



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA

GRAD RIJEKA
GRADONAČELNIK

KLASA: 023-01/10-04/79

URBROJ: 2170/01-15-00-10-1

Rijeka, 27. 10. 2010.

GRADSKOM VIJEĆU GRADA RIJEKE
n/r predsjednice

Na temelju članka 58. Statuta Grada Rijeke ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 24/09 i 11/10) i članka 82. stavka 2. Poslovnika Gradskog vijeća Grada Rijeke ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 29/09) podnosim

PRIJEDLOG ZAKLJUČKA O DAVANJU PODRŠKE GRADA RIJEKE
DALJNJEM RAZVOJU 3. MAJA – RIJEČKE BRODOGRAĐEVNE
INDUSTRIJE



GRADONAČELNIK


mr. S. Vojko OBERSNEL

SADRŽAJ:

1. Uvod	3
2. Značaj BI 3. MAJ za riječko, županijsko i hrvatsko gospodarstvo	5
3. Programi restrukturiranja i model privatizacije.....	8
4. Posao sa švedskim naručiteljima - šansa za novi tehnološki iskorak rijčkih brodograditelja	11
5. Prijedlog zaključaka.....	13

1. Uvod

Gradsko vijeće Grada Rijeke je na sjednici 27. studenog 2008. godine razmatralo *Informaciju o stanju i mogućnostima razvoja BI "3. MAJ" d.d. Rijeka* (u nastavku: BI 3. MAJ), te istaklo nekoliko važnih zaključaka koji se odnose na: odgovornost Uprave za nepoduzimanje pravodobnih aktivnosti u cilju ugovaranja novih brodova za domaće brodare, kao i odgovornost Nadzornog odbora. Gradsko vijeće Grada Rijeke zatražilo je od Vlade RH aktivno sudjelovanje i podršku BI 3. MAJ za ugovaranje novih brodova za hrvatske brodare. Također, Gradsko vijeće je zaključilo da se Vlada RH nije dobro pripremila za pregovore s EU po pitanju brodograđevne industrije. Model hitne privatizacije, kojeg je predložila Vlada RH, Gradsko vijeće smatra neprimjerenim zbog globalne financijske krize koja onemogućava postizanje željenih efekata privatizacije (rast proizvodnje, tehnološki napredak i povećanje konkurentnosti).

Također, Gradsko Vijeće Grada Rijeke je naglasilo da ostaje pri stavu iznesenom u Generalnom urbanističkom planu Grada Rijeke koji onemogućava bilo kakvu prenamjenu zone namijenjene specijalnoj industrijskoj proizvodnji – brodogradnji. Gradsko vijeće se založilo za hitnu izradu novog modela restrukturiranja BI 3. MAJ, a koji se mora temeljiti na tehnološkom napretku, horizontalnim državnim potporama, specijalizaciji proizvodnog programa i modernizaciji organizacije i menadžmenta. Posebno je naglašen značaj znanja u BI 3. MAJ, a na temelju tradicije brodograđevne industrije u Rijeci, te povezanost BI 3. MAJ sa znanstveno-istraživačkim potencijalima Sveučilišta u Rijeci. Gradsko vijeće je, također, naglasilo da Vlada RH mora započeti s proaktivnom politikom pregovaranja s EU, te da se pritom državne potpore za brodograđevnu industriju transformirati u pravcu kojeg određuje EU. Što se tiče dospjelih, a nenaplaćenih potraživanja Grada Rijeke prema BI 3. MAJ s osnova komunalne naknade, Grad Rijeka se obvezao na nepoduzimanje dodatnih radnji za prisilnu naplatu tih potraživanja na koje je ovlašten temeljem zakonskih propisa.

Gradsko vijeće Grada Rijeke je, na zajedničkoj sjednici Županijske skupštine Primorsko-goranske županije, Gradskog vijeća Grada Rijeke, Gradskog vijeća Grada Kraljevice i Općinskog vijeća Općine Kostrena održane 22. siječnja 2009. godine, raspravljalo o *Aktualnoj situaciji u brodogradnji na području Primorsko-goranske županije*, uz prisustvovanje gospodina Damira Polančeca, tadašnjeg podpredsjednika Vlade RH. Na sjednici je naglašen značaj brodogradnje za regionalni razvoj, te je zatraženo od Vlade RH da u daljnjim pregovorima s EU jasno definira daljnju strategiju razvoja brodograđevne industrije uz zahtjev da se zbog globalne financijske krize napusti odabrani model restrukturiranja brodogradilišta kroz njihovu privatizaciju. Također, čelnici lokalnih samouprava na čijem se području nalaze brodogradilišta u Primorsko-goranskoj županiji naglasili su da neće dozvoliti prenamjenu prostora na kojem se nalaze brodogradilišta.

