obalni brod i sa gledišta njegove veličine. Kako se radi o relativno maloj plovnoj jedinici sa malim gazom, sasvim je normalno da i za svoje operacije ukrcaja/iskrcaja ne zahtijeva vez i obalu takovih kvaliteta, kao što je to potrebno osigurati jednom velikom brodu. Ako je tako, zašto onda jednaka naknada.

Nadalje, mogućnosti veza manjeg broда u luci su zbog njegove veličine mnogo veće i korištenje obale kudikamo racionalnije. Zar i to ne bi mogao biti razlog blagonaklonijeg gledanja na ove brodove i ovaj problem.

Odredbe iz Tarife, koje se odnose na »otežane uvjete rada« u svojem djelovanju u praksi posebno teško pogađaju obalne brodove.

Po jednoj takovoj odredbi stavovi za ukrcaj/iskrcaj tone tereta povećavaju se za 25% kada se vrši sa jednim broдским vitlom i jednim derrickom. Da ovakova odredba pogađa upravo i jedino manje brodove više je nego očigledno, jer samo su oni, s obzirom na svoju veličinu, opremljeni ovako skromnijim teretnim uređajem.

Temeljem ove odredbe s obzirom da je cijena za ukrcaj i iskrcaj tone tereta približno jednaka broдскоj vozarini, događalo se i uvijek se može dogoditi, da se i iz ovoga naslova broдар ošteti za relativno velike iznose.

Smatramo da je broдар oštećen, jer ako je jednom samaricom zaista i teže raditi, postoji niz okolnosti koje na malom brodu olakšavaju rad, kao što su vrlo mala visina broда, vrlo pristupačni skladišni prostori, velika grotla, tako da teret u skladištu uopće nije potrebno nositi radi slaganja itd. Postoje, dakle, i elementi koji olakša-

vaju rad, koji bi se mogli kompezirati sa onim koji ga otežavaju, pa tako brodaru osloboditi ove teške obaveze.

Većina pomorskih prijevoza u maloj obalnoj plovidbi se zaključuje po FIO uvjetima, dakle, bez rizika i troška za brodaru kod ukrcaja i iskrcaja tereta, te zato još čudnija izgleda odredba po kojoj je otežani rad izričita obaveza brodaru, koju on treba podmiriti umjesto da bude trošak onoga koji i inače snosi ukrcajno-iskrcajne troškove.

U Tarifi je predviđeno i da je najmanja obračunska jedinica 1000 kg. Spregom ove odredbe i one o radu sa jednim vitlom može se dogoditi da na pr. brodar više plati iz ovoga naslova nego što naplati vozarinu za prijevoz takove robe. Ovo može izgledati apsurdno, ali zbog toga ovo i pišemo. Treba imati na umu i to, da brodar u času zaključenja ugovora i ne zna da li će se teret krcati ili iskrcati obalnim ili brodskim dizalicama, pa je uvijek u riziku što se tiče plaćanja otežanog rada.

Nadamo se, da smo i ovim osvrtom na »otežane uvjete rada« uspjeli dokazati, da se Tarifa ne odnosi na svakoga jednako, da u praktičnom radu teže posljedice snosi manji i slabiji.

U osvrtu na »brodsku ležarinu« citirali bismo Tarifu, po kojoj je »plaća brod za korištenje luke u ma koje svrhe, osim radi ukrcavanja odnosno iskrčavanja putnika i robe«. Kada brod dolazi u priliku da nepotrebno gubi vrijeme u luci ne vršeći osnovnu djelatnost za koju je namijenjen? To su za brodaru redovno neugodni i teški trenuci: ili nema tereta, pa brod čeka, ili je ne vrijeme, pa brod ne može isploviti, ili je brod u havariji i sl.

Manji brod u takovim momentima teško da bi mogao koristiti našu luku kao luku utočišta, a iz jednostavnog razloga što ne bi bio u stanju plaćati vrlo visoku tzv. »brodsku ležarinu«, koja kako je sada utvrđena, iznosi USA \$ 4,50 po metru dužine broda.

Napose što je visina ove ležarine velika, ali ne možemo nikako preći preko toga, da je ovime opet pogođen manji brod. Tako bi na pr. preko-oceanski brod od 15.000 tona nosivosti dužine 150 metara platio dnevno na ime ležarine USA \$ 675, dok bi obalni brod od 500 tona nosivosti i dužine 50 metra za isti period trebao platiti USA \$ 225.

