

Ivo MILIČIĆ

BRODOGRADITELJ U OKRUŽENJU IZ SNOVA

Tekst Darko Šupuk Fotografije Arhiva Ive Miličića

P

ovoda za razgovor ima na pretek, a vaš odlazak u Nizozemsku svakako je veliki iskorak. Je li to novi izazov ili...?

U Nizozemsku sam otišao iz više razloga, zbog novih izazova, radi dodatnog obrazovanja, te djelomično i zbog situacije u Hrvatskoj, ne financijske, nego zbog pomanjkanja projekata i nemogućnosti ostvarivanja željenih. Uz navedeno, sve se nekako i brzo odvijalo tako da sam u jednom trenutku, kada sam dobio priliku, trebao brzo odlučiti. U srpnju sam počeo raditi u internacionalnoj kompaniji Damen Shipyards Group, koja se sastoji od 36 brodogradilišta širom svijeta, te se uz gradnju gotovo svih vrsta specijaliziranih brodova bavi i uslugama vezanima uz remont, održavanje i servisiranje brodova. To je jedna od najbrže rastućih kompanija u svijetu, najbrže rastuća u brodogradnji, te ujedno i globalni predvodnik u brodogradnji specijaliziranih plovila. Raditi u takvoj kompaniji je iskustvo kakvo se samo može poželjeti. Kako mene, osim projektiranja brodova, interesira i sve u vezi njihove gradnje, kao što su organizacija brodogradilišta, vođenje projekta, strategija, osnivanje brodogradilišta, održavanje brodova itd., nisam se mnogo dvoumio kada sam dobio priliku za posao, pogotovo zato što sam dobio radno mjesto u glavnom uredu brodogradilišta u Gorinchemu. Svejedno, odluka mi ipak nije bila tako laka, jer nije jednostavno otići iz naše lijepe Hrvatske, pogotovo sredinom ljeta, kao što sam ja otišao – nažalost, nisam uspio odgovoriti odlazak za jesen. Ali, moram priznati da je Nizozemska također predivna zemlja s mnogobrojnim mogućnostima. Osim što je sama zemlja lijepa, vrhunski je organizirana i prepuna inženjerskih čuda, kao što su nasipi preko mora dugi više od 30 km, grandiozni sustav brana na moru za zaštitu od poplava, umjetni otoci veličine našega Šćedra i slične stvari koje za mene predstavljaju svjetska čuda novoga doba. U Nizozemskoj je, na primjer, najnormalnije da se vozite automobilom ispod rijeke ili mora, dok u istom trenutku, dvadesetak metara iznad vas, uplovljava jedrilica u marinu. Nizozemci su izvrsni inženjeri i organizatori, a kao ljudi su susretljivi, simpatični te izuzetno obrazovani, tako da je komunikacija s njima više nego ugodna.

Što konkretno tamo radite?

Trenutno sam zaposlen u projektnom uredu za remorkere i druge radne brodove brodogradilišta Damen Shipyard Gorinchem, gdje radim kao inženjer brodogradnje. Mislim da je za moj stručni razvoj vrlo korisno još iskustva u komercijalnoj brodogradnji, a ovaj je nadasve pravi odjel za to. Između ostalog, Damen Shipyards je uveo tzv. izgradnju 'stock vessels', gradnju tipskih brodova koji se drže poluzavršeni na skladištu dok se čekaju narudžbe, a njih u svakom slučaju ima dovoljno – prošle godine taj je 'šker' isporučio više od 150 brodova i imao gotovo dvije milijarde eura prometa. Na taj način grupacija je u mogućnosti isporučiti brod brže i kvalitetnije nego itko u svijetu. To je zaista ekonomski fantastičan pristup koji je zaslužan za takav zapanjujući rast, a uza sve to inženjeri imaju priliku raditi na isprobanim projektima i upoznati se s projektnom dokumentacijom, usavršavati je i dovesti do saršenstva. Također, ovdje je zaista jedinstvena prilika za inženjera da vidi protok i distribuciju dokumentacije koja opskrbljuje 36 brodogradilišta diljem svijeta, od Nizozemske, Francuske, Švedske, Ukrajine, Poljske i Rumunjske u Europi, pa do Kine i Vijetnama u Aziji, te Južne Afrike, Brazila i Kube. Zaista, to se ne može vidjeti niti u jednom brodogradilištu na svijetu.

Mali presjek vaših radova: od Heliyachta, preko pedesetmetarskog Seagulla do Pantagane...