Iz svega navedenog, jasno je da se Gradsko vijeće Grada Rijeke pravodobno i aktivno uključilo u rješavanje postojeće situacije u BI 3. MAJ. No, moramo zaključiti odmah na početku da Vlada RH nije pravodobno odustala od modela restrukturiranja putem privatizacije kojeg je svojevoljno odabrala. Stoga sada s vremenskim odmakom od dvije godine (uspoređujući datume sjednica Gradskog vijeća Grada Rijeke kada je održana tematska rasprava) imamo još više problema i da je sada još veća odgovornost na Vladi RH da ubrza rješavanje ovog gorućeg problema. Pritom se ne radi samo o problematici BI 3. MAJ, nego se radi o rješavanju ukupne problematike hrvatske brodograđevne industrije koja bez definiranog modela ne može ostvariti tržišne niti razvojne iskorake. Globalna financijska kriza, koja je zahvatila cijeli svijet pred više od godinu dana, bila je dovoljan razlog da se napusti model privatizacije jer je jasno da se u uvjetima krize koji su izuzetno rizični za privatni kapital – ne može pronaći strateški partner koji će osigurati nove poslove, tehničko-tehnološki napredak i još razriješiti nagomilane dubioze brodogradilišta kroz

proces višegodišnjeg restrukturiranja. Pritom je Vlada RH zagovarala neoliberalistički koncept po kojem bi tržište "samo po sebi" trebalo riješiti sve probleme, a privatni partner osigurati financijske i tehnološke uvjete – sve navedeno su bitni elementi šireg koncepta kojem se vodila Vlada RH. Navedeni koncept može se jasno razaznati, u svim sektorima, prema dokumentu *Strateški okvir za razvoj 2006.-2013.* iz kolovoza 2006. godine (u nastavku materijala: *Strateški okvir*). Iako su prilikom osmišljavanja programa izlaska iz krize sve razvijene zemlje (SAD, Njemačka, Francuska i druge) odbacile politiku neoliberalizma i pritom na razne načine osigurale jaču ulogu države u raznim sektorima gospodarstva, Vlada RH je i do danas ostala na pozicijama neoliberalizma.

Program Vlade RH pod nazivom *Program gospodarskog oporavka* iz travnja 2010. godine suštinski nije učinkoviti koncept izlaska iz krize, već se radi o popisu potrebnih reformi i potrebi izmjene zakonodavstva, kao i institucionalnim reformama. Sve navedeno u Programu gospodarskog oporavka zapravo se više odnosi na promjene koje je u Hrvatskoj potrebno izvršiti kako bismo se bolje prilagodili standardima EU u raznim sektorima. Sa stanovišta izlaska iz ekonomske krize nisu napravljeni adekvatni programi, a shodno tome ne postoji niti pravi koncept kratkoročnog izlaska iz krize. Pritom treba napomenuti da se Hrvatska suočava s više kriznih valova od kojih se samo dio poremećaja odnosi na posljedice svjetske financijske krize, a dok se veći dio gospodarskih poremećaja zapravo odnosi na posljedice prespore tranzicije u Hrvatskoj. Što se tiče posljedica svjetske financijske krize ključno bi bilo odrediti listu prioriternih i "brzopoteznih" investicija u prometnu i ostalu infrastrukturu. U tom smislu Vlada RH je tek u zadnjih mjesec dana donijela neke odluke koje se tiču liste od 30 prioriternih investicijskih programa, a kojima su nositelji nadležna državna tijela i drugi nositelji iz javnog i privatnog sektora, no problem je u tome što većina projekata nema karakter "brzopoteznih pobjeda". Kod većine navedenih projekata ipak se radi o potrebi pripreme projektne dokumentacije, kao i rješavanja svih vrsta "barijera za ulagače" kako bi se država i/ili privatni sektor mogli pojaviti kao investitori. S druge strane, tranzicijski procesi i dalje se odvijaju usporeno, a prije svega zbog netransparentnog modela privatizacije koji nije poznat niti adekvatno promoviran pred potencijalnim inozemnim investitorima, a koji imaju značajan interes za privatizaciju u sektoru energetike i turizma.

Brodograđevna industrija Hrvatske je primjer odnosa Vlade RH prema gospodarstvu u cjelini, a posebice prema proizvodnji.

O brodograđevnoj industriji Hrvatske se i dalje razgovara u kontekstu pravila EU za državne potpore i državna jamstva umjesto da se problem sagleda kroz razvojnu dimenziju. Stoga će se u nastavku materijala govoriti upravo o tim zanemarenim stranama hrvatske brodogradnje, pri čemu će nam BI 3. MAJ poslužiti kao primjer. Također, istaknut ćemo mogućnosti primjene alternativnih modela restrukturiranja, kao i primjere dobre prakse zemalja koje su prije nas o istoj temi pregovarale s EU. Bitno je, također, cijelu tematiku staviti u kontekst važećih pravila EU o državnim potporama i državnim jamstvima kako bi se hrvatska brodogradnja sagledala kao budući dio sustava europske brodogradnje. Na kraju ovog materijala obrađuje se inicijativa da Grad Rijeka izda avansno jamstvo kao potporu nastavku proizvodnje.

2. Značaj BI 3. MAJ za riječko, županijsko i hrvatsko gospodarstvo

Podaci Hrvatske gospodarske komore - Županijske komore Rijeka, objavljeni u srpnju 2010. godine u publikaciji pod nazivom "Gospodarski profil PGŽ u 2009. godini", pokazuju veliki značaj koji BI 3.MAJ ima za županijsko gospodarstvo. Pritom je udio brodogradnje u:

- izvozu prerađivačke industrije sa 59,57% u 2008. godini pao je na 30,44% u 2009. godini s tim da još uvijek zadržava prvo mjesto,
- uvozu prerađivačke industrije sa 55,40% u 2008. godini pao je na 20,93% u 2009. godini, ali i ovdje (kao i u izvozu) još uvijek zadržava prvo mjesto i
- najveći u apsolutnom suficitu prerađivačke industrije i iznosu od 63,2 milijuna USD (bez obzira na znatno smanjeni obujam izvoza i uvoza).

