

## BUDUCNOST POMORSKOG ZANIMANJA

Hoće li se netko odlučiti za pomorsko zanimanje, tj. hoće li nastaviti i dalje ploviti, prvenstveno će, ako izostavimo obiteljske i zdravstvene razloge, ovisiti o mogućnosti zaposlenja, dužini ugovora na brodu i plaći.

O mogućnosti zaposlenja, već je nešto spomenuto u dosadašnjim komentarima na ovu temu. Sažetak bi glasio: Bit će vrlo teško našim pomorcima, budu li htjeli sa sadašnjom kvalitetom konkurirati onim pomorcima, koji dolaze iz država gdje je životni standard znatno niži, nego što je to kod nas.

Sadašnja je razina u korist naših pomoraca u kvaliteti premala u odnosu na, recimo kvalitet pomorca nekih azijskih zemalja. Ovdje ne govorim o pojedinačnim slučajevima, već o prosjeku. Ta kvaliteta u stručnosti mora biti znatno veća, ako želimo zadržati barem sadašnji broj pomoraca (ovdje mislim isključivo na časnički kadar, jer smo bitku s nečasničkim kadrom izgubili protiv jeftinije radne snage iz Azije i nekih evropskih zemalja). Ne treba živjeti u iluziji i misliti da su, na primjer neki zapovjednici iz siromašnijih zemalja loši, ili lošiji od nas. To je zabluda u kojoj su živjeli i oni pomorci iz razvijenih zemalja, kad su se uspoređivali s nama, a koje smo mi zamijenili. Prilikom redovitih posjeta brodovima, imam priliku sresti različite kategorije zapovjednika, od onih sasvim prosječnih, do onih vrhunskih. Ta se razlika može uočiti već u razgovoru sa zapovjednikom, obilaskom broda, s neposrednim susretom s posadom broda, itd.

Problem se zaposlenja vidi već kod zapošljavanja kadeta i aistenata stroja. Obzirom da mnoge strane (domaćih nema mnogo) kompanije takav kadar ne primaju, mladi su već na početku karijare prisiljeni snalaziti se. A kako doći do iskustva prvog časnika, kad su mjesta trećeg i drugog časnika uglavnom popunjena s časnicima iz zemalja s nižim životnim standardom nego što je kod nas, dodatni je problem.

Kad je riječ o dužini ugovora, tj. koliko vremena pomorac provede na brodu, a koliko na odmoru, tu postoje dvije kategorije ugovora, koje možemo nazvati Prihvatljivi ili Lakše podnošljivi ugovori i Nepovoljni ili Teže podnošljivi ugovori.

Prihvatljivi su ugovori, kad se u godini dana provede na brodu šest mjeseci i isto toliko doma. To su ugovori tipa 2 + 2, 3 + 3, itd. Izgleda da se sve više pomoraca (ovdje mislim na zapovjednike i upravitelje stroja), ako su u prilici, odlučuje na ugovore tipa 4 + 4, tj. četiri mjeseca na brodu i četiri mjeseca na odmoru. Valjda zbog toga što se četiri mjeseca nekako da izdržati na brodu, a ona četiri mjeseca doma, nažalost, svima proleću u čas.

Nepovoljni ugovori su oni, kod kojih se u godinu dana više vremena provede na brodu, a manje na odmoru. To su ugovori tipa 4 + 2 (četiri mjeseca na brodu, dva mjeseca na odmoru) ili 6 + 3, itd. Zna se dogoditi da ona dva, tj. tri mjeseca na odmoru znaju biti ponekad i kraća.

Većina je pomoraca plaćena samo kad je na brodu, što znači da nisu plaćeni kad su na odmoru. Neke kompanije plaćaju pomorce svih dvanaest mjeseci u godini, i kad su na brodu, i kad su na odmoru. Što je bolje, neka svatko za sebe zaključi iz sljedećeg primjera: Kompanija plaća zapovjednika 8000 \$ mjesečno, samo kad je na brodu, tj. od dana kada krene iz kuće na brod, do dana kada dođe s broda doma. Doma na odmoru nije plaćen. Ta ista kompanija donosi odluku da će u buduću plaćati zapovjednika tijekom cijele godine. Znači da će zapovjednik primati plaću 4000 \$ svakog mjeseca tijekom čitave godine. Kompaniji ova promjena znači uštedu, koja se ostvaruje kod smjena posade, jer se više ne plaća pomorca od kuće do broda, i od broda do kuće. Što je kompanija veća, to je ušteda veća.