Moja karijera je zaista raznolika. Nakon završenog fakulteta u Zagrebu, počeo sam raditi u 'Viktoru Lencu' u tehničko-komercijalnom odjelu kao pomoćnik voditelja projekata. U to vrijeme, 1998. na 1999., 'Lenac' je bio u uzlaznoj fazi, radilo se puno projekata i bilo je stvarno dinamično, ali sam ostao vrlo kratko. Relativno brzo sam dobio priliku raditi u Heliyachtu u Puli, koji je nakon izgradnje Dat Helje praktički krenuo u izgradnju novog brodogradilišta. Tu sam vodio proizvodnju i bio 'project manager', radio na mnogobrojnim remontima i preinakama jahta, te sudjelovao u postavljanju organizacije prvoga gradilišta jahta u Hrvatskoj. U tom trenutku, za mene je to bio najbolji posao na svijetu. U brodogradilištu se radilo na luksuznim jahtama od 30 i više metara i takvo iskustvo tada nisam mogao steći nigdje

Nekima bi razvojni put od zagrebačkog fakulteta do jedne od najznačajnijih svjetskih brodograditeljskih grupacija, nizozemskoga konglomerata Damen Shipyards, uzeo godine i godine... i možda i ne završio ondje gdje su htjeli - ali ne i Ivo Miličiću, 'kalafatu' koji je učio i napredovao izvanredno brzo, te svladao sve poslove u procesu gradnje broda za rasonodu; ipak, jedan će san još pričekati - da projektira i sagradi vlastitu jedrilicu, dakako s projektnim uredom u potpalublju!

Nemam nekog uzora u svijetu projektanata. Mogu reći da me nadahnjuju razni projekti, kako u brodogradnji, tako i izvan nje

drugdje u Hrvatskoj. Između ostalog, u tom razdoblju, 2001. godine, vodio sam transport poznatog ketcha Dat Helje, danas Galatea, u Düsseldorf na sajam, gdje je ta jahta bila glavna atrakcija na sajmu i ujedno najveće plovilo sajma. Nijemci nisu mogli vjerovati da je takva prekrasna jedrilica napravljena u Hrvatskoj, svi su mislili da je iz Nizozemske. Nakon tri uzbuđljive godine u Heliyachtu, odlučio sam se osamostaliti, te sam godinu dana radio u sklopu svoje novoosnovane kompanije Water Line Ltd. u brodogradilištu u Izoli. Tu sam sudjelovao na preinaci 40-metarskog katamarana u jahtu, te vodio preinaku konstrukcije na 45-metarskom remorkeru Prometej za buduću jahtu Alberte Ferretti. U sklopu mog angažmana u Izoli sam radio i na uvođenju ISO-a. Tada sam počeo s grupom investitora tražiti mjesto za vlastito brodogradilište, te sam se primio ponovno projektiranja brodova, prvi put nakon fakulteta. Godine 2004. smo kolega Nikica Bilić i ja došli u kontakt s Juroslavom Buljubašićem, te smo za njega odradili projektnu dokumentaciju za preinaku putničkog broda Biser Jadrana, nekadašnjeg Vladimira Nazora, u luksuznu jahtu Seagull, čiju sam gradnju kasnije vodio kao 'project manager'. Nakon Seagulla radio sam dio dokumentacije za Enavigo 33 i Enavigo Cutter, te surađivao na raznim interesantnim projektima, kao što je rekonstrukcija 58-metarskoga admiralskog broda Vis, novogradnji 73-metarske jahte Perini Navi, novogradnji 24-metarske jahte Liburn 77, novogradnji 50-metarskog trimarana s igralištem i bazenom na gornjoj palubi te niz drugih projekata, ali se, nažalost, zbog raznoraznih razloga, između ostalog i svjetske krize, ti projekti nisu ostvarili. Također sam se u međuvremenu počeo baviti i vještačenjem na plovilima, te postao član ugledne Yacht Designers and Surveyors Association iz Engleske, koja je ove godine proslavila 100 godina postojanja! Možete zamisliti, Englezi su već prije 100 godina imali udruženje za procjene i pregled jahta, dakle ne radnih brodova, za koje su takvu službu imali znatno prije. Moj zadnji projekt koji je zaplovio i na kojem sam radio zadnje dvije godine je Pantagana 41. Također, posljednjih godinu sam angažiran i oko broda Galeb, kao član stručnog povjerenstva za davanje koncesije za gospodarsko korištenje nekadašnjega Titovog broda, što je za mene također jedno izuzetno iskustvo i čast, te bih bio presretan kada bi cijeli projekt krenuo, jer mislim da dugoročno ima golemi potencijal. Takvih brodova, s povijesnom komponentom, s godinama je prirodno sve manje.