Prema podacima za Grad Rijeku u razdoblju 1993.-2009. godina, koji su sumirani prema podacima FINA-e i Hrvatske gospodarske komore, vidljivo je da je prerađivačka industrija druga najznačajnija djelatnost u Gradu Rijeci. Prema istom izvoru, prerađivačka industrija u Gradu Rijeci 2009. godine predstavlja:

- 9,33% od ukupnog broja riječkih poduzetnika,
- 22,13% od ukupnog broja zaposlenih,
- 17,60% od ukupnih prihoda,
- 19,36% ukupnih rashoda i
- 18,30% učešće u dobiti.

Prema istom izvoru, u kategoriji poduzetnika koji su ostvarili preko 750 milijuna kuna ukupnog prihoda je samo jedna tvrtka i to BI 3. MAJ, a što govori o značaju te tvrtke za prerađivački sektor riječkog gospodarstva.

Podaci za gospodarstvo u Gradu Rijeci, u razdoblju 1993.-2009. godine, također pokazuju da je brodogradnja naša najznačajnija izvozna grana koja bitno utječe na gospodarsku sliku Rijeke i šire regije, a pri čemu ne postoje točni podaci o multiplikacijskom efektu brodogradnje na ostale gospodarske grane i djelatnosti.

Procjene nezavisnih stručnjaka ističu da je multiplikacijski efekt brodograđevne industrije u hrvatskom gospodarstvu 2,9 što znači da se na svaku kunu uloženu u hrvatsku brodogradnju ostvare 2,9 kuna u ostalim sektorima gospodarstva.

Također, na Dalekom istoku taj koeficijent je 11 što znači da na svaku novčanu jedinicu uloženu u brodogradnju ostvare 11 novčanih jedinica u ostalim sektorima. To, također, znači da bi i hrvatsko gospodarstvo moglo postići veći multiplikacijski efekt kada bi postojao sustavan pristup brodogradnji, odnosno strategija razvoja koja bi povezivala brodogradnju s ostalim gospodarskim sektorima i djelatnostima koje su međusobno povezane unutar istog procesa proizvodnje broda.

Iz svega navedenog, može se zaključiti da je BI 3. MAJ:

- **izvozni gigant** - utjecaj na opći odnos uvoz-izvoz (u RH je ionako stalno izvoz MANJI od uvoza),
- **ima izuzetno značajan multiplikacijski efekt** - međusektorska povezanost s utjecajem na mnoge druge gospodarske grane i djelatnosti,

- **generator razvoja lokalnog i hrvatskog gospodarstva** - povezanost 3. MAJA kao velikog gospodarskog subjekta sa srednjim i malim poduzećima, kao i obrtima,
- **proizvodna djelatnost s visokim udjelom intelektualnog kapitala** (ljudsko znanje pri projektiranju, kao i visok stupanj inovativnosti u procesu proizvodnje o čemu svjedoče svjetske nagrade),
- **jamstvo daljnjeg razvoja intelektualnog kapitala u regiji** – kroz veliku povezanost s Tehničkim fakultetom Sveučilišta u Rijeci,
- **napravio veliki tehničko-tehnološki iskorak kroz posao sa švedskim brodograditeljima** što je velika šansa za daljnji tržišni razvoj putem izgradnje brodova većeg stupnja tehničko-tehnološke složenosti, a što je jedan od zahtjeva EU,
- **značajan porezni subjekt** s utjecajem na sve razine poreznih prihoda i
- **veliki gospodarski subjekt s brojem zaposlenih** čije plaće imaju znatan utjecaj druge gospodarske grane i djelatnosti, te na potrošnju roba i usluga.

Nažalost, o brodograđevnoj industriji u Hrvatskoj, a time i o BI 3. MAJ, u javnosti se stalno govori kao o gospodarskim subjektima koji gomilaju gubitke i koriste državna proračunska sredstva.

No, moramo naglasiti da postoji i "druga strana medalje", a koja se obično slabo ističe kad je riječ o brodograđevnoj industriji.

Na primjeru 3. MAJA možemo istaknuti slijedeće:

- na dan 30.9.2010. godine ukupan broj radnika društava grupe 3. MAJ bio je **2.631**
- prosječna hrvatska obitelj iznosi 2,99 članova, što znači da je za 3. MAJ direktno egzistencijalno vezano **7.867** ljudi
- navedenom broju treba pridodati i kooperante, te se taj broj prema procjenama povećava na **10.000 do 12.000** ljudi koji su indirektno povezani sa procesom proizvodnje broda u 3. MAJU
- moramo naglasiti da svi zaposlenici 3. MAJA, kao i svi kooperanti plaćaju **poreze i doprinose**, te time direktno utječu na **punjenje državnog i lokalnih proračuna**, a što je iznos koji ne možemo tako lako procijeniti zbog nedostupnosti potrebnim podacima
- **osobna potrošnja** svih zaposlenika 3. MAJA, kao i njihovih kooperanata, je sastavni dio ukupne potrošnje u Gradu Rijeci i šire, a bez te potrošnje možemo govoriti i o utjecaju na smanjenje mnogih drugih gospodarskih grana i djelatnosti

Kod brodograđevne industrije se radi o izuzetno velikoj povezanosti s ostalim gospodarskim granama i djelatnostima, tako da svaki poremećaj u brodogradnji osjećaju zaposlenici u ostalim sektorima, kao i šira društvena zajednica. Nažalost, nedostaju sveobuhvatne analize o cjelokupnoj ulozi brodogradnje kako u povezanosti sa ostalim gospodarskim granama, tako i u povezanosti sa državnim i lokalnim proračunima.

