

intervju | Mario Babić

More u portfelju

Što je to hrvatska pomorska orijentacija, kako se ona ostvaruje, na koji će način na nju utjecati ulazak u Europsku uniju, što je sa strategijom nautičkog razvoja i zašto se od nje nije realiziralo gotovo ništa, o tim i ostalim slanim pitanjima razgovarali smo s novoimenovanim državnim tajnikom

razgovarali Josip Antić i Braslav Karličić
snimio Ljubo Gamulin

Nigdje se čovjeka i prirodu ne može tako dobro upoznati kao na brodu. Postoje specifične situacije, i fortunali i bonace i tuže i veselja i nostalgije... Da se nisam zbog zdravstvenih razloga morao iskrcati, sigurno bih ostao ploviti. Naravno, za plovidbe ni ja ni ljudi oko mene nismo sa simpatijom gledali na administraciju. Iskreno, bilo je tu i doze omalovažavanja: to su žabari, nisu nikad navigali... Tako smo nekako mislili. Zato se danas ne ljutim kad, dok radimo na socijalnoj reformi, čujem slične primjedbe od svojih kolega s mora. I sâm sam bio dio takvih mentalnih sklopova. To je i stoga što ljudi na brodu nisu temeljito informirani, težak im je kruh pa je nepovjerenje shvatljivo. Ja se trudim, na kojem god položaju bio, smanjiti taj jaz između broda i ureda, tako u uvodu razgovora govori kapetan Mario Babić, čiji smo izbor na mjesto državnog tajnika za more u siječnju krstili sloganom *Prava osoba na pravom mjestu!*

To svoje mišljenje očvrstnuli smo nakon dva sata razgovora na njegovu zapovjednom mostu u zagrebačkoj Kockici. Ne želimo pritom reći kako je Babićev prethodnik Branko Bačić na toj funkciji bio kriv izbor (dapače), ali imenovanje kapetana Babića na neki način čini nam se znakovitim, toliko da bismo htjeli vjerovati kako će bez obzira na izbore i vlade postati uvriježeno praksom. Kapetan Babić prije svega je čovjek od mora i morskog svjetonazora, a to svoje nagnuće jednako je us trajno i strpljivo promicao i za plovidbi i u onih dvadesetak godina u kojima je oca ne i luke zamijenio uredima. U oba dijela svoje duge profesionalne biografije šezdesettrogodišnji kapetan Babić iskušao je brojne poslove – od kadeta do barbe, od inspektora do ravnatelja – i stekao bogato iskustvo i dubok uvid s ove i one strane palube, što ga u resoru čini posebno vrijednim. I u karakteru Babić ima karakteristike koje ga preporučuju za rizičara od mora (ministar je prije svega politička funkcija, a u nas je još i višeznačna – od mora do

veza); bit će da mu u tome osim iskustva pomažu i hobiji za treniranje strpljenja: ribarenje i voćarstvo.

U komunikaciji je neposredan i otvoren (sposoban u tren uredsku atmosferu pretvoriti u neobavezno ozračje brodskega salona), tolerantan i osjetljiv na argumente, dapače, u razgovoru sâm ih je, tumačeći proces odlučivanja, iznosio u maniri pro et contra. S takvim sugovornikom razgovor o upravljanju morem, hrvatskoj pomorskoj strategiji, pregovorima s EU i novim zakonodavnim rješenjima u svakom trenutku živ je i stvaran, daleko od svake birokratske krute normativnosti... Kapetan Babić, kako kaže, slučajno je rođen u Splitu (bit će da se trogirsko rodilište pituravalo), ali je odrastao na rivi ispred Kamerlenga. Iako u obitelji nije bilo pomoraca, Babić se odmalena oduševljavao brodovima (i onima uz rivu i onima koje je gledao kako se grade preko puta u škeru), a i danas čuva bilježnicu u koju je pedantno zapisivao svoja mala izvješća o kretanju brodova. Početkom se-

Naslov:
Država, izvor, izdanje:
Datum, stranica:
Površina:

More u portfelju
Hrvatska, More, More
04.03.2010, 62
3406





Osobno najveću kočnicu nautičke strategije vidim u prostornim planovima. Bilo je dosta potencijalnih investitora koji bi gradili, ali otjeralo ih je nepostojanje prostornih planova. Dvije godine čekati da bi se ušlo u proceduru, to je previše. Drugo, upravo se bavimo pitanjem kako omogućiti investitoru da u okviru lučke uprave sam sagradi, recimo, pedesetak vezova.

damdesetih završio je višu pomorsku u Splitu, deset godina poslije diplomirao na Pomorskom fakultetu u Rijeci. Cijeli pomorski staž kao časnik odradio je na brodovima Jadropliva, a od 1983. radi na poslovima pomorske birokracije. Od 2004. na Pomorskom fakultetu u Splitu redoviti je predavač sigurnosti plovidbe.

