

HGK, Zagreb

N/r gosp. Luka Burilović, predsjednik

Poštovani,

Vežano na Vaš nastup u Emisiji "Otvoreno", dana 23.10.2018., na temu "O brodogradnji i javnom dugu", odnosno stanja u HR brodogradnji s naglaskom na aktualnu situaciju u Uljanik Grupi (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište), ovim putem želim se referirati na nekoliko činjenica koje ste u Vašem nastupu istaknuli, a u osnovi nisu utemeljene na korektnim činjenicama:

#### Poljska i njemačka brodograđevna industrija

Početakom devedesetih godina prošlog stoljeća, njemačka brodograđevna industrija nalazila se pred velikim izazovima, ponajprije zbog činjenice da je ujedinjenjem dviju njemačkih država (Zapadne Njemačke i Istočne Njemačke), došlo i do ujedinjenja dvaju gospodarstava odnosno u osnovi dvaju društveno političkih i gospodarskih, dijamatetralno suprotnih sustava. Ovakvo ujedinjenje bilo je veliki zalogaj, te se dotadašnje različite gospodarske sustave pokušalo ujedinjenjem uravnotežiti. U kontekstu brodograđevne industrije to je značilo ujediniti brodograđevnu industriju koja je funkcionirala na tržišnim principima (Zapadna Njemačka) s brodograđevnom industrijom koja je bila pod direktnom kontrolom države (Istočna Njemačka).

Danas - njemačka brodograđevna industrija okuplja oko 2.800 tvrtki, s oko 80.000 zaposlenih i godišnjim prometom od oko 18 milijardi EUR, a oko 60 % proizvodnje odnosi se na izvoz. "Srce" sustava su brodogradilišta kojih je registrirano ukupno 131, a od kojih je u ovom trenutku 9 aktivno. Ta brodogradilišta u svojim Knjigama narudžbi imaju ukupno 37 brodova, s oko 2.740.000 tdw. Od tog ukupnog broja, čak 25 brodova (68 %) je u tzv. segmentu putničkog tržišta (19 "cruise vessels", 6 "passenger/car ferries"). Preostalih 12 brodova su brodovi raznih namjena, a tek 8 brodova bi se moglo svesti u tržišnu nišu standardnih brodova (22 %). To sve govori o velikoj disperziji Knjige narudžbi, s glavnom orijentacijom na brodove visoke dodane vrijednosti.

Prema prikazanim podacima, proizlazi da je Njemačka u svjetskim razmjerima od 2005.g. smanjila svoj udjel (mjereno u tdw) s 1,23 % na samo 0,12 %, - no mjereno u cGT, udjel iz 2013.g. se povećao s 1,12 % na 3,55 % u 2018.g. Ovakav porast ponajprije se pridaje činjenici velikog broja ugovorenih "kruzera".

Što se tiče poljske brodograđevne industrije, koja se početkom 2000.-ih našla u sličnim problemima kao i HR brodogradnja početkom 2010.-ih, i ona je prošla kroz proces restrukturiranja, koji je također bio vrlo "bolan". Ugasila su se velika brodogradilišta Szczecin i Gdynia, a ono u Gdansku je radilo sa smanjenim kapacitetom, dok su se neka nova brodogradilišta pojavila na tržištu. Udjel poljske brodogradnje se, kao i za njemačku brodograđevnu industriju, u svjetskim razmjerima značajno smanjio. Tako se je s 1,26 % (mjereno u tdw) 2005.g., došlo na vrlo niskih 0,01 % u 2018.g. Kao i kod njemačke brodograđevne industrije, udjel u cGT-ima pokazuje uzlazne trendove.

Poljska brodograđevna industrija danas ima 35 registriranih brodogradilišta, od kojih su 9 aktivna. Ta brodogradilišta u svojim Knjigama narudžbi imaju 28 brodova, od kojih je 17 (61 %) u tzv. segmentu putničkog tržišta (10 "passenger vessels", 6 "passenger/car ferries", 1 "RO-PAX vessel"), a preostalih 11 brodova spadaju u segment manjih, ali specijalnih brodova ("oceanographic research vessel", "platform supply vessels", "ice breakers").