No, iz svega navedenog možemo zaključiti da postoji izuzetno velika povezanost brodograđevne industrije s ostatkom gospodarstva, te značajan utjecaj na državni i lokalne proračune, a time i utjecaj na razinu općeg društvenog standarda (školstvo i predškolski odgoj, zdravstvo i ostale društvene djelatnosti).

Pitanje možemo postaviti i na drugi način: koja nam druga gospodarska djelatnost može u kratkom roku zamijeniti pozitivne efekte koje ostvaruje brodograđevna industrija. Nažalost, ne postoji niti jedna druga gospodarska grana u Hrvatskoj koja ima slične učinke na ostatak gospodarstva i na društvo u cjelini.

Stoga je iznimna odgovornost Vlade RH da sa posebnom pažnjom razmotri sve predložene programe restrukturiranja BI 3. MAJ. Svaku naznaku eventualnog ukidanja brodograđevne industrije u Rijeci – moramo argumentirano odbaciti.

Na primjeru proračuna Grada Rijeke, a taj primjer uzimamo samo zato što su nam ti podaci jedini dostupni u cijelosti, možemo konkretno prikazati što u proračunskom smislu znači BI 3.MAJ za Grad Rijeku. Kada znamo da se iz proračuna financiraju brojni sektori i društvene djelatnosti, te da je proračun Grada Rijeke ishodište i za sve razvojne projekte – interes za očuvanje BI 3.MAJ-a imaju svi građani Rijeke. To se vidi iz slijedeće analize koja za svoje polazište uzima upravo tu najgoru moguću i svakako nepoželjnu varijantu (tzv. "crni scenario").

Dakle, ukoliko bi došlo do zaustavljanja proizvodnje u BI 3.MAJ, simulacije pokazuju da bi odlaskom približno 3.000 radnika na Zavod za zapošljavanje, Grad Rijeka samo po osnovi poreza i prireza na dohodak na mjesečnoj razini prihodovao 1,23 milijuna kuna manje prihoda. Na godišnjoj razini taj manjak proračunskih prihoda Grada Rijeke iznosio bi 14,76 milijuna kuna.

Tome treba pridodati i plaće oko 1.500 ljudi zaposlenih kod kooperanata koji također ovise o nastavku proizvodnje u BI 3.MAJ-u. Kako je za najveći dio tih zaposlenika opstanak 3.MAJ-a jedina garancija njihovog zaposlenja i plaća, velika je vjerojatnost da bi se zaustavljanjem proizvodnje u brodogradilištu zatvorila i njihova radna mjesta. Mjesečno bi Grad Rijeka po ovoj osnovi ostvario 615.000 kuna manje prihoda od poreza i prireza na dohodak. Na godišnjoj razini manjak proračunskih prihoda po navedenoj osnovi iznosio bi 7,38 milijuna kuna.

Ukupno gledajući – samo **po osnovi poreza i prireza na dohodak** Grad Rijeka bi ostvarivao 22,14 milijuna kuna manje proračunskih prihoda na godišnjoj razini.

Ovo je samo jedan segment direktnog potencijalnog umanjenja proračunskih prihoda Grada. Drugi važan segment svakako su prihodi **po osnovi komunalne naknade**. Po toj osnovi Grad bi na mjesečnoj razini za čitavu brodograđevnu industriju BI 3. MAJ gubio 541.000 kuna, dok bi gubitak na godišnjoj razini bio 6,49 milijuna kuna proračunskih prihoda.

Ako se navedeni podaci potencijalnog umanjenja prihoda Grada Rijeke zbroje, dolazi se do podatka da bi **Grad samo temeljem direktnih umanjenja prihoda na godišnjoj razini ostvarivao manjak od 28,63 milijuna kuna**.

U ovaj izračun nisu uzeti u obzir i smanjeni prihodi po osnovi komunalne naknade od kooperanata ali ni niz drugih gubitaka, i to **ne samo za proračun Grada Rijeke, nego i za županijski ali i državni proračun**. Neke od tih *direktnih gubitaka* svakako bi bile i smanjene uplate u mirovinski i zdravstveni sustav, manja proizvodnja i potrošnja a time i manji prihod od PDV-a. Također, navedenom treba pridodati i niz *indirektnih gubitaka* od

kjih je mnoge teško i iskazati financijski kao što je npr. daljnja svrsishodnost nekih sveučilišnih studija u Rijeci bez snažne brodogradnje.

S druge strane, svakako bi se povećala rashodovna strana proračuna i to prvenstveno onaj dio koji je vezan uz socijalni program Grada Rijeke. U ovom trenutku teško je procijeniti potencijalno povećanje sredstava koja bi se dodatno morala izdvojiti unutar socijalnog programa, ali je za očekivati da to ne bi bila mala sredstva. Može se već sada reći da bi zaustavljanje proizvodnje u brodogradilištu **iznimno pogoršalo socijalnu sliku Grada Rijeke**.

Navedeni "crni scenario" u potpunosti je neprihvatljiv sa stanovišta daljnjeg razvoja Rijeke i o tome uopće ne treba raspravljati. No, primjer proračuna Grada Rijeke ovdje je naveden samo kao jedan od primjera utjecaja BI 3. MAJ na lokalnu zajednicu, ali je sasvim jasno da je utjecaj BI 3. MAJ mnogo širi s tim da nema cjelovitih analiza niti dostupnih podataka o toj međusobnoj povezanosti.