Ugovore koliko će se vremena provesti na brodu, a koliko doma, definiraju plaće, koje se formiraju prema standardima država, odakle pomorac dolazi. Jednu će plaću imati Skandinavac, znatno nižu Hrvat, a najnižu, recimo Vijetnamac. Ako jedan zapovjednik prima 8000 \$ mjesečno uz ugovor 4 mjeseca na brodu, 4 doma, tada drugi zapovjednik s plaćom 6000 \$ mjesečno, mora godišnje ploviti dva mjeseca duže, i biti dva mjeseca kraće doma, ako želi da mu obitelj ima isti standard, kao i obitelj prvog zapovjednika. Znači da ovaj drugi zapovjednik plovi pod Nepovoljnim ugovorom, na primjer 4 + 2.

Svakako da je plaća najinteresantnija svima. Zbog nje se i plovi, bez obzira na kompaniju, vrstu i kvalitet broda. Ona je kod većine pomoraca jedino bitna. Prosječnog pomorca ne zanima ništa, nego samo kolika je plaća. To je mjerilo vrijednosti svega. Kolika ti je plaća, toliko vrijediš. Veća plaća, više vrijediš, manja plaća, manje vrijediš, bez obzira na znanje i sposobnost pomorca. Takva mjerila vrijednosti su pomorcima nametnuta i teško će to biti promijeniti. I tu se mogu tražiti razlozi degradacije naše profesije. Ako pomorca pitaš kolika mu je plaća, možda neće reći, a ako već i kaže, onda će radije reći veću plaću, nego što u stvari ima. To je slabost, koju treba razumjeti, jer u biti ta veća plaća, na neki način opravdava njegov naporan i specifičan život. Svi znamo da su pomorci samo interesantni dok imaju novca. Kad pomorac dođe doma i donese darove, svi su zadovoljni. I to zadovoljstvo traje tri dana, a onda se jedva čeka kad će ponovo na brod, jer ga niti obitelj, niti društvo ne razumije, a niti želi razumjeti. Ovo razmišljanje se odnosi na većinu pomoraca, a ne na pojedinačne slučajeve.

Zna se dogoditi da jedan zapovjednik ima 200% veću plaću od drugog zapovjednika, a da obojica dolaze iz iste zemlje. Je li tu riječ o kvaliteti zapovjednika? Ne, nije. Riječ je isključivo o životnoj sreći, tj. biti u pravom trenutku, na pravom mjestu. No pojam sreće treba promatrati relativno.

Ne smije se doći u situaciju da se zavidi onima koji imaju bolju plaću. Kolikagod plaća zapovjednika bila, uvijek će biti premala za život kojeg on provodi, i uz to još daleko od obitelji. Više treba biti zabrinut za zapovjednika koji je tako malo plaćen.

Ovdje želim spomenuti i agencije za ukrcaj pomoraca. Svatko ima priliku okušati se u tom poslu. Netko je više, netko je manje uspješan. Većina onih koji su se pokušali baviti s ukrcajem pomoraca, nisu uspjela. Ne želim ulaziti u razloge zašto je to tako. Veće šanse u poslovanju imat će one agencije, koje se bave pored ukrcaja posade, i tehničkim održavanjem broda. Takve agencije svakako treba podržati. Sadašnje agencije za ukrcaj pomoraca u Hrvatskoj morat će više međusobno surađivati, ako žele bolje poslovati, ili barem zadržati sadašnju uspješnost poslovanja. Ne smije se dogoditi da jedna-drugoj budu negativna konkurencija. Želim reći da natjecanje između njih mora biti temeljeno na principu "Tko će ponuditi više pomorcima", a ne na principu "Tko će ponuditi manje". Ako jedna agencija ukrcava za neku stranu kompaniju zapovjednike s recimo 8000 \$ mjesečno, negativna konkurencija jeste tada, kada neka druga naša agencija nudi tom istom brodaru zapovjednike za plaću 6000 \$ mjesečno. To nije pošteno prema toj agenciji, a posebno nije pošteno prema samim zapovjednicima (čitaj pomorcima). O diskreditaciji hrvatskih pomoraca s tom negativnom konkurencijom, a i same države, da i ne govorim. Pozitivna konkurencija može biti samo na način da se za taj određeni slučaj ponudi kvalitetnije zapovjednike po većoj mjesečnoj plaći od 8000 \$.

Sve agencije za ukrcaj pomoraca koje se pridržavaju pozitivne konkurencije treba podržati. Ako se slučajno niste uspjeli ukrcati preko takve agencije, to nije razlog da o njoj govorite loše, ili da im zavidite. Postoje i druge agencije i život teče dalje. Tko god pošteno radi, zaslužuje i više nego što ima. Ako je njima dobro, onda bi po logici stvari i pomorcima koji se preko njih ukrcavaju trebalo biti dobro. Možda baš i nije uvijek tako, no svakako nemojte zaviditi nikad nikome tko ima više od vas, ili je bolji od vas, ili pak ima više sreće od vas. O zavisti sam već nešto prije bio napisao, zar ne?

