



Organizacija rada u lukama

Petar Mohorović, Split

U problemu organizacije rada u lukama centralno mjesto zauzimaju stivadorska (pretovarna) poduzeća, zatim pomorske agencije i otpremnička poduzeća. Praksa je u nizu slučajeva pokazala da centralistički način vođenja jedne privredne djelatnosti ne daje dobre rezultate. Isto tako nije dobro ni svrsishodno da na određenom području obavlja neku djelatnost isključivo samo jedno poduzeće, jer ono, posjedujući izvjestan monopolni položaj, nije osobito zainteresirano na tome da pruža prvorazredne usluge. Kao što je u nizu privrednih djelatnosti u našoj zemlji sprovedena decentralizacija rada, koja je dala vrlo dobre rezultate, te su osnovana mnoga poduzeća koja u međusobnoj konkurentskoj borbi nastoje pružiti što kvalitetnije usluge i proizvesti što kvalitetniju robu, takve su preinake korisne i na području stivadorskog rada. Jedna dobro razvijena luka s prilično velikom operativnom obalom i s intenzivnim prometom pruža mogućnost da u njoj djeluje par stivadorskih poduzeća. Takva bi poduzeća, uz jednake uvjete rada (tehnička opremljenost, skladišni kapaciteti, kvalitetni kadrovi i terenska radna snaga), nastojala da boljim radom i jeftinijim cijenama svojih usluga akviriraju za sebe što više poslova. To bi se u znatnoj mjeri odrazilo na opseg prometa u dotičnoj luci. Smatram, da je obzirom na sadašnji stupanj razvijenosti naših luka to moguće ostvariti. Kod podjele rada među stivadorskim poduzećima išlo bi se ili na princip specijalizacije ili pak na princip proste količinske podjele. Pretovarna bi poduzeća bila obavezna da odstupe privremeno slobodne kapacitete drugom srodnom poduzeću, a tako bi isto bila ovlašćena da u slučaju prezaposlenosti zatraže od drugih poduzeća njihove slobodne kapacitete, s time da bi se ta poduzeća dogovorila o disponiranju slobodnim odnosno potrebnim kapacitetima. Moglo bi se o mogućnosti i međusobno zakupljivanje terena i skladišnih prostorija, s time da bi jedan dio zakupnine pripadao komuni a drugi dio poduzeću koje daje u zakup teren ili skladišnu zgradu.

U mnogim je pomorskim zemljama praksa da se pomorske agencije bave nizom djelatnosti iz domene pomorske priv-

rede, za razliku od prakse koja je kod nas usvojena a prema kojoj naše pomorske agencije posjeduju užu registraciju rada. Naravno, i jedan i drugi sistem može imati svojih dobrih ali tako isto i svojih loših strana. Uža je specijalnost u neku ruku korisnija u pogledu kvaliteta rada, dok s druge strane širi djelokrug rada što uživa jedno poduzeće, eliminira suvišna posredstva a time jamči veću ekspeditivnost u poslu. Postavlja se pitanje ne bi li bilo korisnije kada bi pomorske agencije uz dosadašnje poslove mogle obavljati i špediciju robe. Obuhvaćajući sve poslove funkcionalno povezane i koji tvore organsku cjelinu eliminiramo pretjerano raspačavanje poslova na nekoliko nosilaca. Možda bi bila korisnija praksa da se za poslove transportnog a posebno pomorskog osiguranja osnuju posebne podružnice osiguravajućih poduzeća. Takve bi specijalizirane podružnice mogle raditi u svim našim pomorskim lukama, a preko mreže tuzemnih i inozemnih špedicija razgranale bi svoju poslovnu djelatnost specifičnog transportnog osiguranja, i to na daleko širje područje nego što je lučki priobalni pojas. One bi trebale unaprediti praksu osiguranja protiv rizika transporta robe na moru i na drugim saobraćajnim putevima, zatim osiguranje protiv rizika oštećenja tereta prilikom njegova uskladištavanja, ukrcaja, iskrcaja, prekrcaja, kod gradnje i porinuća brodova, osiguranje brodova, posade i putnika, lučke rizike sudara brodova itd. Te bi podružnice bile u stanju da bolje prate događaje i zbivanja koja predstavljaju predmet njihova rada, te bi na studioznoj bazi mogle iskalkulirati premijske stope osiguranja koje će pružiti mogućnost optimalne usklađenosti interesa osiguratelja i osiguranika na tom delikatnom području privrednog osiguranja. Likvidacija šteta bi se također odvijala mnogo brže i pravilnije, jer bi na njoj radio veći broj stručnjaka verziranih u toj specijalnoj grani osiguranja.

