

Premda to resorni ministar neuvjerljivo negira, hrvatska Vlada očito priprema izmjene Zakona o pomorskom dobru. Ključna izmjena donosi preinaku pomorskog dobra iz općeg dobra u javno dobro. Time pomorsko dobro postaje podložno ostvarivanju vlasničkih prava. Iz toga nije teško zaključiti kakvi interesi stoje iza izmjene zakona.

Od raznih mitova o svenacionalnoj posvećenosti Hrvata “trajnim vrijednostima”, onaj s organskom i sudbinskom predanošću toga nemodernog i traljavo sklepanog kolektiviteta moru i svim atributima svega morskog, vjerojatno je najotporniji. Tek na drugome mjestu naći će se, recimo, uvjerenost u kvalitetu veze s Rimokatoličkom crkvom za koju se ipak već definira nešto manje navodnih argumenata o “prirodnosti” odnosa. I kao u onom starom šlageru Mila Hrnića, pitanje “kome bi šumilo, more moje sinje, da Hrvatske nije”, više je retoričke naravi; dilema je naprosto lažna, dileme uopće nema - očito je kako ne bi bilo nikoga drugoga kadrog da taj zvuk osluhne i uhom i srcem.

Problem s tom slikom, a koja podsjeća na svojedobno jednako popularno te naveliko oleografirano ulje na platnu “Dolazak Hrvata” Mata Celestina Medovića, s plemenom koje s Velebita prvi put promatra Jadran, međutim, žestoki je raskorak u kojem se ona našla pri ogledu s ekonomskom i pravnom stvarnošću kroz posljednjih 26 godina. A najnoviji odraz potonje tiče se jedne ozbiljne legislativne sugestije za tretman tzv. pomorskog dobra prema većoj komercijalizaciji, faktično privatizaciji.

(Ne)primjeren razvoj lučkih kapaciteta

Konkretno, riječ je o dijelu Nacionalnog plana razvoja morskih luka od osobitog gospodarskog interesa za Hrvatsku (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik) koji se odnosi na moguće izmjene Zakona o pomorskom dobru. Inače, pomorsko dobro je institut čije fizičke granice pokrivaju najuži pojas kopna uz more i obratno, dok njegovu tržišnu pozicioniranost najviše određuje činjenica da ono nije javno dobro, nego opće. Razlika se sastoji u tome što opće dobro ne potpada u vlasnički režim, te se na njemu ne mogu ostvarivati vlasnička prava; postoji samo država kao nositelj upravljanja dobrom u općem interesu. Ili, kao što to tumači spomenuti plan, govoreći o poslovanju lučkih koncesionara te investitora, “ne postoje privatna poduzeća koja mogu dobiti sredstva za svoja ulaganja(...), jer banke ne mogu osigurati svoja potraživanja upisom hipoteka na ulaganje, jer na pomorskom dobru nije dozvoljeno vlasništvo”.

Pronađeno je i rješenje, dakle, pa se predlaže da pomorsko dobro postane javno dobro, e da bi se država mogla teretiti hipotekom u korist investicije po javno-privatnom partnerstvu. To bi po mišljenju kreatora plana omogućilo primjeren razvoj lučkih kapaciteta čija se budućnost vidi apsolutno i jedino u koncesioniranju na tržištu, s rijetkim državnim izuzecima.

Vratit ćemo se razmatranju te vizionarske ideje o oslobađanju tržišnih potencijala hrvatskih luka, no podsjetimo se ovdje nakratko i stanja u koje je pomorsko dobro uistinu dospjelo za proteklih 26 godina liberalizacije. Naime, zadnja prethodna regulacija te materije, ona iz 1974. godine, također je imala određenih kontradikcija u pravnom pogledu, ali su nepovoljni efekti – po javni interes u korištenju resursa – ipak bili minimizirani samim tim što je tada i privatno vlasništvo te poslovanje bilo veoma ograničeno. Slijedi nova regulacija 1991. godine, i s njom dugogodišnji pravni i praktični kaos u vidu brojnih nejasnoća, nedosljednosti i direktnih štetnosti.

Za nešto minuciozniju pretvorbenu alkemiju s poništavanjem društvenog vlasništva i razdvajanjem javnog od općeg dobra nije bilo vremena, kao ni puno zanimanja. Odmah, a naročito poslije rata, zaredale su masovne nelicencirane gradnje uz more, sumnjivi katastarski upisi, ilegalne eksploatacije, neviđene trgovinske dubioze. More sinje počelo je ubrzo šumiti isključivo za novac, hotelijerima na uzurpiranim plažama ili graditeljima novih marina bez ekološki valjane infrastrukture.

Slučaj brodogradilišta

Hrvati, vremenom sve manje kompaktan skup, uostalom, postupno su se stali dijeliti na one malobrojne kojima to ide u prilog i, s druge strane, one koji more više ne mogu vidjeti niti s Velebita, ili pak žive uza nj i moraju igrati po nametnutim pravilima iscrpljivanja svih prirodnih i društvenih resursa. Pokazalo se tako i da navedeni mit nema naročite šanse pokraj novoga društveno-ekonomskog uređenja koje ne tolerira dugo niti dalekosežno nikakve velike sentimentalne, romantičarske otklone od kapital-odnosa. Romantizmom podmazivana etnogeneza današnjih nacija ionako je otpočetka primarno služila kapitalu kao njegov formalni medij i okvir za lakše onodobno širenje. I fakat je da se u postsocijalističkim zemljama Europe iznova, nakon restauracije kapitalizma, odigrava klasična prvobitna akumulacija, ali za neke druge procese – nekoć marketinški značajne – kao što je mitologizacija nacionalnog, tehnološki uznapredovali kapital više nema tako mnogo potrebe, naprotiv.

