Siniša Ostojić,

direktor Hrvatske brodogradnje – Jadranbroda:

DRŽAVA MOŽE SPASITI ŠKVEROVE ODLUKOM DA SE DOMAĆA LINIJSKA FLOTA PREBACI NA LNG POGON

razgovarao SERGEJ ABRAMOV
sergej.abramov@lider.media

U trenucima kad je stečaj Uljanika i 3. maja sve bliži, složenoj situaciji u domaćoj brodogradnji ne pomaže ni to što je svjetsko brodograđevno tržište u krizi. Godišnja narudžba brodova na razini je petine iz najboljih godina prošlog desetljeća, najveća svjetska brodogradilišta bilježe enormne gubitke, a na horizontu se ne vidi trenutak kad će svjetsko gospodarstvo početi rasti bržim tempom i stvarati nove potrebe za brodskim prijevozom. O perspektivi domaće brodogradnje, posebice brodogradilišta u Rijeci i Puli, razgovarali smo sa Sinišom Ostojićem, predsjednikom Uprave Hrvatske brodogradnje – Jadranbroda.

• Koliki su izgledi 3. maja i Uljanika da prežive ovu krizu bez stečaja?

– Insolvencijski postupak više nije nerealna mogućnost. Svi događaji u 3. maju i Uljaniku upućuju na to, od raskida ugovora, blokada računa do nemogućnosti isplate plaća, te sugeriraju da bi se mogao dogoditi stečaj. Nitko to ne želi, ali stečaj, sigurno, nije više samo teoretski i nezamisliv, moguć je i u praksi. Kako bi se u tom slučaju dalje razvijala cijela priča, teško je predvidjeti.

• Zbog gubitaka i opterećenja imovine teško je očekivati da bi stečaj Uljanik grupe završio nastavkom poslovanja.

– Točno, vjerojatno bi to bio stečaj s likvidacijom. Bi li se unutar stečaja uspio zadržati dio proizvodnje, to je teško prognozirati. Možda bi postojala mogućnost da bi se u stečajnom postupku, koji bi sigurno bio dugotrajan, pojavio netko zainteresiran za dio poslovanja u manjem obujmu. Drugo rješenje za zadržavanje poslovanje bio bi strateški partner. Poznato je da Uljanik grupa od početka godine traži strateškog partnera i da je za to odabrala tvrtke Danka Končara. Zato je i izradila program restrukturiranja, koji je više puta promijenjen. Država i Uljanik grupa i dalje pokušavaju izbjeći najcrnji scenarij. Nova uprava trebala bi izraditi novi program restrukturiranja koji bi također sadržavao sve nove važne elemente koji su se u međuvremenu iskristalizirali.

• Novi elementi bili bi plan smanjenja, odnosno skaliranja poslovanja.

– U svakom slučaju, radilo bi se o prilagođavanju tržišnim uvjetima u svim segmentima, što bi vjerojatno uključivalo skaliranje poslovanja, pa i smanjenje broja ljudi.

• Koliko je realno da država i dalje potpomaže brodogradilišta jamstvima kao što to očekuju uljanikovci?

– Nigdje u svijetu brodogradnja nije profitabilna i samoodrživa industrija, nigdje ne može sama financirati svoje poslovanje bez nekog oblika državne potpore. Proces restrukturiranja kroz koji su prošli 3. maj, Brodosplit i Brodotrogir proveden je da bi se brodogradnja svela u okvire tržišnog poslovanja kakvi vladaju u EU. Recimo, u Južnoj Koreji, koja je među vodećim svjetskim brodograđevnim zemljama, Daewoo, Hyundai i Samsung, tri njezine najveće brodograđevne grupe, zabilježile su lani gubitak od 11 milijardi dolara. A brodogradnja u Koreji sigurno je među najbolje organiziranima, najproduktivnijima i tehnološki najrazvijenijima. Ako se država opredijeli za pomaganje brodogradnji prema tržišnim načelima, može je podupirati svojim jamstvima i u skladu sa smjernicama Europske komisije, dakle moguće je da za brodogradilišta koja nisu u financijskim teškoćama država jamči za 80 posto traženih sredstava, a da samo brodogradilište jamči za preostalih 20 posto. To je dopušteno, to rade i ostale europske zemlje. Problem nastaje kad se ugovoreni poslovi ne realiziraju u roku. Brodogradnja je složen posao, ➡