Lučki promet iziskuje, uz ostalo, i uprošćenje postupka oko carinjenja robe. Možda bi unutar samih luka bilo potrebno uvesti veći broj carinskih odjeljaka. Dokumentaciju oko carinjenja također bi trebalo ograničiti. Roba ne bi trebala šetati od transportnog sredstva do carinskog skladišta pa

onda dalje u drugo transportno sredstvo, kao što je to kod nas čest slučaj, već bi se carinjenje trebalo obaviti u svakoj prilici odmah istog časa kada je roba prisjela iz inozemstva u određeno mjesto to jest kod sredstva koje je istu dopremilo. Suradnja bi između carinskih organa i stranaka (transportera, špeditera itd.) trebala biti temeljena na međusolnom povjerenju i obostranoj želji da se carinske manipulacije odvijaju što elastičnije, brže i efikasnije, poštujući naravno duh carinskog zakona, u kojemu treba gledati izraz težnje da se štite interesi zajednice.

Često puta lučki promet biva zakrčen zbog nedostatka tegljača (remorkera). I tom bi nedostatku trebalo doskočiti pojačanjem remorkažne službe. Svaka bi naša trgovačka luka, pogotovo one u kojima se odvija intenzivan međunarodni i tuzemni robni promet, trebala raspolagati većim brojem remorkera razne veličine i kapaciteta, koji bi se u periodu mirovanja u jednoj luci (tj. kada u istoj nema dovoljno prometa) mogli koristiti za obalnu remorkažu ili za lučku remorkažu u kojoj drugoj luci, gdje je promet časovito intenzivan. Veliki bi se remorkeri mogli uposliti u svim trim vidovima remorkaže: lučkoj, obalnoj i velikoj obalnoj. Naravno, kod toga se postavlja pitanje na koji se način mogu uskladiti interesi obavljanja jedne ili druge ili treće vrsti remorkažnih usluga. To se može postići jedino sustavnim praćenjem tuzemnog i međunarodnog tržišta remorkažnih usluga. Metodama poslovne statistike i evidencije, zasnovane na naučnim principima, pomoću kojih se mogu otkriti izvjesne zakonitosti i pojave svojstvene toj i toj vrsti privredne djelatnosti, treba pratiti slučajeve havarija na moru, frekvenciju remorkaže brodova koji ne plove vlastitim pogonom (rashodovani i stari brodovi), intenzitet prometa brodova u pojedinim lukama (a to je opet usko povezano sa strukturom i s kretanjem robnih tokova) i općenito uzevši sva ona zbivanja, sve one manipulacije koje iziskuju angažiranje tegljača kao transportno-tehničkih jedinica. U raznim se lukama u svijetu obavljaju raznovrsne gradnje tehničkih objekata, na gradilištima se montiraju raznovrsne konstrukcije i dijelovi, koji se često puta dopremaju iz najudaljenijih krajeva svijeta sistemom remorkaže. U svijetu je poznata rotterdamka firma Smit Internationale Sleepdienst koja je specijalizirana za remorkažu brodova i tehničkih objekata na velikim relacijama (preko svih oceana i mora širom zemaljske kugle). Ta firma ima odlično organiziranu službu praćenja konjunktura na svjetskom tržištu remorkažnih usluga te raspolaze velikim brojem jakih remorkera raspoređenih na glavnim prometnim čvorištima po svjetskim morima. Te su jedinice spremne da u svakom času interveniraju u slučajevima nezgoda na moru i da preuzmu u tegalj i najveće objekte kao što su, na primjer, plutajući dokovi, veliki preoceanski brodovi, mostovne konstrukcije i drugo. Bilo bi dobro da se kod naših poduzeća koja se bave i remorkažnim uslugama, detaljno razmotre sistemi tarifiranja takvih usluga to jest da se prouči da li je bolje da se teglarinski stavovi zasnivaju na veličini odnosno na jačini tegljača (izraženoj u konjskim snagama njihovih pogonskih strojeva) ili pak na veličini tegljenog objekta (izraženog u brutto registarskim tonama tegljenih bro-