Je li lakše biti kapetan na brodu ili navigirati u papirologiji na kopnu?

Ploviti je uvijek teško bez obzira na tehnološki napredak. Ja sam nekad na brodu bio i po godinu dana, sad su tri mjeseca. Do Kanade šest bismo dana sekstantom određivali položaj jer nema kopna, sad stisneš GPS. Danas pomorci manje stoje u lukama, stoje nekoliko sati i voze nazad, nema više boravka u lukama, terminali su daleko, osim toga birokracija ubija časnike... No, na brodu je život i rad mnogo odgovorniji nego u administraciji. Ja ovaj posao radim s maksimalnom savješću, mirno spavam doma i znam da što ne napravim danas, mogu sutra. Kao kapetan znao sam da ako ne reagiram kako treba, mogu izgubiti ljudski život i brod i da nema sutra popravna. Dakle, bez obzira na razlike uvijek je bilo i bit će teže ploviti.

Pomorska orijentacija jedna je od najčešće spominjanih sintagmi, iako malo tko zna što je to. Kako se rodila vaša pomorska orijentacija i kako doživljavate prioritete pomorske politike?

Tko god živi na Jadranu, ako nije stvarni, potencijalni je pomorac. Vidjeti tako lijepo more s prekrasnim arhipelagom, a da te ne uhvati želja da zaploviš, mislim da nije moguće. Sve to od prvih šetnji rivom preko prvih dita i pomorske škole u Splitu do kadeture čini neku vrstu prve osobne pomorske orijentacije. Kako ta moja vokacija čita drž-

avnu pomorsku orijentaciju i u sklopu nje funkciju državnog tajnika? U mom resoru postoje četiri uprave u kojima se provodi ta strategija. To su uprava za pomorsko dobro, pomorski promet i luke, neka vrsta uprave za pomorsku politiku, na čijem sam čelu do imenovanja bio ja. Postoji uprava za sigurnost plovidbe, uprava za unutarnju plovidbu i uprava za otoke, Evo i nekih brojki: od 85.000 kilometara kvadratnih hrvatskog teritorija 35 posto je more. Naša obalna crta dugačka je 6300 kilometara, a pomorsko dobro još je šest metara od mora, dakle, riječ je o činjenici. E, sad, koji su tu prioriteti? Za mene i kao državnog tajnika i kao Dalmatinca tu nema dvojbe: prvo i osnovno jest ekološka zaštita i tome ću dati najviše pozornosti. Po meni tu smo i najugroženiji. U sjevernojadranskim lukama izmanipulira se više od 40 milijuna tona nafte, sva ta nafta dolazi preko Otranta i svi ti tankeri, a dnevno ih prolazi po šest, sedam, prolaze 70 posto svoga puta kroz hrvatsko teritorijalno more, kroz hrvatski ZERP i unutarnje morske vode. Hrvatska nosi na plećima 80 posto cijele ekološke ugroženosti Jadrana, a njime se koristi i uprihoduje tek 20 posto. Trst ima veći promet nego sve hrvatske luke zajedno! Održivo iskorištavanje i zaštita mora košta, ali mislim da se tu ne bi smjelo šparati. Važan nam je projekt uspostava usmjerene odvojene plovidbe u Jadranu, težak 8 milijuna eura, i to će biti dovršeno do konca ove godine. To je sistem radara koji će sve do talijanske obale moći kontrolirati sve brodove gotovo od Otranta do Savudrije. To je najveći napredak u sigurnosti plovidbe i velik je prilog zaštiti Jadrana. Drugim prioritetom pomorske politike smatram povezivanje otoka s kopnom. Preduvjet da otoci prežive jest povećanje broja veza i njihova kvaliteta. Trenutačno su otoci povezani s 53 linije, iz drž-

