

Može li budući putnički terminal biti od pomoći pulske brodogradnje?

(preuzeto sa www.gradpula.eu)

Za odgovor na ovo pitanje i prije same financijske analize svih mogućih - a ovdje su predstavljena tek dva - projekta putničkog terminala potrebno je dobiti odgovor od strane lokalne i državne politike želi li se i po koju cijenu uopće očuvati brodogradnja u Puli.

Home-port verzija putničkog terminala kakva se planira izgraditi u Puli a koja uključuje ležarinu i servisiranje velikih putničkih brodova ima određeni broj dodirnih točaka te je u nekim dijelovima i kompatibilna s brodogradnjom. S kojom pak isključivo turistički i nautički sadržaji nemaju nikakvih dodirnih točaka. Poznat je već dugogodišnji interes venecijanske luke za izgradnjom partnerskog terminala u pulskom zaljevu pošto su kapaciteti venecijanske luke već odavno preveliko opterećenje za tamošnji eko-sustav. Planirana izgradnja budućeg putničkog terminala mogla bi potaknuti iskreni odgovor - prvenstveno lokalne uprave čiji je putnički terminal izvorno projekt - na pitanje želi li se očuvati brodogradnja u Puli jer bi zahtijevala politički konsenzus da se pretpostavljeni prinosi budućeg putničkog terminala usmijere u proširenje osnovne Uljanikove djelatnosti djelatnošću koja bi omogućila njegovu dokapitalizaciju naspram upitnih oblika diverzifikacije i traženja strateških partnera u tome.

Gradu Puli pogoduje i činjenica da dio luke kojom se koristi Uljanik već ima zadovoljavajuću dubinu mora za prihvat mega kruzera kao i već izgrađenu obalu tako da bi ovim riješenjem u velikoj mjeri bio očuvan i sam pulski zaljev. A izbjegla bi se i izgradnja nove industrijske zone u samom centru grada jer Home-port verzija putničkog terminala sa svim svojim pratećim sadržajima to nesumnjivo jest. Dovoljno je pogledati izgled novoizgrađene zadarske luke Gaženica pa si njenu sliku pokušati predstaviti u dijelu pulske luke gdje se planira izgraditi nešto slično.

Za BI Uljanik od velike je važnosti i demistificirati orijentaciju na tzv. sofisticirane brodove s dodatnom vrijednošću o kojoj se redovito govori kada je riječ o budućnosti pulske brodogradnje. Čak i da se uspiju riješiti sva velika kašnjenja koja su uzrokovana dosadašnjim pristupom takvoj unikatno orijentiranoj proizvodnji - to sve skupa može potrajati tek dok korejski ili kineski brodograditelji svojom poticanom i umreženom industrijom ne odluče ući i u taj segment brodogradnje. Želi li se iskreno dakle, dugoročno raditi na održanju brodogradnje neizbježno je raditi na oblicima da se putem daljnjeg razvoja vlastite pomorske orijentacije u to uključujući država - stranački i regionalno neustrašena država(!). Država koja prethodno dakle,

mnogo detaljnije nego dosada, mora osmisliti svoju pomorsku orijentaciju i strategiju čija je brodogranja sastavni dio.

Za ovdje skicirano tehničko uključivanje BI Uljanika u posao s putničkim terminalom (uz uvjet nesmetanog nastavka poslovanja brodogradilišta) najkritičnije i najupitnije je kvalitetno - i estetski i funkcionalno - projektirati platformu/palubu koja mora osigurati nesmetani nastavak brodogradnje te osigurati veliki protok ljudi odnosno putnika koji bi se prilikom ukrcaja i iskrcaja stvarali a koji bi se trebao omogućiti željezničkim povezivanjem zračne luke i željezničke postaje s Uljanikom te izgradnjom centralne gradske garaže s pratećim objektima terminala na ulazu u grad i u doticaju s tom željezničkom trasom.

Ne treba niti napominjati da željezničko povezivanje putničkog terminala i zračne luke ujedino znači i povezivanje željeznicom Uljanika sa njegovim pogonom u Vodnjanu.

Ovako projektirana platforma/paluba koja bi se mogla protezati od zgrade uprave pa čak do mosta prema otoku te duboko prema uljanikovu zaljevu, mogla bi većim dijelom biti projektirana i izgrađena baš u Uljaniku tako da bi se sredstva za infrastrukturnu izgradnju koja ionako prije ili kasnije mora osigurati javna uprava u konačnici vratila upravo Uljaniku. U svojoj bi monumentalnosti tako izgrađena paluba bila i svojevrsni izložbeni primjerak rješenja koja bi se u Uljanikovo ponudi u budućnosti mogla nuditi i mnogobrojnim mediteranskim gradovima koji se suočavaju sa sličnim problemima vlastitog razvoja.

Takav infrastrukturni projekt koji bi bio od velikog značaja i za sam grad omogućio bi Uljaniku, možemo to tako reći, trajniji oblik sufinanciranja vlastite proizvodnje davanjem koncesije nad korištenjem vlastitog pomorskog dobra. A time i znatno veću autonomiju u odlučivanju o svojoj osnovnoj djelatnosti naspram svim mogućim modelima diverzifikacija koji su trenutno u opticaju i koji brodogradnju kao takvu ozbiljno dovode u pitanje.