Utjecaj BI 3. MAJA svakako treba sagledati ne samo kao ekonomsko-financijski problem, već i kao imperativ strateškog ekonomskog i društvenog razvoja Hrvatske u cjelini.

3. Programi restrukturiranja i model privatizacije

Odlukom Vlade RH i Fonda za privatizaciju, od 13. veljače 2010. godine, raspisan je drugi krug privatizacije koji je bio otvoren do 19. svibnja 2010. godine.

Svakako je velika odgovornost Povjerenstva koje je ocjenjivalo jedinu pristiglu ponudu za kupnju 3. MAJA, a koju je predala njemačka tvrtka CROWN INVESTMENT GmbH, a koja zastupa tvrtku **A-TEC INDUSTRIES iz Austrije** (u nastavku: Kupac).

Naime, Vlada RH formirala je Povjerenstvo za ocjenu ponude u sastav kojega su ušla sva tri sindikata koji djeluju u 3.MAJ-u, predsjednik Uprave 3.MAJ-a, predstavnici Hrvatske brodogradnje-Jadranbrod, Hrvatskog fonda za privatizaciju, Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva i Ministarstva financija. Tijekom više sastanaka Povjerenstvo je zatražilo i dobilo dopunska obrazloženja Programa restrukturiranja te ukupne ponude Kupca. U rujnu 2010. godine Vlada RH je donijela odluku po kojoj se nastavljaju pregovori sa svim kupcima Hrvatskih brodogradilišta. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja je od Kupca zahtijevala dopunu Programa restrukturiranja kojim dopunama Kupac između ostalog treba garantirati dugoročnu održivost 3.MAJ-a.

Program restrukturiranja kojeg je izradio Kupac trebao je biti dostavljen Europskoj komisiji, a po informacijama iz medija program je dostavljen Europskoj komisiji dana 22. listopada 2010. godine. Očekuje se da će Europska komisija ocijeniti Program restrukturiranja u roku od dva mjeseca. Iz navedenog se procjenjuje da proces privatizacije 3.MAJ-a ne može biti gotov prije prvog kvartala 2011. godine.

U međuvremenu, iz tiska, saznajemo da je Kupac u poslovnim problemima, a neki mediji najavljuju čak i njegov stečaj.

U završnom postupku pregovora Republike Hrvatske s Europskom unijom otvoreno je poglavlje br. 8. o Tržišnom natjecanju. Otvaranjem tog poglavlja navodno se „zabranjuje“ bilo kakvo ugovaranje novih poslova u brodogradilištima (koja su dio procesa privatizacije) do trenutka prihvatanja Programa. Pritom je riječ "zabranjuje" pisana pod navodnicima s obzirom da nisu dostupni službeni dokumenti o tome što je u okviru

pregovora na temu 8. poglavlja s EU dogovoreno i iz kojeg bi dokumenta ova zabrana bila jednoznačno vidljiva.

Problem je da sva velika Hrvatska brodogradilišta, pa tako i 3.MAJ, u 2011. godini ostaju bez posla, a time i bez mogućnosti da u svojim programima pokažu održivost. Odgoditi ugovaranje brodova slijedećih, pet ili više, mjeseci za brodogradilišta znači nezaposlenost kapaciteta, stvaranje novih velikih gubitaka, te gubljenje resursa (posebno ljudskih), a sve navedeno otežava rješavanje pitanja održivosti pojedinog brodogradilišta.

Uprava Društva, kao i sindikati, svojom su inicijativom izradili dva programa restrukturiranja.

Prema **programu restrukturiranja koji je izrađen po Upravi Društva**, sva društva u okviru grupe ostala bi samostalna dionička društva, a brodogradilište bi se pripojilo BI 3. MAJ. Predlaže se promjena imena društva iz BI 3. MAJ u 3. MAJ brodogradilište d.d. a sva povezana društva izrađuju vlastite programe restrukturiranja. Predlaže se da 3. MAJ brodogradilište d.d. ostaje u većinskom vlasništvu RH, a do 10.11.2010. godine završit će se izrada ovog programa. Suština programa je u prijedlogu Uprave naglasak na ugovaranju novih poslova, kao i prijedlog da se formira domaća broderska kompanija u vlasništvu RH.

Prema **programu restrukturiranja kojeg su izradili sindikati** koji djeluju u brodogradilištima Brodosplit, Kraljevica i 3. MAJ (osim Sindikata Metalaca Hrvatske) također je prijedlog da brodogradilišta ostanu u većinskom državnom vlasništvu uz uvođenja modela sličnom radničkom dioničarstvu. Sindikati traže od Vlade RH da suprotno zahtjevima EU primjenjuje subvencije i izdaje jamstva, te dodjeljuje dodatne državne potpore. Procjena je da bi se nakon 10 godina postepeno uspjela ostvariti razina uspješnosti poslovanja na razini brodogradilišta u EU, a RH bi zaposlenicima ustupila većinski paket dionica. O navedenom prijedlogu sklopljen dana 2. rujna 2010. godine *Sporazum o očuvanju hrvatske brodogradnje*.

Iz navedenog se može zaključiti da BI 3. MAJ, niti Uprava niti sindikati, nisu sjedili skrštenih ruku već su vrlo aktivno djelovali u pravcu iznalaženja rješenja u postojećoj situaciji. Vlada RH se, međutim, još nije očitovala javno niti o jednom od navedenih prijedloga.