Koji vam je najdraži projekt do sada?

Projekti su kao djeca. Znam da to zvuči otrcano, ali to je istina, jer svi su ti dragi i želiš da budu uspješni. Kad bih trebao reći koji je projekt najviše utjecao na moju karijeru, tada je to Seagull. Na tom sam projektu najviše i najbrže učio, te ušao u sve pore broda od čelika, zakovica, do brodskih sistema, uređaja, pogona, interijera, probne plovitbe itd. Također, samo vođenje projekta u Brodotrogiru, brodogradilištu koje je verzirano za trgovačke brodove, bilo je prilično zahtjevno, tako da sam i kao voditelj projekta strahovito mnogo naučio. Drago mi je da je taj moj trud urodio plodom, te je sam projekt dobio priznanje, što ugošćujući poznate goste koji su boravili na njemu, primjerice Bono Vox s obitelji, članovi danske kraljevske kuće i dr., što činjenicom da je u godišnjem izdanju publikacije Refit International 2006. uvršten među 10 najboljih preinaka u svijetu. S druge strane, drag mi je i projekt Pantagana 41, jer sam je radio prema svojoj ideji i intuiciji, bez ičijeg utjecaja, te i nadjenao ime modelu. Ipak Pantagana 41 tek čeka svoju potvrdu na tržištu, u slučaju da se brodograditelj Centar oprema odluči na daljnju proizvodnju.

Tko vas inspirira u svijetu navalnog dizajna?

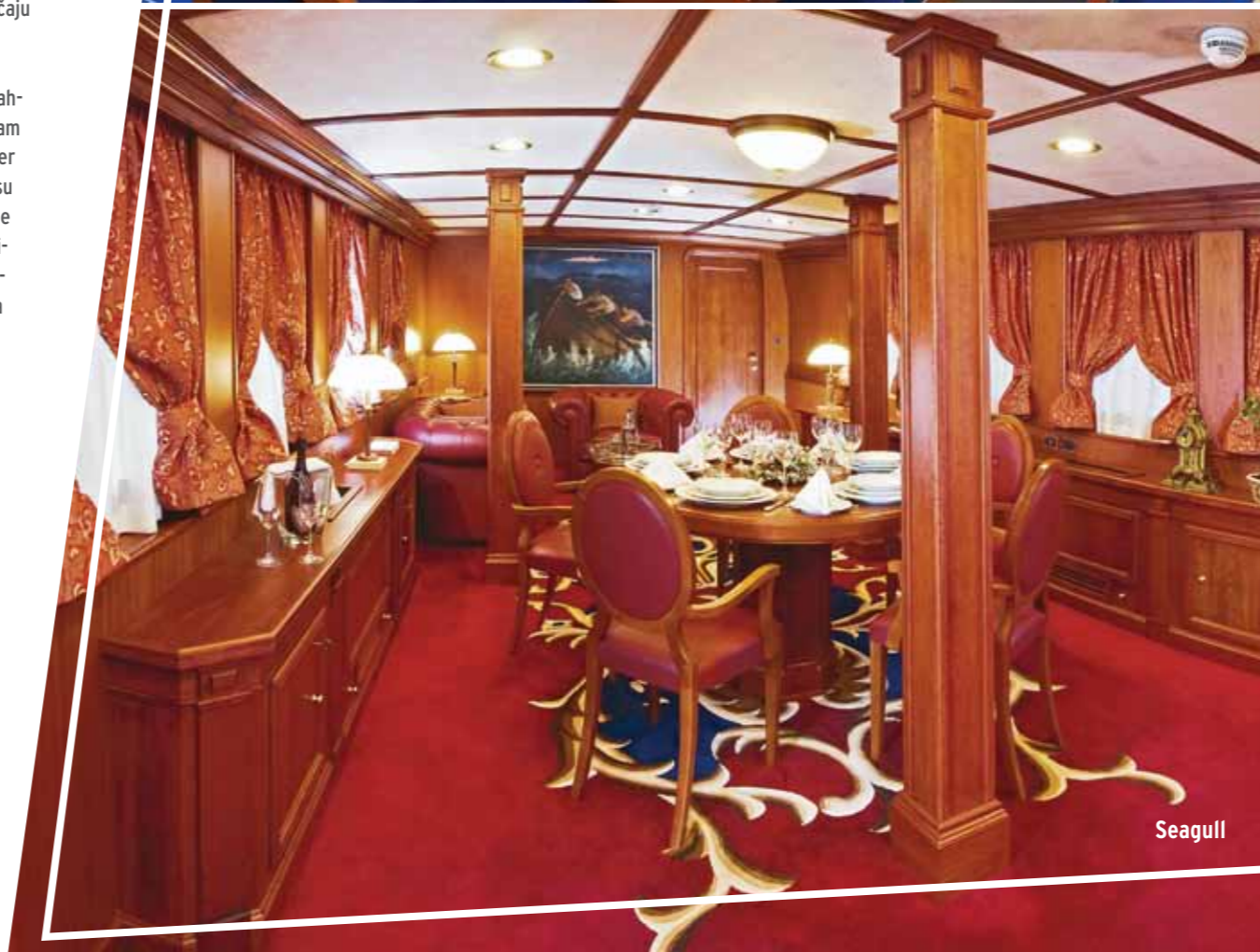
Nemam nekog uzora u svijetu projektanata. Mogu reći da me nadahnjuju razni projekti, kako u brodogradnji, tako i izvan nje. Čak moram reći da ja nisam u klasičnom smislu navalni dizajner, ja sam inženjer brodogradnje koji, osim projektiranja, voli gotove sve radnje koje su vezane uz gradnju brodova. Želio bih reći da dobar dio inspiracije preuzimam i od investitora, koji dolaze sa svojim vizijama i čije vizije ja trebam prebaciti u projekt. Tako je, primjerice, bilo na Seagullu: Juroslav Buljubašić je imao viziju jahte kakvu bi želio, a Nikica i ja smo pokušali dodati nešto svojih viđenja i to provesti u djelo. Danas, kada vidim Seagull, vidim da smo napravili dobar posao.