avnog proračuna ide 350 milijuna kuna godišnje, brodovi u javnom obalnom linijskom prijevozu prijeđu na godinu 1,500.000 milja. Posebnu pozornost tu valja dati sigurnosti. Dalje moramo dati pozornost lukama, to znači da kad već imamo rizik prolaska brodova s opasnim teretima, naplatimo taj rizik! Trenutačno smo u velikim investicijama u hrvatskim lukama: u Rijeci se širi kontejnerski terminal na Brajdici, u Zadru se gradi Gaženica, u Šibeniku ćemo graditi gat Vruļje za putničko-trajektnu luku, u Splitu se produžuje Gat sv. Duje, u Pločama je kontejnerski terminal u završetku, a odmah se započinje gradnja terminala za rasute terete. Na koncu u Dubrovniku je premijerka otvorila 830 metara dugu obalu za pristajanje najmodernijih kruzera. Pokraj svih poteškoća nećemo usporiti ni jednu investiciju. Zадnje, ali posebno važno, jest briga o pomorcima. Mi smo među morskim svijetom najpoznatiji po pomorcima. Hrvatski pomorac pravi je know-how! Nema pisane primjedbe stranih administracija na rad hrvatskog pomorca! To veseli i daje sigurnost. Imali smo prije četiri godine situaciju da nam je broj učenika za pomorska zvanja pao. Stipendiramo oko 650 daka i studenata. Njihova obaveza jest da plove onoliko dugo koliko primaju stipendiju. To se pokazalo jako dobrim rješenjem. Interes je za pomorsko zanimanje porastao. Problem je to što brodari ne uzimaju kadete. Zato ćemo od brodarka tražiti kao obavezu da ukrcavaju pripravnike. Oni jesu trošak, al bez kadeta nema časnika! Prije dvije godine počeli smo socijalnu reformu za pomorce. Mislim da smo učinili mnogo. Trenutačno 12.000 hrvatskih pomoraca ima zdravstveno i socijalno osiguranje, što dosad nisu imali. Ponosan sam na to, ali znam da pomorci još nisu sretni. Najviše je primjedbi vezano za pomorsku reformu, po-



sebno za časnike. Ostalo je još pitanje beneficiranog staža. Mi smo sve svoje obavili i ostaje da se dogovorimo s Ministarstvom rada i socijalne skrbi.

Niste u strateskim prioritetima spomenuli nautički turizam. Prije godinu i pol strategija je objavljena, javnost ju je pohvalila, ali se od tada malo toga napravilo. Što je razlog tomu? Strategija je dobra jer je na pravi način postavila i trasirala problem održivog iskorištavanja Jadrana. Svakako je ideja o što manjoj gradnji u neizgrađenim valama najvažniji njezin dio. Uz to ide ideja da se tzv. austro-ugarske lučice šire sukladno sa sadašnjim prostornim planovima i to u novom zakonu o pomorskom dobru želimo olakšati. To će donijeti veliku korist nautici, a najmanje će štetiti okolišu. Temeljno je pitanje kako olakšati investiranje u lučice i marine. Cijela luka pomorsko je dobro i mislim da je dobro rješenje da se na najmu ne može steći pravo

vlasništva ni druga prava. Ne smijemo razmišljati o privatizaciji na pomorskom dobru. E, kad je tako, ne može se graditi bez koncesije. Njoj mora prethoditi natječaj. Da bi se on raspisao, moraju postojati prostorni planovi. Osobno najveću kočnicu nautičke strategije vidim u prostornim planovima. Bilo je dosta potencijalnih investitora koji bi gradili, ali otjeralo ih je nepostojanje prostornih planova. Dvije godine čekati da bi se ušlo u proceduru, to je previše.

Tu je i uvjerenje budućeg investitora da će njegovo nemalo ulaganje rezultirati pristojnim profitom. Investitori traže neku vrstu produženja koncesije ili valorizacije tog ulaganja.

Upravo se bavimo pitanjem kako omogućiti investitoru da u okviru lučke uprave sam sagradi, recimo, pedesetak vezova. Očito država i županija nemaju novca za takve projekte. Dakle, riječ je o tome da se omogući privatni ulazak u luke javnoga prometa. Narav-