Europska iskustva, pritom mislimo na zemlje koje su stare članice EU kao i zemlje koje čine tzv. Novu Europu, pokazuju da su moguće razne kombinacije kod davanja državnih jamstava i subvencija od strane države brodogradilištima. Primjerice, Europska komisija je 2003. godine odlučila odobriti njemački prijedlog za državna jamstva u svrhu financiranja izgradnje brodova. Pritom su razvili novu shemu koja se sastojala u uvođenju šest kategorija rizika o kojima su ovisile premije plaćanja. Niska razina rizika projekta je omogućila korištenje jeftinije premije u odnosu na više rizične projekte. Gospodin Monti, tadašnji povjerenik EU za konkurentnost, istaknuo je dobru suradnju između njemačkih vlasti i Europske komisije, te naveo da bi ovaj slučaj mogao poslužiti kao primjer za procjene svih budućih shema jamstava u sektoru brodogradnje.

Poljski primjer, iz 2003. godine pokazuje da su za tri brodogradilišta Gdynia, Gdansk i Szczecin dodijeljene potpore za restrukturiranje. Poljski primjer je zanimljiv za hrvatska brodogradilišta jer se poljski model uklopio u pravila EU uz dostavljanje detaljnih planova restrukturiranja. Također, bitno je naglasiti da su neke od potpora poljskim brodogradilištima dodijeljene prije pristupanja, a neke nakon pristupanja EU. No, Europska

komisija nadležna je za državne potpore nakon pristupanja i za državne potpore dodijeljene u kontekstu restrukturiranja prije pristupanja EU.

Iz svega navedenog može se zaključiti da je u procesu pregovaranja s Europskom komisijom bitno uklapanje u europska pravila o državnim potporama, ali iskustva drugih zemalja članica pokazuju da je u Republici Hrvatskoj potrebno napraviti **poseban režim za jamstva koja pridonose istraživanju i razvoju, te novim inovacijama, odnosno tehničko-tehnološkom razvoju.**

Ukoliko bi pritom bilo potrebno, temeljem iskustva nekih europskih zemalja, naknadno vratiti dobivene državne subvencije od strane brodogradilišta prema državi – i taj element treba uklopiti u prijedlog restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta.

Stoga je vrlo bitno uvijek se iznova vratiti na europske dokumente koji reguliraju navedena pitanja. Ukratko je bitno istaći da je Europska komisija 2006. godine usvojila novi *Okvir za istraživanje, razvoj i inovacije* (u nastavku: Okvir) vezan za državne potpore. Okvir predstavlja detaljnije smjernice za iskorištavanje sustava državnih potpora u sektoru brodogradnje. Kao cilj Okvira navodi se:

- pomoć zemljama članicama da usmjere veći dio državnih potpora prema istraživanju i razvoju, te
- pomoć zemljama članicama u namjeni državnih potpora za nabolje projekte, na temelju ekonomskih analiza, tako da se poremećaji natjecanja i trgovine minimiziraju te da se maksimizira efikasnost javne potrošnje.

Na temelju novih *Smjernica*, zemlje članice još uvijek će morati obavještavati Europsku komisiju o mjerama državnih potpora radi njihove verifikacije i autorizacije, ali ako su mjere u skladu s odredbama Okvira, njihovo odobravanje bit će znatno brže. Nove Smjernice temelje se na rafiniranom ekonomskom pristupu razvijenom u okviru *Akcijskog plana državnih potpora (State Aid Action Plan)* i *Komunikacije o državnim potporama za inovaciju (Communication on State Aid for Innovation)*.

Državne potpore mogu biti odobrene ako zadovolje tri uvjeta:

- pomoć mora biti namijenjena ispravljanju dobro definiranog tržišnog promašaja (npr. u slučaju prelijevanja znanja, nesavršene i asimetrične informacije, koordinacijskih i mrežnih promašaja)
- pomoć mora biti dobro ciljana: državna pomoć mora biti prikladan instrument, mjera pomoći mora imati učinak poticaja i mora biti proporcionalna složenosti problema i
- remećenje konkurencije i trgovine kao rezultat potpore mora biti dovoljno ograničenog utjecaja.

Zemlje članice mogu uskladiti pakete svojih državnih pomoći u skladu s vlastitim nacionalnim preferencijama, potrebama i specifičnostima. Okvir ističe moguće tipove mjera koje su kompatibilne sa regulativom o državnim potporama:

- pomoć za projekte istraživanja i razvoja,
- pomoć za studije tehničke izvedivosti,
- pomoć za troškove zaštite industrijskih prava za mala i srednja poduzeća,
- pomoć za mlada inovativna poduzeća,
- pomoć za procese i organizacijske inovacije u uslugama,
- pomoć za savjetodavne usluge u vezi inovacija i za usluge podrške inovacijama,
- pomoć za zajmove visoko kvalificiranog osoblja za mala i srednja poduzeća i
- pomoć za inovacijske klastere.

Iz navedenog je jasno da državne potpore nisu zabranjene već da moraju biti ciljane na razvoj pojedinog sektora i podizanje razine konkurentnosti. Velika odgovornost na hrvatskom pregovaračkom timu da uskladi interese Republike Hrvatske s pravilima EU u svim sektorima. Također, u javnosti nije poznato da li su dobivene bilo kakve službene najave iz Bruxelles-a po pitanju promjene modela restrukturiranja u brodogradilištima. Neke informacije iz medija govore o tome da su u tijeku razgovori na najvišoj razini s Europskom komisijom, a bilo je najavljeno da će gospođa Jadranka Kosor, Predsjednica vlade RH dana 25. listopada 2010. godine u Bruxelles-u s nadležnim čelnicima Europske komisije razgovarati i o problematici hrvatske brodogradnje.