U slučaju nove Hrvatske i njezina mora, to se dobro ogleda na primjeru ekonomske politike spram brodogradilišta, ranije baš najvećeg lokalnog ponosa, a svakako reprezentativnog pomorskog dobra. Četiri je puta od 1994. do 2003. npr. revidirano što sve brodogradilišnoga uopće spada u pomorsko dobro: prvo su to bili tek navozi i lukobrani, zatim radna luka, pa čitavo područje škvera, i na kraju opet samo brodogradilišna luka.

Također, godine 1994. izvršen je prvi pokušaj udara na morske luke sa svrhom kojoj svjedočimo ovom prilikom, jer su one tad bile jednostrano isključene iz Pomorskog zakonika koji je čak nesmetano prošao saborsko tzv. čitanje. Struka, još nezamorena peripetijama do

kritične mjere, ipak je odreagirala primjereno burno i nepopustljivo, te je zakonodavac ustuknuo pred olakim uvođenjem izmjena. Osim toga, ne treba zaboraviti da niti sam zamah opće komercijalizacije još uvijek nije bio tako raširen, ne samo zbog rata. No uzmak od novih strateških ekonomskih ciljeva nije mogao potrajati unedogled, pa će se vratiti kudikamo većom silinom u aktualnom postkriznom razdoblju.

Jedna od onih šest biranih hrvatskih morskih luka od posebnog interesa, Luka Gruž u Dubrovniku, sjajan je pokazatelj akcije koja se više nipošto ne odvija samo u teorijskoj pripremi, nego živa liberalno-ekonomska praksa vuče zaostalu pravnu podlogu da joj se čim prije pridruži, pod svaku cijenu. Gruško pristanište je, inače, prije svega par godina rekonstruirano te prošireno - javnim novcem, dabome - radi navale kruzera s oko 800 tisuća putnika godišnje. Toliki promet nije promakao globalnim vladarima lučkih resursa, a ni njihovim dežurnim kompradorskim serviserima, pa su dubrovačke vlasti lani raspisale natječaj za 40-godišnje koncesioniranje Gruža. Na nj se javio samo jedan kandidat, francusko-turski konzorcij DICPI u vlasništvu nekih od najvećih svjetskih lučkih koncesionara, što ga neće spriječiti da ne zakasni s prijavom na natječaj.

Birokratska zavrzlama

Točnije, DICPI-ju je jednom bilo odobrena tromjesečna odgoda roka za dostavu propisane dokumentacije, a potom je prekršena i ta obaveza. Za našu priču, međutim, treba prije svega uočiti što je to nedostajalo kandidatu za preuzimanje Gruža, naime, prema većini zasad poznatih informacija - državne garancije za preuzimanje bankovnih kredita bez kojih nema dogradnje luke.

Zanimljive su i ostale vijesti u vezi s tim, kao što je ona da DICPI zahtijeva gotovo udvostručen promet u okolnostima gdje Dubrovnik već i sad puca, infrastrukturno i društveno, uslijed kruzersko-turističkog pritiska. Ili ona da budući koncesionar najavljuje uvođenje specijalne pristojbe za putnike koja bi bila apsolutna okosnica njegova profita, tako da se naprosto moramo zapitati u čemu se sastoji društvena svrha prepuštanja privatniku takvog privrednog resursa, doslovce najizdašnjega pojedinačnog u Dubrovniku. Ali najzanimljivije je ono što su poduzele nadležne vlasti, dični službeni predstavnici Hrvatske na moru i kopnu, nakon DICPI-jevog natječajnog zakašnjenja.

Najprije, kad je gradska lučka uprava poništila natječaj zbog prekršaja jedinog kandidata, Ministarstvo mora i prometa na čelu s ministrom Olegom Butkovićem stalo je na njenu stranu. A ove godine, isti ministar dao je smijeniti tu istu upravu, baš zbog natječaja koji će obnoviti - izostaju samo javne isprike za DICPI - i sve se to odvijalo bez suvislog objašnjenja. No taj se ministar zatekao u središtu radnje i oko izmjena Zakona o pomorskom dobru, premda on sam to negira, a ne odgovarajući na pitanje kako se dogodilo da mu asistenti na

preregulaciji jednog tako važnog područja uopće ne ukažu na jednu tako važnu preinaku. Kao i s Dubrovnikom te DICPI-jem, pa bi se moglo pomisliti da Butkoviću stalno netko radi iza leđa, i nedostaje tek još smjena kreatora Nacionalnog plana razvoja morskih luka koju nam ministar zatim, jasno, neće znati obrazložiti.

Ne zna se kakav idući butkovićevski moment obrata donosi ova zavrzlama; mnogo će ovisiti o mogućnosti eventualne kreditne garancije mimo samog instituta pomorskog dobra, kako ga se ne bi žrtvovalo u pravnoj cijelosti. A pomoglo bi, u smjeru pukog održanja na životu, da se stručna i šira javnost već prestanu držati tako pasivno, upravo kao oni ubogi Medovićeви nomadi, u realnosti zadugo ustravljeni od susreta s Velikom Slanom Vodom.

Izvor: Bilten