no, uz to bi išao uvjet: na, recimo, nemojte me hvatati za omjer, 10 nautičarskih on mora izgraditi i pet komunalnih vezova. Svi znamo da već godinama sporo raste broj upisanih brodica i nije tu kriza razloga, nego totalni nedostatak vezova za takav tip brodica kojima se koristi domicilno stanovništvo. Malo koja lokalna zajednica ima novca da riješi to pitanje i mislimo da je rješenje o kojem vam govorim dobar način. U tom slučaju koncesija se može dati na dug niz godina kako bi se investitoru moglo isplatiti ulaganje. No, valja znati i da se ulaganje neće isplatiti naplatom veza, nego pružanjem usluga na visokoj razini. Tu smo u dilemi da ovaj naš koncept ne bi donio jaku konkurenciju pravim marinama. Da ti nautički vezovi u lukama javnoga prometa ne postanu konkurenti marinama kojima smo dali jasne kriterije. Ta se pitanja upravo promišljaju. Još nešto vezano za problem s koncesijama. Trenutačno taj zakon ne propisuje mogućnost produženja



koncesije osim ako nije riječ o posebnom interesu Republike Hrvatske. U tom slučaju odluka je na Saboru. Međutim, apsolutno ćemo u određivanju razdoblja na koji se daje koncesija vrednovati visinu ulaganja. Da pojasnim, jasno nam je – nema ulaganja ako investitoru ne damo dovoljno jasno jamstvo da će imati dovoljno dugo razdoblje iskorištavanja. Pritom su nam jako važne bivše vojne luke. Već su se neke lokalne uprave angažirale u tom smislu. I još jedna promjena u koncesijskom sustavu vezanom za pomorsko dobro: ovlast za davanje koncesija bit će prebačena na lokalnu upravu.

Koliko je to u vezi sa sve glasnijim zahtjevima za ukidanje županijskih lučkih uprava i davanjem njihovih ovlasti gradovima i općinama? Imali smo dvije rasprave i prevladalo je mišljenje da županijske lučke uprave trebaju ostati. Ali na općine i gradove prenijeli smo to da mogu davati koncesije na deset godina ako to ne uključuje gradnju. Paradoksalno je da jedan grad ne može upravljati svojom rivom, šetnicom, plažom... Veliki gradovi moći će davati koncesiju koju je dosad mogla davati županija. Zašto Rijeka ne bi izravno odlučivala o korištenju pomorskim dobrom na svom području? Vjerujem da će veliki grad puno brže učiniti prostornoplansku dokumentaciju kad bude sam odlučivao o koncesiji nego kad se to da u ruke županije. Zakon popisuje da što više sredstava od koncesija ostaje u lokalnim zajednicama upravo za zaštitu pomorskoga dobra. Kad već govo-

rim o novom zakonu o pomorskom dobru, rekao bih da ćemo ukinuti i naknadu za pomorsko dobro koju plaćaju vlasnici brodice. Nije velik iznos, ali to je namet koji nije primjeren i parafiskalan je.

Još nešto vezano za nautičare. Staviti ćemo na internet popis sidrišta koja imaju pravo naplaćivati sidrenje. Ne kažem da će se svuda morati platiti, ali ako je tko dobio koncesiju da naplaćuje, obavezat ćemo ga da u toj cijeni mora dati i neku uslugu – od kvaliteta bove i konopa do kupljenja smeća. To znači i da će se na nekim mjestima morati ograničiti broj jahti koje se mogu sidriti. Ne zbog novca, nego zbog onečišćenja. Neke vale ne mogu izdržati tu količinu.

Velik sam zaljubljenik u nautiku, veseli me vidjeti svaku novu jahtu, svaki porast kvalitete usluge, ali mislim da ćemo se jednoga dana morati zapitati o održivom razvoju nautičkog turizma. U očevidnicima brodice upisano je 110.000 brodice, 60.000 dozvola damo stranim brodicama i jahtama. Znači, 170.000 plovila ljeti plovi u našim unutarnjim morskim vodama. Došlo je vrijeme da se zapitamo dokle to može rasti.

Mislite li da bi trebalo mijenjati nešto u politici vinjeta?

A očito ćemo morati jer za dvije godine mi bismo trebali postati punopravna članica EU, a vinjete neće trebati za brodice sa zastavom zemalja članica EU. Devedeset posto stranih plovila dolazi s tog područja. Druga je stvar s tzv. megajahtama koje ne viju zastave EU, a u čar-