Prema informacijama s web-stranice Vlade RH, od 26. listopada 2010. godine, Premijerka Kosor je izvijestila javnost da je Vlada RH dana 22. listopada 2010. godine Europskoj komisiji predala planove za restrukturiranje triju brodogradilišta. Pritom treba napomenuti da je Brodogradilište Uljanik izuzeto od ostalih brodogradilišta koja su u poteškoćama, te da je raspisan novi krug privatizacije za Brodogradilište Kraljevica. Premijerka Kosor je istakla da će nakon što Vlada RH usuglasi planove o restrukturiranju s Europskom komisijom – brodograditelji moću ugovarati nove poslove za izgradnju brodova, a što je od osobite važnosti za Hrvatsku.

Iako je jasno da pregovori s EU nisu jednostavni, te da traže veliku dozu diplomacije, kao i znanje i iskustvo u pregovaranju s takvim tijelima, ipak je neopravdano što hrvatska javnost nema osnovne informacije o tijeku pregovora s Europskom unijom po pitanju brodograđevne industrije. U interesu je svih građana Republike Hrvatske da se proces pregovaranja odvija na transparentan način uz dostupne informacije putem svih izvora.

4. Posao sa švedskim naručiteljima - šansa za novi tehnološki iskorak riječkih brodograditelja

3. MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d. (u nastavku: 3.MAJ) izborilo je veliki posao u vrijednosti od preko **120 milijuna USD**, a odnosi se na izgradnju **četiri broda za prijevoz asfalta** (asfalt carrier) od 15.000 tona nosivosti za švedskog naručitelja **Wisby Tankers AB**.

Riječki brodograditelji i u ovoj teškoj gospodarskoj situaciji, te na neizvjesnom putu ka privatizaciji, uspijevaju ponuditi najbolje uvjete brodarskim kompanijama na zahtjevnom globalnom tržištu.

Velika prijetnja europskoj, a time i hrvatskoj brodogradnji, svakako je brodograđevna industrija Dalekog Istoka, no 3. MAJ pokazuje da je u stanju izboriti se za značajnu konkurentsku poziciju na svjetskom tržištu. To je sigurno iznimno bitno jer će hrvatska brodogradnja postati dio europske brodogradnje, te će zajednički konkurirati na svjetskom tržištu. Smatramo da je bitno pokazati i dokazati da smo spremni za ulazak u europski sustav brodograđevne industrije i za zajedničku borbu na svjetskom tržištu. To pokazuje da je i dalje prisutna tradicija kvalitetne brodogradnje u 3. MAJU i ostalim hrvatskim brodogradilištima, te s tim u vezi znanje i stručno iskustvo djelatnika - najveći kapital kojeg uopće ima hrvatska brodogradnja.

Izuzetno je značajno da, bez obzira na političke različitosti u sagledavanju problematike brodograđevne industrije kroz proces državnog restrukturiranja ili privatizacije, upravo sada podržimo Upravu 3. MAJA u njihovom nastojanju da na svojim navozima osiguraju posao za svjetsko tržište.

Važno je napomenuti da je Nadzorni odbor 3. MAJA podržao Upravu u cilju sklapanja ugovora o gradnji, te je gospodin Edi Kučan, Predsjednik Uprave 3. MAJA, svu dokumentaciju proslijedio u Hrvatsku brodogradnju - Jadranbrod u cilju pripreme potrebne dokumentacije za Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva. Nakon mišljenja nadležnog Ministarstva, očekuje se stav i odluka Vlade Republike Hrvatske.

Potpuno je jasno da Europska unija nalaže nova pravila ponašanja kako Vladi Republike Hrvatske, tako i gospodarskim subjektima, ali i svim građanima Republike Hrvatske. Stoga moramo slijediti nova pravila koja nam nameće Europska unija, ali zasigurno ćete se složiti da pritom moramo sagledati uvijek i prvenstveno interese hrvatskog gospodarstva i hrvatskih građana.

U ovom slučaju moguće je pomiriti oba cilja, odnosno poštovati odredbe Europske unije i interese Republike Hrvatske. Bitno je navesti argumente, a oni su sljedeći:

- 3. MAJ je sklopio ugovor za veliki posao od preko 120 milijuna USD koji može realizirati jedino uz potrebna državna jamstva,
- Preliminarni ugovor o gradnji četiri broda zaključen je dana 29. lipnja 2010. godine - dakle prije nego što je otvoreno poglavlje o Tržišnom natjecanju (u sklopu pregovora Republike Hrvatske s Europskom unijom),
- Nakon otvaranja poglavlja o Tržišnom natjecanju hrvatska brodogradilišta ne mogu sklapati nove poslove do završetka procesa privatizacije,
- Pojedinačni ugovori za gradnju brodova sklopljeni su 7. rujna 2010. godine s cijenom od 30.675.000 USD po brodu (40% avansno tijekom gradnje, a 60% po isporuci broda),
- Povrat avansa, u slučaju nenamjenskog trošenja ili neizvršenja ugovornih obveza, švedski partner osigurava garancijom strane banke te kontra-garancijom domaće banke,
- Za izdavanje kontra-garancije domaćoj banci potrebno je državno jamstvo
- Rok za osiguranje kontra-garancije je bio 15. listopada 2010. godine (rok je produžen),
- Švedski partner treba uplatiti prvu avansnu radu 15. listopada 2010. godine (rok je produžen) i
- Postoji suglasnost Nadzornog odbora, a dokumentacija je prosljeđena Hrvatskoj brodogradnji - Jadranbrod.