Zbog plana gradnje LNG terminala na Krku moguće je da će se donijeti i plan da se flota domaćega linijskog brodara s vremenom prebaci na drugi pogon. To bi domaćim brodogradilištima dalo posla, a i potaknulo bi potrebu za razvojem infrastrukture

foto Ratko Mavar

a već se na početku gubi vrijeme dok se ne dobiju jamstva, da ne govorim o tome da treba imati pouzdan sustav dobavljača na koje možete računati jer svaki poremećaj može utjecati na rokove gradnje. U Uljanikovu slučaju pokazalo se da se Uljanik grupa u jednom trenutku prenapregnula jer je istodobno u jednom trenutku imala jedanaest posve novih projekata, i to prototipova, s kojima dotad nije imala većeg iskustva. Takvo opterećenje ne bi izdržala ni veća i mnogo bolje organizirana brodogradilišta u svijetu jer svaki novi prototip nosi velik rizik. Projektanti i tehničke ekipe moraju moći to ispratiti dokraja i u roku, no u te linijske funkcije rada u brodogradnji kod nas se općenito nije previše ulagalo. A kad jedan brod počne kasniti, onda se kasni i s drugim brodovima koji se istodobno proizvode.

• Koji je onda smisao brodogradnje ako ne uspijeva biti profitabilna?

– Škver je samo srce brodogradnje, a ona ima smisla ne samo zbog brodogradilišta nego i svega vezanog uz njega. Brodogradnja zapošljava relativno mnogo ljudi. Kod nas ih otprilike sedam tisuća izravno radi u brodogradilištima, a kod kooperanata oko 2500; uz to je vezana i industrija opreme za brodove, od glavnih i pomoćnih motora, crpki do elektrosklopova, kotlova... Brodogradnja još stvara potražnju za tom vrstom opreme u Hrvatskoj. Naravno, riječ je o znatno nižoj razini nego prije desetak, petnaest godina. Prije petnaestak godina ta je tzv. domaća komponenta brodova iznosila 70-ak posto, što je bio velik udio; danas je riječ o otprilike 55 posto, ovisno o vrsti i veličini broda.

• To je i dalje znatan udio jer je brod izvozni proizvod.

– Da, ali ako domaća komponenta broda padne ispod 50 posto, otvorilo bi se pitanje ima li takva brodogradnja smisla. Hrvatska u ovom trenutku nema zamjenu za takav složeni tehnološki proizvod kakav je brod. Prema tehnološkoj složenosti usporediv je s avionom i zahtijeva mnogo znanja kako bi se mogao plasirati na svjetsko tržište. Da Hrvatska u ovom trenutku prestane graditi brodove, ne može odmah i bezbolno naći zamjenu za njih čak i da odmah počne proizvoditi npr. automobile ili neke druge tehnološki zahtjevne proizvode. Za plasman bilo kojega kompleksnog proizvoda na svjetsko tržište potrebni su vrijeme i znatna ulaganja.

• Kriza u Uljaniku je, dakle, kriza upravljanja.

– Uza sve ostalo kriza upravljanja jako je utjecala na situaciju u Uljanik grupi.

• Na to se javno upozorava barem godinu i pol. Uljanik, na kraju krajeva, više i nije državno brodogradilište.

– Brodogradnja je specifična. Premda su privatne tvrtke ušle u Uljanikovu vlasničku strukturu, država je i dalje najviše izložena zbog izdanih jamstava. Je li se moglo i trebalo prije intervenirati? O tome se može raspravljati. Državni proračun izložen je zbog državnih jamstava i svaki otkazani ugovor za sobom povlači veći li manji pritisak na državne financije.

Uljanik se u jednom trenutku prenapregnuo jer je istodobno imao jedanaest posve novih projekata, i to prototipova, s kojima dotad nije imao većeg iskustva. Takvo opterećenje ne bi izdržala ni veća i mnogo bolje organizirana brodogradilišta u svijetu. Naime, svaki novi prototip nosi velik rizik

• Što je tvrtka Hrvatska brodogradnja – Jadranbrod učinila u vezi s tim?

– Sredinom 2011. tvrtka je dobila ulogu praćenja restrukturiranja Brodosplita, Brodotrogira i 3. maja, a sredinom 2015. i zadatak nadzora nad realizacijom ugovora za koje je država izdala jamstva. U nadzoru nad restrukturiranjem primjenjivali smo metodologije koje je odobrila Europska komisija kad je dala zeleno svjetlo za ugovore o privatizaciji tih triju tvrtki. U nadzoru nad provedbom Uljanikovih ugovora s državnim jamstvima također su se primjenjivale odobrene metodologije i na temelju njih svaki smo mjesec izvještavali ministarstva gospodarstva i financija. Oba ministarstva bila su dobro informirana o realizaciji ugovora za koje su izdana državna jamstva.