Onaj tko je čitao moju knjigu iz 1993. ODABRANI RADOVI, imao je prilike upoznati se, ako već prije nije bio upoznat, s principima o poslovanju broda i troškovima posade, prema tome i s plaćama pomoraca. Te su plaće i danas, nakon toliko godina šarolike. Hrvati zapovjednici na stranim brodovima, ono što je meni poznato, imaju plaće u rasponu od 4500 \$ do skoro 15000 \$ mjesečno (plaćeni samo kad su na brodu). Gdje god sam mogao, provjerio sam dva puta, kako bih bio siguran u podatke koje iznosim, obzirom da postoje slučajevi kad se pomorcima obeća jedno, a dobije sasvim nešto drugo, bilo plaću, bilo kvalitet broda. Kompanije i imena su nebitna i neću ih po ničemu spomenuti. Toliki raspon u plaći je zaista nelogičan. Smatram da zapovjednik koji ima veliku plaću (iznad 10000 \$ mjesečno), a takvih je zaista mali broj u odnosu na ukupan broj zapovjednika Hrvata (sigurno ne više od 10%), nju i zaslužuje. Bilo bi lijepo kad bi se tako dobre plaće zadržale. Vidjet ćemo. A isto tako onaj tko ima malu plaću (ispod 6000 \$ mjesečno), zaslužuje znatno veću. Naime, svaki prosječni zapovjednik koji plovi i ima barem pet godina iskustva zapovjednika, stekao je rutinu, tj. naučio je zanat i može u tri mjeseca savladati posao zapovjednika na bilokojem tipu broda ili ploviti na bilokojem kompaniji. No jednostavno, nije bilo sreće i ostalo se ploviti na slabije plaćenim kompanijama. To je životna nepravda, nekoga zadesi, a nekoga ne. Takav je život.

Smatram da bi minimalna plaća zapovjednika Hrvata, vodeći računa o životnom standardu u Hrvatskoj, trebala biti 8000 \$ (plaćen samo kad je na brodu, uz ugovor 4 + 4), tj. 4000 \$ svaki mjesec. Sve ispod toga je nedovoljno opravdanje za život na moru. Nažalost velika većina hrvatskih zapovjednika imaju plaću u rasponu između 6 i 8 tisuća \$. A da bi ti zapovjednici iz te velike većine zadržali malo bolji standard, prisiljeni su duže stati na brodu, a manje na dopustu.

Nešto bolje plaće su u sektoru koji se bavi s naftom (tankeri svih vrsta i "suplajeri") i na putničkim brodovima, gdje zapovjednik ostvaruje plaću uglavnom u rasponu od 9 do 12 tisuća \$ mjesečno, plaćen samo dok je na brodu, a plovi se i po Prihvatljivim i po Nepovoljnim ugovorima, kako koga što zadesi. Ona plaća od skoro 15 tisuća (to je skandinavski standard, koja bi mogla ponovo privući Skandinavce na te brodove, a to znači manje mjesta za naše) odnosi se na svega nekoliko naših zapovjednika, bar za sada, s iskustvom na LNG brodovima, jer ostali naši zapovjednici na LNG brodovima imaju plaće između 10 i 12 tisuća \$ (samo dok su ukrcani). No većina naših zapovjednika ne plovi na tim brodovima, jer nema dovoljno mjesta (brodova), a i onaj tko ih može ukrcati, ne pruža im, ili ne bar svima, mogućnost "dubliranja" (plovidba od 3 do 6 mjeseci sa zapovjednikom), kako bi stekli potrebno iskustvo za tu vrstu brodova.

Plaće pomoraca će ipak ovisiti o zakonu ponude i potražnje, tj. o međunarodnom tržištu i stručnosti, tj. znanju i sposobnosti pomoraca.

Realno gledajući to bi značilo: Ako na kontejnerskom brodu od 6000 TEU Englez ima 12000 \$, a Hrvat 8000 \$ (plaćen samo dok je na brodu), globalizirana kompanija će iskrcati Engleza i ukrcati Hrvata, jer Englez nije (toliko) bolji od Hrvata, da bi ga se zadržalo. A sad kad je naš ukrcan na tom brodu, konkurira mu netko s plaćom od 5000 \$ mjesečno. Što se u priči dalje događa, prepuštam svakome da sam odluči.

Zaključit ću ove misli s riječima: Dug je put do zapovjednika, a dalje pun neizvjesnosti.

Dr.sc. Ivica Tijardović