Što mislite o današnjim trendovima u dizajnu i kako vidite budućnost estetike plovila za razonodu?

Trendovi u dizajnu megajahta su bitno različiti od trenda oblikovanja manjih jahta i brodica. Među megajahtama, osim klasičnih i tzv. razumnih, postoje i 'nerazumne' jahte, koje su meni draže, a u gradnji kojih budžet nije presudan. Pogledajte samo megajahtu A ili Maltese Falcon. Projektirati i graditi takve jahte je apsolutno najbolji posao na svijetu. Takvih projekata zasad ima svega nekoliko u cijelom svijetu, ali mislim da bi se u segmentu megajahta broj takvih projekata mogao povećati u budućnosti, što će me izuzetno veseliti ako se dogodi. U segmentu jahta i brodica je već dugo zamjetan trend približavanja autoindustriji, što možda brodove čini dostupnijima, ali dizajniranje prilično ukalupljuje, po mom mišljenju, koji put i unazađuje. Iz tih razloga rijetko vidimo u proizvođača nešto zaista novo.



Seagull II



Seagull





Liburn 77



Trimaran



Vis

Jedrenje i jedrilice naprosto obožavam i tu i jest korijen moje ljubavi prema brodogradnji

Uglavnom je to dodavanje detalja i dotjerivanje prošlog modela, a nema pravih novih koncepata. Ali, mislim da će se i to u stvari morati mijenjati, jer dolazi novo vrijeme i novi kupci.

Više se bavite eksterijerom i inženjerskim rješenjima nego interijerom?

Za jahtu su jednako važni eksterijer i interijer, dok je za većinu radnih brodova interijer sporedna stvar. Kada projektiram novi brod, počinjem projektirati iznutra, tj. prvo pokušavam optimalno smjestiti kabine i tehničke prostore vezane uz projektni zadatak. Tek nakon toga, oko toga nastaje brod. U slučaju konverzije, postupak je obrnut: tada se brod većinom projektira izvana prema unutra. U cijelom procesu projektiranja ipak ne smijemo zaboraviti da, bez obzira koliko može biti važan dizajn i estetika broda, brod ipak treba nečemu služiti – on ima svoju funkciju. Brod mora prevoziti neke ljude, stvari, raditi nešto, prijeći neku udaljenost itd., dakle on ipak nije skulptura, mada i dalje može u nekim slučajevima imati visoku estetsku vrijednost. Ali, kao što sam naveo, volim se baviti svime što se povezuje s brodom, dakle i interijerom. Budući da sam diplomirani inženjer brodogradnje, a nisam se posebno educirao za interijere, dosad sam bio više angažiran oko inženjerskih rješenja i eksterijera broda, mada se i interijerom bavim također relativno dugo. Interijer sam počeo projektirati za vlastite potrebe, dobrim dijelom za razni namještaj u kući, koji često iz gušta i sam izradim. Kasnije je prirodno to projektiranje prešlo i na brodove, čiji je interijer ipak znatno zahtjevniji, tako da se tu zasada još uvijek ne upuštam u izradu... a vidjet ćemo, možda se i to promijeni s godinama. Čovjek uči dok je živ!

