



Datum objave: 2.12.2012 Rubrika: Teme

RIJEČANIN VELIBOR KRPAN, ZAPOVIJEDA NAJVEĆIM KONTEJNERSKIM BRODOM

Hrvatska neće pomorce

Država bi trebala uložiti dodatni napor u školovanje pomoraca, a ne da slušamo mišljenja kako nema smisla financirati kadrove za strane kompanije. **Država itekako ima svoj interes u tome**

Darko PAJIĆ



Razgovor s kap. Veliborom Krpanom rađen je u četvrtak u 10 sati po hrvatskom vremenu, kada smo satelitskim telefonom kontaktirali najveći kontejnerski brod na svijetu »CMA CGM Marco Polo« u vlasništvu francuske kompanije CMA CGM. Brod se u tom trenutku nalazio na svojoj prvoj plovidbi na putu s Dalekog istoka prema Europi i bio je nadomak Crvenog mora. Izgrađen je u Brodogradilištu Daewoo u Južnoj Koreji, kapacitet mu je 16.020 TEU jedinica, a vrijednost se procjenjuje na oko 165 milijuna dolara. Osim zapovjednika Velibora Krpana, na »Marku Polu« plovi još šest hrvatskih časnika, a ostatak od ukupno 27

članova posade čine dvojica kadeta iz Kine, te pomorci s Filipina. S kapetanom Krpanom razgovarali smo o dojmovima s prve plovidbe, statusu hrvatskih pomoraca u svijetu, problemu piratstva i drugim temama vezanim uz more i pomorce. Naravno, uvodne rečenice nisu mogle proći bez zapitkivanja o zbivanjima u kišnoj i hladnoj Rijeci kojoj će se Krpan vratiti nakon prvog putovanja »Marca Pola«.

– Kod nas je sunčano, čak i toplo. Nema zime ni hladnoće. Plovimo već dvadesetak dana i sad smo upravo na ulazu u Crveno more. Dosad smo ticali šest luka u Kini, bili u Maleziji i sve ide dobro, bez i najmanjih problema. Znamo i mi da se nalazimo na trenutno najvećem kontejnerskom brodu na svijetu, ali je dojam kako su svi zbog toga puno više uzbuđeni od nas. Nama je to svakodnevica, posao za koji smo obučeni i spremni.

Samo 31 metar duži

Ipak, vjerojatno imate i nekih posebnih zahtjeva s obzirom da je brod nov i na prvom putovanju?

– Nisu to dodatni zahtjevi. Možda je nešto više posla no inače jer se sve provjerava i počinje redovno održavanje po standardima kompanije. No, svi su sustavi na brodu već testirani na probnim vožnjama, što je uobičajeno u postupku ishodovanja svjedodžbi i dozvola, tako da nema posebnih zahtjeva.

Razlika ipak postoji. Možda ju je najbolje dočarati jednom usporedbom. Zamislite da dobijete kuću ili stan i netko vam da izuzetno kratak i nemoguć rok u kojem sve u kući morate staviti u funkciju i odmah useliti. Nama u većini nije prvi put da preuzimamo novi brod i tu iskustvo puno pomaže. Doduše, nikad nije bila riječ o ovako velikom brodu dužine 396 metara. Ja kažem da je svejedno samo 31 metar duži od prethodnog broda na kojem sam bio zapovjednik, pa to i nije neka velika promjena, niti ima bitne razlike u navigaciji.

»Marco Polo« donosi i neke tehnološke inovacije u opremi. Što biste izdvojili?

– Ovo je među prvim brodovima sa sustavom za tretiranje balastnih voda, koji će zadovoljiti kriterije nove Međunarodne konvencije o balastnim vodama koja još nije ni stupila na snagu i donijeti neke nove parametre u očuvanju bioraznolikosti oceana i spriječavanju odlaganja bilo kakvih kemikalija u more. Kad konvencija stupi na snagu, i ostali brodovi će morati imati takav sustav. Kod ostalih inovacija treba spomenuti da imamo u potpunosti elektronski nadziran glavni stroj, te još neke druge mogućnosti, koje u malim postocima smanjuju potrošnju goriva.