Nesrazmjer je očigledan. Njihove nosivosti, su u odnosu 1:30, dok su u obavezi ležarine 1:3.

Prekooceanski brod ima i mogućnost isplovljenja ili sidrenja i tako ponekad može izbjeći ove troškove. Što učiniti sa malim brodom? Usidriti ga? Izvrnuti ga višestrukim opasnostima mora, valjanju, posadu nepotrebnom mučenju. Zar je sve to potrebno, kao i u odnosu na gaz, veličinu, mogućnost brzog premještanja i dr. Uvijek ili skoro uvijek se u luci može takovom brodu naći komadić obale, gdje se on može vezati i biti u sigurnosti. Ovime nismo završili nabranjanje primjera koji govore o tome kako se lučko-tarifska politika reflektira na obalno brodarstvo, nadajući se, da smo i ovime dovoljno ukazali na postojeći

problem, na teškoće poslovanja obalnog brodarstva.

Starost brodova (većina ih je preko 25 godina starosti) i njihovo brojčano brzo smanjenje (o tome se najbolje uvjeriti kroz pom. godišnjake), ne samo zbog lučko-tarifne politike, nego i zbog drugih razloga o kojima sada nismo govorili, upućuje na to, da, ako se nešto ne poduzme, vrlo brzo ćemo ostati bez obalnog brodarstva. I na ovim kratkim relacijama će prijevoze preuzeti strani brodari sa svojim tehnološko suvremenijim brodovima, što i sada već čine.

Takav tretman obalnog brodarstva sasvim je u suprotnosti sa njegovom ulogom i značenjem, koji bi ono pćenito trebalo imati s obzirom na tako dobro razvijenu obalu sa brojnim otocima kao što je naša, pogotovo u uvjetima još nedovoljno razvijene otočne infrastrukture.

Zanemarivanje i zapuštanje obalnog brodarstva bi imalo veoma loše posljedice i za određene grane privrede, a posljedice koje bi u određenim uvjetima imala cijela zemlja sa stanovništva sigurnosti i obrane su svakako pitanja mnogostruko važnija, teža i složenija nego ona koja smo već spomenuli. Određeni pokušaji iznalaženja prihvatljivijih rješenja se na inicijativu brodarskih poduzeća i Zajednice pomorskih brodaru vode već preko godinu dana.

Plenum Grupacije pomorskih luka se izjasnio u prilog traženja rješenja ocijenivši »da apel Zajednice pomorskih brodaru odnosno radnih organizacija obalne plovidbe treba ozbiljno razmotriti na prvom narednom sastanku Koordinacionog odbora za komercijalno i tarifska pitanja Grupacije luka koji treba da predloži eventualne mjere luka za ublažavanje iznietog problema radnih organizacija male obalne plovidbe«.

Koordinacioni odbor za komercijalno-tarifska pitanja Grupacije pomorskih luka PKJ je održao svoj sastanak u Šibeniku 26. 6. 1977. g. Molbi Zajednice pomorskih brodaru da njihov predstavnik prisustvuje sastanku gdje bi probleme i usmeno iznio i svoje stavove branio nije udovoljeno. Na tom sastanku je donešen zaključak »da luke nisu spremne, zbog svog veoma nepovoljnog ekonomskog položaja, da daju brodarima male obalne plovidbe generalni ustupak u svojim Tarifama«.

Ovakovom odgovoru bilo bi besmisleno davati komentar. Umjesto njega navest ćemo samo još jedan podatak, a to je, da se naše cjelokupno obalno brodarstvo koje se bavi isključivo prijevozom tereta i koje je organizirano u općedruštvenom sektoru, svelo na nekih dvadesetak derutnih brodića sa oko desetak tisuća tona nosivosti.

Neka čitalac sam procijeni koliko bi davanje »generalnog ustupka« obalnoj plovidbi, koja ne predstavlja niti »kap u moru« u odnosu na nosivost cjelokupnog jugoslavenskog brodovlja moglo utjecati na poboljšanje ili pogoršanje već »veoma nepovoljnog ekonomskog položaja luka«.

Nisu li davanjem ovakvog odgovora zanemarena neka pravila ponašanja, koja nalaže naš društveno-politički sustav, a koja upućuju na dogovaranje, sporazumijevanje i usklađivanje međusobnih interesa?