• Jadranbrod je, pretpostavljam, na vrijeme primijetio problematičnu realizaciju pojedinih Uljanikovih ugovora?

– O svemu smo izvještavali oba ministarstva, od samog početka izvještavanja. Nadzor nad realizacijom ugovora podrazumijevao je praćenje stanja i rokova gradnje u svim fazama i namjenske potrošnje novca za koji jamči država te općenito provedbe svih ugovornih elemenata. Jadranbrod je u slučaju izdanih državnih jamstava za Uljanik pratio gotovo sve elemente važne za poslovanje brodogradilišta i izvještavao o tome.

• Kad ste prvi put upozoravali na kašnjenje, tj. opasnost od probijanja rokova gradnje brodova ugovorenih uz državna jamstva?

– Od prvog izvještaja, dakle od jeseni 2015.

• Ako Uljanik i 3. maj propadnu, kakva je perspektiva hrvatske brodogradnje?

– Već se sad primjećuje utjecaj krize na tu grupaciju. Količina ugovorenih poslova jedan je od parametara mjerenja uspješnosti brodogradilišta. U najboljem razdoblju hrvatska brodogradnja imala je više od šezdeset ugovorenih brodova u knjizi narudžbi, a danas smo došli na trideset. U europskim razmjerima Hrvatska je trenutačno pri vrhu, no ako bi nastupio crni scenarij, da ta dva brodogradilišta izađu s tržišta, slika bi bila mnogo lošija.

• Ima li Hrvatska, po uzoru na Kinu, potencijal sama stvoriti potražnju za brodogradilišta?

– Domaća su brodogradilišta na hrvatskom tržištu vrlo malo radila, uglavnom za Jadroliniju, Hrvatsku ratnu mornaricu i pojedine manje brodare. To ovisi o državi. Ako ona ocijeni da bi se npr. domaća putnička flota trebala prebaciti na, primjerice, LNG pogon, može se stvoriti potražnja za domaća brodogradilišta. Ulaganje u brod dugoročno se isplati jer je ekonomski vijek broda dug. Za vraćanje uloženih sredstava potrebno je od deset do petnaest godina, a brod može raditi još barem pet do deset godina nakon toga. Računica je da brod ima rezervu vrijednosti od barem 25 posto uložene vrijednosti nakon što se vrati ulaganje.

• Gdje bi hrvatska brodogradnja trebala tražiti svoju nišu?

– U svakom slučaju, u sofisticiranim brodovima, za kakvima na tržištu postoji interes, no za primjeren raspon i količinu takvih brodova. Uljanik je pokazao da se takve brodove može graditi, no upravo je nepripremljenost za veliku količinu i raspon, između ostaloga, izazvala kriznu situaciju u Uljanik grupi. Nadalje, zemlje koje potiču ulaganja u pučinsku energiju vjetra, dakle zemlje sjevera Europe, aktivno su uključile svoja brodogradilišta u tu priču. U našim brodogradilištima proizvodili su se stupovi i dio opreme za vjetroelektrane, ali ne mnogo. Brodogrališta se, sigurno, mogu snažnije uključiti u izradu i takvih proizvoda i opreme za njihovo postavljanje, ali priča je šira; pitanje je hoće li se Hrvatska odlučiti više ući u tu vrstu proizvodnje energije. LNG je druga stvar. Od 2020. drastično će se postrožiti ekološki propisi i trebat će pronaći model za smanjenje emisija. LNG je jednostavnije rješenje u odnosu na druga jer na brodskom pogonskom sklopu treba neke dijelove preinačiti da se može upotrebljavati taj energent. Zbog plana gradnje LNG terminala na Krku možda će se donijeti i plan da se flota domaćeg linijskog brodara s vremenom prebaci na drugi pogon. To bi domaćim brodogradilištima dalo posla, a potaknulo bi i potrebu za razvojem infrastrukture. Takva odluka ne bi bila nikakva novost. Norveška je vlada, primjerice, prije manje od deset godina odlučila da sav linijski putnički prijevoz u fjordu Osla mora imati električni pogon i tako domaćim brodogradilištima preko noći stvorila potražnju.

• Možda domaća brodogradnja može preživjeti krizu na svjetskom tržištu tako da sama sebi stvori potražnju, odnosno da brodograditelji sami postanu brodovlasnici?