Nigdje pirata

U vrijeme kad razgovor bude objavljen, vi ćete možda i proći Suez. Sada ste upravo izašli iz visokorizične zone

piratskih napada. Jeste li imali iskustva s napadima pirata i kako bi po vama taj problem trebalo rješavati?

– Mi smo upravo prošli kritičnu zonu i sve je prošlo u najboljem redu uz standardnu proceduru prijavljivanja i komunikacije s ratnim brodovima, koji pružaju zaštitu od pirata. U zadnje je vrijeme manje napada, čini se kako je nastupilo zatišje. Ne znam je li to zasluga brojnih ratnih brodova ovdje ili je nešto drugo u pitanju. Ja srećom nisam imao nikakvih susreta s piratima, iako su nekoliko puta bili relativno blizu. Kad vidimo koliko je veliko područje na kojem pirati napadaju, a to nije samo Aden, već cijeli Indijski ocean, jasno je da niti stotine dodatnih ratnih brodova ne bi bile dovoljne za garanciju sigurnosti. To pokazuje da se rješenje mora tražiti u uređenju političke situacije u Somaliji, uspostavi tamošnje države. Danas je upitno koliko je Somalija država, vladaju bande, a piratstvo je postalo biznis, jednima način preživljavanja, a drugima stjecanja enormnog profita.

Sustav pun nelogičnosti

Kako doživljavate odnos državne administracije prema pomorcima, uvođenje pomoraca u zdravstveni i mirovinski sustav?

– Prije više od 10 godina počeo sam ploviti na brodovima stranih vlasnika. Tada smo se »ilegalno« ukrcavali na brodove jer nije bilo nikakve zakonske regulative po tom pitanju. U međuvremenu je učinjen znatan pomak, licencirane su agencije za ukrcaj pomoraca, uvedeni smo u sustave zdravstvenog i mirovinskog sustava, itd. U sadašnjem sustavu ima puno nelogičnosti i nejasnoća te ga treba doraditi. Primjerice, zdravstveno osiguranje moramo plaćati samo za period koji provedemo na brodu, a tada smo pokriveni osiguranjem kompanije i ne možemo koristiti zdravstvene usluge u Hrvatskoj. Kad smo kod kuće nismo obveznici plaćanja zdravstvenog osiguranja, a koristimo ga. Je li to logično? U biti se postavlja pitanje ima li država uopće neki odnos prema pomorcima.

se jako osjeti, pad brodarstva je zadnjih godina veći od 30 posto. Svejedno, nitko se nije odlučio otpisivati školovan i stručan kadar. STCW konvencija donosi nove trendove u pomorstvu i stalno se traži od kompanija da ulažu u obuku svojih ljudi. Zato brodari žele zadržati kadar u koji su uložili velike novce i nitko se nije odricao iskusnih i dobrih pomoraca. Ja sam prije preuzimanja »Marca Pola« proveo tri tjedna na

Međutim, na godišnjoj razini je riječ o značajnoj uštedi na gorivu. Stroj na brodu je švicarske marke Wartsila i po snazi od 110.000 KS ili 80.000 kW svakako je riječ o najvećem glavnom pogonskom stroju na svijetu. Niti jedna druga firma nije izradila jači. Kako su cijene goriva strašno rasle, nije vjerojatno da će itko planirati raditi nešto jače od ovoga.

Pogrešna privatizacija

Vi ste počeli ploviti na brodovima Croatia Linea kojeg odavno više nema. Sada je upitan opstanak Lošinjske plovodbe. Rijeka ostaje bez brodar, izgleda kao da pomorstvo nema budućnosti?