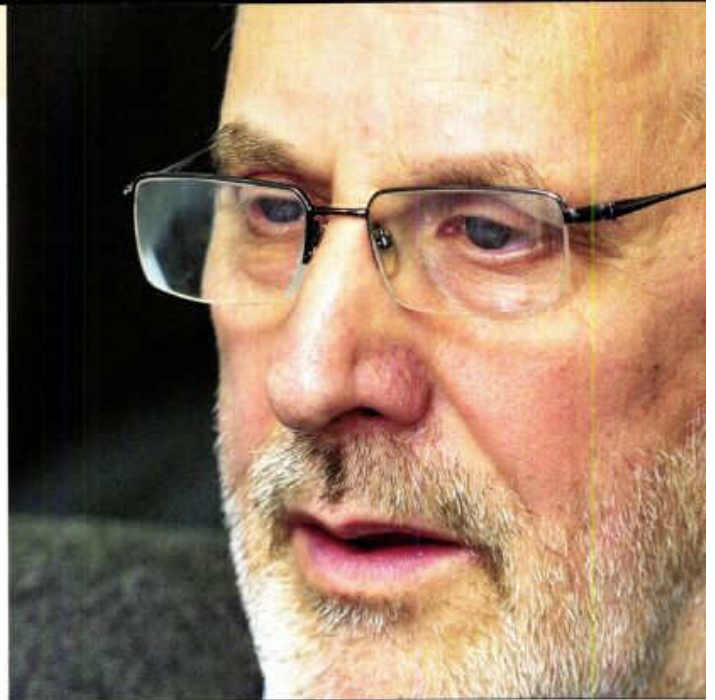
teru su, no ne isplate 3600 kuna i još nešto lučkih naknada za npr. rivu u Hvaru i Splitu, a posadu i putnike, gorivo i provišt u krcaju u Crnoj Gori ili Veneciji. S njima imamo dosta otvorenih pitanja i suprotstavljenih mišljenja. Neki kažu dajmo im dozvolu neka svoj posao obavljaju legalno i masno to plate. Ja sam na takva razmišljanja jako osjetljiv zbog naših brodara. Takvo rješenje bilo bi velika briga za naše male brodare i zbog njih ćemo se boriti u komisiji koja pregovara s EU da dobijemo odgodu za kabotažu. Ima i razmišljanja vlasnika marina, brodogradilišta, kojima odgovara da te jahte zimuju kod njih. Ima ideja da bi se i u lukama javnog prometa koje su zimi prazne mogle vezati te jahte. E, sad, i tu se postavlja pitanje što s radim dozvolama, boravcima. Gdje naći mjeru? Ne ugroziti interese hrvatskih brodara, a s druge strane ne dopustiti da nas ti s megajahta prave budalama. Da nam sadašnji pristup donosi prašinu, a ne novac, to je jasno.

Jedno pitanje svakako se mora odnositi na trošarine. Ta loša odluka donekle je izmijenjena, ali je gotovo deklasirala domaće male brodograditelje. Zar ne mislite da je bolja politika koja smanjuje davanja i stopce, ali to nadoknadije velikim prometom?

Upravo je naše ministarstvo dalo punu podršku malim brodograditeljima za smanjenje trošarina. Oni nisu sada zadovoljni, ali ovaj prijedlog puno je bolji od onih koji su bili u optjecaju. Još bih nešto rekao o fiskalnoj politici i našem ministarstvu. U onom dijelu u kojem smo mi nadležni učinili smo veliku fis-



Mijenjamo Pravilnik o brodicama i jahtama. Teorija nije dovoljna. Ljudi imaju dozvole, ne znaju veslati, ne znaju vezati grop. U tom smislu praksi ćemo dati veliku pozornost, ali ni to sve ne rješava. Najveći broj prekršaja kod nas se svodi na glisiranje uz obalu. Je li to neznanje ili nedostatak bontona?! Tu opet valja raditi na većem nadzoru.



kalnu reformu o kojoj se malo zna. Mi smo brodarce u međunarodnoj plovidbi oslobodili poreza na dobit. To smo učinili da bismo hrvatske brodove vratili kući i da bi im uvjeti bili isti kao što ih imaju pod panamskom, liberijskom zastavom. Nakon toga oni su naručili nove brodove, Atlantska i Tankerska ulagale su novac i u druge biznise znajući da u brodarstvu ima i kriznih godina. Mislim da bismo na sličan način mogli razmišljati i u drugim sektorima, primjerice, u maloj brodogradnji. I mislim da tu treba krenuti s poticajnim mjerama u okviru europskih propisa.

Koliko je vaš resor uskladio morsko zakonodavstvo s propisima EU? Kako će hrvatsko pomorstvo proći u EU? Vi ste optimist?