Što želite odraditi u budućnosti?

Volio bih jednog dana pokrenuti vlastito brodogradilište. Taj proces traženja lokacije za brodogradilište sam započeo prije osam godina, ali do dana današnjeg nisam uspio naći nešto na osnovi čega bih mogao složiti čvrsti poslovni plan i strukturirati financiranje, te objasniti investitorima da je to dobar projekt. Uvijek su postojali raznorazni problemi, a uglavnom su se svodili na nepostojanje transparentnih podataka, nesređene imovinskopravne odnose i one ostale stvari za koje bih volio da u Hrvatskoj ne postoje. Znam da država, doduše, ne može možda puno učiniti za hrvatsku brodogradnju, ali u nekim stvarima bi se ipak mogla ugledati na druge uspješne brodograditeljske zemlje... kakva je ne-

koć i Hrvatska bila. Mislim da našoj brodogradnji nedostaje samo pravo okruženje, tj. uvjeti da se ona ponovno dogodi. Nama najbolji primjer bi trebala biti Turska, koja je u zadnjih deset godina postala svjetska velesila u gradnji 'custom' jahta, ali i drugih brodova, a u cijeloj priči turska država je odigrala ključnu ulogu – i nije ju koštalo previše. Uredila je zonu uz more, koju je, uz minimalnu koncesiju, dala raznim tvrtkama koje su se bavile brodograđevnom djelatnošću i u deset godina se dogodilo ono što se trebalo dogoditi: profiliralo se tridesetak kvalitetnih brodogradilišta. U cijelom procesu mnogo ih je i propalo, ali ostala su ona najbolja koja danas konkuriraju cijelom svijetu. Takvo što ne bi bilo loše napraviti i u nas, to više što je Hrvatska odlično pozicionirana, a starih skladišta, industrijskih obala i površina koje trenutno stoje neiskorištene – i samo koštaju državu i porezne obveznike – imamo i više nego dovoljno. Kada bi se postigli takvi uvjeti, siguran sam da ne bih bio jedini koji bi se prihvatio tog posla. Siguran sam da bi se stvorilo zdravo okruženje, koje bi urodilo plodom. Bit svakoga dobrog proizvoda je u konkurenciji i jednakim uvjetima za sve, a mi se svojski trudimo da se to ne dogodi.

Dobro poznajete jedrilice i svijet jedrenja....

Jedrenje i jedrilice naprosto obožavam i tu i jest korijen moje ljubavi prema brodogradnji. Ne mogu reći da ne volim i motorne brodove, jer to nije istina, ali jedrilice volim jer su u skladu s prirodom i jer su, po meni, i dandanas superiorne u većini stvari motornim brodovima. Također, uz jedrenje se uvijek skupi tako dobra ekipa – koja mi trenutno nedostaje u Nizozemskoj – da čovjeku nikako ne može biti loše. Kada razmišljam o budućnosti brodogradnje, uvijek mislim da će doći i novo moderno doba jedrenjaka u trgovačke i druge svrhe, možda ne onako kako bismo očekivali, ali daljnjim razvojem tehnologije siguran sam da će jedrenjaci biti ponovno zanimljivi. Koliko mi je bitno jedrenje i jedrilice, govori podatak da sam se i sam upustio u pustolovinu posjedovanja jedrilice, te da svaki slobodni trenutak koristim da ga provedem na jedrilici, kako s obitelji, tako i s prijateljima. Za nekoliko godina planiram se otisnuti na malo dulje putovanje po Mediteranu... i onda tko zna kako dalje. Trenutno to još ne mogu zbog obaveza, ali doći će i taj dan. Osim toga, vezano uz prethodno pitanje, što želim odraditi u budućnosti: odgovor je da mi je i želja sagraditi jedrilicu prema vlastitim željama i rješenjima, te provoditi na njoj dobar dio vremena. U njoj će sigurno biti kabina s radnim stolom, velikim ekranom i računalom za putujući ured. Ipak, za to ću se morati još malo strpjeti.