– Ima takvih primjera, recimo u Japanu, da su brodograditelji tijekom krize proizvodili brodove sami za sebe pa poslije upravljali tom flotom. No to bi zahtijevalo mnogo novca, a i takva je rješenja uglavnom opet potpomagala država. Imamo li mi te financijske snage i je li to strateško opredjeljenje države, veliko je pitanje. U javnosti se godinama stvarala loša slika o brodogradnji, što je sada zapreka za kreativna rješenja. Sigurno je, međutim, da brodogradilišta neće moći opstati budu li radila kao do sada.

• Što mislite o sustavima potpore za metaloprerađivačku industriju koja proizvodi za brodogradnju ili privremenu obustavu obveze uplate doprinosa, što su rješenja poznata u europskim zemljama?

– Postoje različiti modeli, ali pitanje je, naravno, strateškog opredjeljenja države. Posljednjih godina govorilo se o jamstvenom programu i jamstvenom fondu koji bi bili korak naprijed u odnosu na postojeći sustav izdavanja državnih jamstava. U javnosti se stekao pogrešan dojam da bi jamstveni fond bio 'gomila državnog novca' koji bi bio namijenjen za financiranje gradnje brodova. Taj bi fond bio svojevrsna pričuva kojom bi se pokrivali eventualni raskidi ugovora, a jamstvenim programom jasno bi se i konkretno definiralo tko može i pod kojim uvjetima tražiti državno jamstvo. Također bi se ubrzalo i pojednostavnilo dobivanje državnih jamstava. Danas je sve to preopterećeno administracijom: za dobivanje Vladine odluke o jamstvu potrebna su najmanje dva mjeseca, zatim se dogovaraju uvjeti ugovora o izdavanju jamstva, slijedi dogovor brodogradilišta s financijskim partnerom o dobivanju avansnih jamstava i kredita, a to su preduvjeti za početak realizacije ugovora o gradnji broda. Sve to skraćuje rokove gradnje i na tom putu uvijek može biti i nepredvidljivih zapreka. Jamstveni program uredio bi stvari i ubrzao ih. Ideja je da HBOR bude izdavatelj jamstva i/ili kredita, a da Jadranbrod pomaže pri obradi zahtjeva i praćenju realizacije ugovora uz čvrste i jasne metode nadzora, komercijalnu premiju za jamstvo i strože uvjete za njegovo dobivanje. Ne bi, primjerice, svako brodogradilište plaćalo jednaku premiju. Ne bi se ni za svaki brod plaćala jednaka premija – ovisila bi o riziku koji bi se ocjenjivao prema svakom poslu.

Hrvatska zasad nema zamjenu za takav složeni tehnološki proizvod kakav je brod. Prema tehnološkoj složenosti usporediv je s avionom i zahtijeva mnogo znanja kako bi se mogao plasirati na svjetsko tržište. Da Hrvatska sada prestane graditi brodove, ne može odmah i bezbolno naći zamjenu za njih

• Je li bilo slučajeva da je država odbijala jamstva?

– Jest, ne često, ali bilo ih je. Veći je problem bio nepravodobno reagiranje na uočene probleme u realizaciji gradnje brodova ugovorenih uz jamstva.

• Postoje li naznake da će se svjetsko tržište oporaviti i vratiti u zlatno doba, ono 2007. ili 2008.?

– Brodotrogiru i 3. maju ograničenje kapaciteta traje do 2020., a Brodosplitu do 2022., ali bojim se da se neće ponoviti vremena koja su vladala sredinom prvog desetljeća ovog milenija. Procvat potražnje u tom razdoblju bio je umjetno stvoren, a pad koji je uslijedio bio je korekcija. Tržište treba od 1500 do 2000 brodova na godinu, onda se gradilo 4,5 do 5,5 tisuća brodova na godišnu, a sad je tržište palo na tisuću do tisuću i pol brodova. Kina je tada širila kapacitete i kad je tržište palo, oni su ostali neiskorišteni. Brodograđevni kapaciteti u svijetu danas su na razini onih iz polovine 2008., a njihova je popunjenost oko 60 posto, što znači da je tržište smanjeno na 25 do 30 posto tadašnje proizvodnje. Vjerujem da će se situacija stabilizirati na otprilike dvije tisuće novih brodova na godinu, ali za to će trebati vremena. U ovom trenutku nema veće potrebe za novim brodskim kapacitetima. ■