dova). Za preoceanska tegljenja postoje posebne cijene koje se ugovaraju na bazi relacije koju se ima preći, na bazi veličine objekta tegljenja, na bazi vrsti tegljenog objekta. uzimajući u obzir specifične okolnosti uvjetovane atmosferskim prilikama i pojavama na moru, jednom riječju sezonom u kojoj se tegljenje ima obaviti. Možda je za vlasnika tegljača konvencijentnije i uopće preciznije obračunavanje usluge tegljenja zasnovano na veličini tegljenog objekta, dakako uzimajući u obzir i trajanje same usluge tegljenja. Prema korisniku remorkaže ispada pravedniji i u većoj mjeri fair takav način naplate učinjenih mu usluga. Na primjer, u jednoj maloj i uskoj luci lakše je dotegnuti na vez manji brod nego li veliku plovnu jedinicu. Netko bi u prilog teze da se primijeni načelo tarifiranja remorkažnih usluga prema jačini remorkera, mogao navesti činjenicu da razlika u naplati tegljarine i tako dolazi do izražaja u tome što remorkaža većeg broda možda duže traje i da se za veći brod mora eventualno pribjeći upotrebi većeg broja tegljača. U svakom slučaju, pitanje je plasmana remorkažnih usluga i njihova tarifiranja vezano posebnim studijem i potrebom da se takvi poslovi odnosno njihov rentabilitet i produktivnost konstantno analiziraju. Ne smije se smetnuti s uma da je remorkaža značajna stavka u sveukupnim lučkim troškovima jednog broda, o kojima mnogo puta (u cjelini uzeto) ovisi da li će brodovlasnik pristati da dopremu odnosno ukrcaj robe obavi u ovoj ili onoj luci.

U svrhu bolje obaviještenosti svih onih koji su zainteresirani na radu brodova u jednoj luci (krcatelji tereta, primaoci tereta, uvoznici, izvoznici, špedicije, osiguratelji, lučke vlasti, pretovarna poduzeća, agencije itd.) bilo bi dobro da se i kod nas uvede institucija takozvanih »reporting agents« to jest agencija specijaliziranih u pribavljanju informacija o brodovima, o njihovu kretanju, dolasku ili odlasku iz luke itd.

Takve agencije obavljaju posao sličan onome kojim se bave otprilike novinska poduzeća. U okolnostima intenzivnog lučkog prometa, postojanja velikog broja plovidbenih poduzeća, brodova, linija, odlazaka, dolazaka brodova, prometa robe, putnika itd., veoma je praktično i korisno ako čovjek može s jednog službenog izvora biti upoznat o svemu onom što ga interesira, pogotovo u slučajevima kada se radi o hitnoj potrebi da se dobije neki podatak. U mnogim se stranim lukama publiciraju dnevni listovi koji tretiraju dnevni promet u jednoj ili u više luka, registriraju sve događaje usko povezane sa životom luke, daju na pregledan i sistematski način popis svih predstojećih dolazaka i odlazaka brodova, u posebnoj rubrici »manifesti tereta« izlazu u kratkim crtama vrst i količinu tereta koji će kroz određeno vrijeme biti dopremljen u dotičnu luku. I još jedna stvar: objavljuju broj veza na kojemu se dotični brodovi nalaze u luci kao i broj telefona pomoću kojeg je brod spojen s obalom. Sasvim je jasno od kolike je koristi mogućnost da se brod za svojeg boravka u dotičnoj luci može posebnim telefonom uključiti u gradsku mrežu telefonskog saobraćaja. Na taj se način izbjegava gubitak vremena izazvan nepotrebnim trčkanjem ljudi u kraja na kraj po luci samo za to da se saopći ili da se primi neka obavijest ili poruka.