– Kad govorimo o Croatia Lineu, mislim da je to bio problem države koja devedesetih nije išla u stvarnu privatizaciju kompanija, niti su dovedeni pravi menadžeri koji znaju što je brodarstvo i kako ga razvijati na svjetskom tržištu. CMA CGM je francuska kompanija čiji su menadžeri odavno shvatili kako se ne može poslovati samo u Francuskoj, kao i da moraju imati viziju poslovanja. Kod nas je problem što mi, gubeći kompanije, gubimo dio tradicije, ali i kadrove.

Želite reći kako većina budućih pomoraca sutra sigurno neće moći ploviti kod hrvatskih brodar?

– Da. Nažalost, nema potrebe za stvaranjem novih kadrova. Taj problem nije od jučer, jer je pitanje gdje će ljudi koji idu u pomorske škole i fakultete sutra stvarati karijere i navigati. Tu već na prvom koraku počinje problem, pa ne čudi da interes ljudi za odabir pomorske škole pada. Sada se navodno to popravlja, ali se bojim da je to više posljedica ekonomske krize. Država bi trebala tu uložiti dodatni napor u školovanju pomoraca, a ne da slušamo mišljenja kako nema smisla financirati kadrove za strane kompanije. Država itekako ima svoj interes u tome. Na temelju pomoraca se ostvaruje devizni priljev u Hrvatskoj, jer oni sve što vani zarade vraćaju doma. Svi tu imamo obitelji. U svemu država nema velike troškove, jer uopće ne mora kreirati radno mjesto pomorcima. Uostalom, Filipinci imaju više od 300.000 pomoraca, pa svejedno žele da ih bude još više i rade na tome.

Snalažljiviji smo

Ipak, pomorci iz Hrvatske uživaju ugled u svijetu?

– To je točno. Ali, mi se stalno pozivamo na neki nacionalni ključ i volimo reći kako smo mi Hrvati najbolji. Mislim da to činimo na pogrešan način. Pitanje je jesmo li mi kao pomorci cijenjeni i priznati zato što su programi naših škola i fakulteta bolji nego u nekim drugim državama, primjerice Njemačkoj, Engleskoj, Norveškoj, ili smo možda samo po prirodi snalažljiviji od ostalih, pa tako nadoknadimo neke druge nedostatke. Moje iskustvo govori da je u pitanju snalažljivost i prilagodljivost, završio samo Pomorsku školu u Bakru i dobro znam s kakvim sam znanjem došao na brod i koliko sam naučio uz rad.

Na ruku pomorcima ne ide ni situacija na tržištu, mnoge se kompanije, poput Gearbulka, rješavaju Europljana i upošljavaju jeftinije posade iz Azije?

— Kompanije puno kalkuliraju i ne rade to naprečac. Recesija

tečajevima, kao i ostali časnici. Kompaniju je to koštalo 4 do 5 tisuća eura po osobi samo za jedan od tih tečajeva. Dakle, u naše osposobljavanje se ulaže, pa nas se neće htjeti tek tako odreći.

Što se u takvim uvjetima može savjetovati mladim ljudima koji se danas u Hrvatskoj školuju za pomoračka zvanja?

– Moraju tražiti izlaz iz hrvatskih okvira, ne ostati u balkanskoj krčmi. Cijeli svijet je njihov, to omogućava današnja moderna tehnologija. Ne treba se bojati lošijeg znanja jezika ili konkurencije, treba biti uporan i ustrajan, stalno učiti i potvrđivati stečeno znanje u praksi. Brod je vrlo praktičan. Nemate vi ovdje vremena za teoriju, već treba vući poteze i donositi odluke, u kratkom vremenu sagledavati plusve i minuse, koji ovaj posao nosi. Meni je osobno veliki plus što imam šest mjeseci godišnjeg odmora, to malo koja profesija nudi. Opet, veliki je minus odvojenost od obitelji, ali čovjek se na to vremenom navikne i osobno to dobro podnosim. No, onima koji se na odvojenost od obitelji i doma ne mogu naviknuti, najbolje bi bilo da odmah potraže neku drugu profesiju. Ako plovidba nije za njih, bolje se na vrijeme odlučiti za nešto drugo.