Ostaju nam još samo pregovori, naravno, mukotrpn, o kabotaži, u kojima mi tražimo odgodu za male i velike brodarce. Sve je ostalo usuglašeno, uključujući i tehničke i sigurnosne mjere. Sad nas čeka puno posla na provedbi. Ostalo je još pitanje javnog obalnog prijevoza; a tu opet imate problem što oni ne mogu shvatiti naše okolnosti, recimo, da je stupanj iskoristivosti 30 posto. Ili da ima mnogo otoka na koje plove brodovi koji bi u jednoj vožnji mogli prevesti sve otočane i sav vozni park (recimo, Lastovo)! Na mnogim linijama zimi ima više posade nego putnika. Obalni linijski prijevoz nije zarada nego održavanje života na otocima. Eto, te okolnosti i hrvatske specifičnosti objašnjavamo Europi. Naša ideja jest da u EU uđemo sa svim koncesioniranim linijama i brodovima s hrvatskom zastavom.

Kako ćemo proći u Europi? U društvu velikih i bogatih uvijek je dobro. Mi imamo 6300 kilometara obalne crte, oni imaju 70.000 kilometara. Što to znači? Da naši brodari, trgovački i putnički, veliki i mali, mogu dobiti nove poslove. Zašto biti pesimist i misliti da mi nemamo te šanse? Ne zaboravite da u EU 90 posto prometa dolazi brodovima! Ima u EU kruha za naše. Ne zaboravite da smo mi opremljenošću flote došli do razine koje zadovoljava kriterije EU! Mi smo na bijeloj listi Pariškog memoranduma, među desetak najsigurnijih zastava. Nekad smo bili na crnoj! To znači da su naši brodovi kvalitetni i konkurentni. Povećali smo i sigurnost.

Koliko ćete staviti u funkciju flotu lučkih kapetanija i podignuti sigurnost kad je nautika posrijedi? Spremate li što vezano za podizanje razine prilikom pripreme i davanja dozvola za nautičare?

Mijenjamo Pravilnik o brodicama i jahtama. Europa poznaje različita rješenja kad je posrijedi utvrđivanje znanja potrebnih za upravljanje brodicom i jahtom. U Engleskoj, Norveškoj, Švedskoj ne morate imati ništa. U Italiji je puno liberalnije nego kod nas. Naši su propisi rigorozniji, ali kvaliteta održavanja ispita nije zadovoljavajuća. Nerijetko novopečeni vikend-kapetani u petak polože ispit, a u ponedjeljak naprave pomorsku nezgodu. Pritom nisam zadovoljan provjerom praktične razine njihove osposobljenosti. Teorija nije dovoljna. Ljudi imaju dozvole, ne znaju veslati, ne znaju vezati grop. U tom smislu

praksi ćemo dati veliku pozornost, ali ni to sve ne rješava. Najveći broj prekršaja kod nas se svodi na glisiranje uz obalu. Je li to neznanje ili nedostatak bontona?! Tu opet valja raditi na većem nadzoru. Nisam sklon represiji, ali za glisiranje i divljanje skuterima nemam nikakvo drugo rješenje nego počinitelja opaliti po džepu! Skutere bih osobno i zabranio. Velik broj njih prava je napast na moru. Nažalost, naši kapetani nisu dovoljno na moru jer su opterećeni administracijom. Nadam se da će se nakon bitnog smanjenja poslova s vinjetama kapetani od porta vratiti na rivu i more, gdje im je prije svega mjesto. Prije je u portima tzv. derikolona obično bio bivši noštro, koji je išao po lučici i činio reda. To bi šef ispostave morao raditi, ali ga treba osloboditi birokracije.

Gdje i kako plovi državni tajnik za more? Kakve ideje nosite s dita?

A di će Trogiranim nego na Krknjaše! Nekad se zaletim na Kornate, nekad na Šoltu. Imao sam prije Primorku pa sam je prodao, sad mislim uzeti neku pasaru. E, sad kad plovim, sve više sam nostalgijan: nema više onih čavadura na Krknjašima kad bi ti došlo usrid zime da se baciš u more. Prije si bacija vršu i vidija je na dvadeset metara. Naravno, stalno se pitam kako na Krknjašima uvesti reda, kako ih zaštititi. Ako triba i to, od nautičara nasilu pokupit smeće, a ne da kad zaroniš, ne možeš vidjeti dno od boca i limenki. Te škovace uvijek me iznova rastuže. Volija bih viditi da naš svit više misli o tome.