Kao primjer razvoja stanja u svjetskim razmjerima, a u tom kontekstu i pozicije hrvatske, njemačke i poljske brodograđevne industrije, može se vidjeti iz sljedećih podataka:

	3.2005.	3.2013.	9.2018.
Hrvatska (tdw)	3.483.000 (1,62 %)	182.000 (0,08 %)	463.000 (0,23 %)
(cGT)		204.500 (0,21 %)	465.500 (0,6 %)
Njemačka (tdw)	2.638.000 (1,23 %)	142.000 (0,06 %)	240.000 (0,12 %)
(cGT)		1.108.500 (1,12 %)	2.736.500 (3,55 %)
Poljska (tdw)	2.705.000 (1,26 %)	65.000 (0,02 %)	32.000 (0,01 %)
(cGT)		100.000 (0,1 %)	109.000 (0,13 %)

Navedeni podatci o ove dvije europske brodograđevne zemlje, ukazuju da su unatoč velikim teškoćama koje su obje brodograđevne zemlje prošle u posljednjih 30-ak godina (Njemačka početkom devedesetih prošlog stoljeća, a Poljska početkom dvijetisućitih), gospodarstva objiju zemalja, odnosno Vlade tih zemalja u navedenom periodu, ocijenile da je brodograđevna industrija strateška industrija, koja ima veliki utjecaj na gospodarstvo, te ju u svakom slučaju treba ozdraviti i postaviti na tržišne principe.

Ispravno vođenom gospodarskom politikom, u tome su uspjele, o čemu uostalom brojke govore same za sebe. Reći da su jedna i druga zemlja odustale od brodogradnje, naprosto nije točno, pa bi se ubuduće, ukoliko se govori o činjeničnom stanju, kako naše tako i ostalih zemalja koje imaju brodograđevnu industriju, bilo potrebno prethodno informirati.

#### Hrvatska brodograđevna industrija

Mogu se složiti s vašom ocjenom da situacija u hrvatskoj brodograđevnoj industriji nije dobra i da ju, ukoliko RH ocijeni da je brodograđevna industrija strateška industrija, treba učiniti konkurentnom i održivom (koliko je to u svjetlu važećih Smjernica EK dopustivo i moguće).

Između ostalog, naveli ste da nije održiv model koji je doveo do problema u hrvatskoj brodograđevnoj industriji, te ste pritom apostrofirali vašu ocjenu da su se brodovi ugovarali s gubitkom, a kako su se za takve Ugovore izdavala državna jamstva, sve skupa je uzrokovalo današnje probleme samih brodogradilišta kao i značajan utjecaj na HR proračun.

Iz Vašeg izlaganja ne može se ocijeniti da li ovakva Vaša ocjena počiva na konkretnim podacima (uvid u ugovorne kalkulacije) ili je to Vaša subjektivna procjena.

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d., ocjenjivala je sve ugovorne kalkulacije za one Ugovore za koje su hrvatska brodogradilišta tražila državna jamstva, pa Vam s te pozicije mogu potvrditi da su današnji problemi posljedica lošeg izvršenja ugovorenih poslova (veliko odstupanje kod realizacije ugovorenih uvjeta - zakašnjenje u realizaciji financiranja novogradnji, veliki broj istovremenih prototipnih projekata, veliko zakašnjenje u fizičkoj realizaciji gradnje, nedostatak stručne radne snage, interni organizacijski nedostaci, itd.).

Naposljetku, o svemu navedenom (realizaciji ugovorenih poslova s izdanim državnim jamstvima), Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d. je sukladno potpisanim Ugovorima, kao i Odlukama Vlade RH i Ministarstva gospodarstva, poduzetništva i obrta, redovito (na mjesečnoj bazi) izvještavala nama nadležno Ministarstvo gospodarstva, poduzetništva i obrta, kao i Ministarstvo financija.

HGK bi kao promotor hrvatskog gospodarstva (u svim segmentima), osim ukazivanja na probleme i teškoće, trebao davati i prijedloge rješenja kako pojedine teškoće prevladati, a sve u cilju kontinuirane podrške razvoju svih segmenata hrvatskog gospodarstva.

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje

Direktor

Zagreb, 31.10.2018.