Zakonodavni okvir za izdavanje državnih jamstava utvrđen je Zakonom o proračunu i Zakonom o izvršavanju državnog proračuna Republike Hrvatske za svaku proračunsku godinu kojim se utvrđuje ukupan iznos tj. gornja granica zaduživanja Republike Hrvatske.

Navedeno jamstvo koje traži 3. MAJ sukladno Zakonu o izvršavanju državnog proračuna spada u činidbena jamstva koja se daju na temelju primljenih predujmova u novcu ili imovini za gradnju brodova do njihove isporuke, a ne u financijsko jamstvo koje se izdaje za nabavku kreditnih sredstava.

Izdavanje jamstava od strane Vlade RH nije nikakva novina niti posebnost koja se sada traži. Naime, samo u periodu od 01. siječnja do 31. prosinca 2009. godine izdana su 33 državna jamstva u ukupnom iznosu od 9,39 milijardi kuna. Od navedenog iznosa izdanih jamstava Brodogradilište 3. Maj d.d. dobilo je jamstvo u iznosu od svega 255,54 milijuna kuna ili 2,7% od ukupnog iznosa izdanih jamstava u 2009. godini, dok su ostala brodogradilišta u istom razdoblju dobila ukupno 1,76 milijardi kuna državnih jamstava.

Grad Rijeka drži nespornim da je ovaj značajan posao kojeg je ugovorio 3. MAJ u interesu hrvatskog gospodarstva jer će se njime ostvariti brojni pozitivni gospodarski učinci, a prvenstveno će se povećati izvoz i sačuvati brojna radna mjesta, te stoga **mora dobiti podršku Vlade Republike Hrvatske u obliku jamstva**. Ovakva odluka Vlade nipošto ne bi trebala zaustaviti završnu fazu pregovora s Europskom unijom već samo ojačati nacionalni interes, a taj je da Hrvatska razvija svoju brodograđevnu industriju potvrđujući svoje mjesto na zahtjevnom globalnom tržištu.

Grad Rijeka daje punu podršku 3. MAJU za realizaciju ugovorenog posla sa švedskim partnerom Wisby Tankers AB jer smatra da navedeno ima veliki značaj za daljnji razvoj brodograđevne industrije, a time i gospodarstva Grada Rijeke i čitave regije, tim više što se radi o brodovima više razine tehničko-tehnološke složenosti.

Iznimno je bitno da 3. MAJ ima na raspolaganju ljudske resurse, te da razmatraju mogućnosti za dobivanje državnih potpora koje imaju za cilj istraživanje i razvoj, te inovacijsku sposobnost 3.MAJA – kao dijela tradicije riječke brodogradnje temeljene na ljudskom znanju i iskustvu generacija brodograditelja.

Iako je svjestan zakonskih ograničenja, Grad Rijeka je spreman, ukoliko Vlada Republike Hrvatske ne izda navedeno jamstvo, svoju podršku iskazati i davanjem jamstva za osiguranje avansnih garancija prijeko potrebnih 3. Maju da bi realizirao ovaj bitni posao.

Prema Lisabonskoj strategiji, glavni cilj EU je jačanje konkurentnosti kroz znanje, tehničko-tehnološki razvoj i inovacije.

Stoga državno avansno jamstvo 3. MAJ-u, upravo u ovom slučaju, imalo bi za cilj podizanje konkurentnosti riječkog brodogradilišta, a što će u budućnosti pridonijeti i konkurentnosti europske brodograđevne industrije na globalnom tržištu.

5. Prijedlog zaključka

Slijedom svega naprijed navedenog predlaže se Gradskom vijeću Grada Rijeke donošenje sljedećeg

z a k l j u č k a:

- 1. Grad Rijeka podržava svaki model restrukturiranja, uključivo i privatizaciju, ukoliko taj model osigurava dugoročan razvoj 3. MAJA temeljen na osnovama daljnjeg tehničko-tehnološkog razvoja, tržišnog iskoraka i očuvanja radnih mjesta.**
- 2. Grad Rijeka podržava nastojanja Uprave za pronalaženje i ugovaranje novih poslova u cilju očuvanja i daljnjeg razvoja brodogradnje u Rijeci te daje punu podršku Upravi za realizaciju Ugovora s Wisby Tankers AB za izgradnju brodova za prijevoz asfalta kao novog proizvoda više razine tehničko-tehnološke složenosti koja povećava konkurentnost 3. MAJA.**
- 3. Kako je za osnaženje Ugovora s Wisby Tankers AB, za gradnju prva dva broda potrebno osigurati avansne garancije u iznosu od 12.270.000,00 USD po brodu, odnosno 24.540.000,00 USD za dva broda, Gradsko vijeće Grada Rijeke upućuje hitan zahtjev Vladi Republike Hrvatske, kao neizravnom većinskom vlasniku 3.MAJ BRODOGRADILIŠTA d.d., da donese odluku kojom ovlašćuje**

Ministarstvo financija da u njeno ime izda neopozivo i bezuvjetno državno jamstvo za osiguranje avansnih garancija.

- 4. Gradsko vijeće Grada Rijeke je suglasno da Grad Rijeka izda jamstvo za osiguranje avansnih garancija ukoliko Vlada Republike Hrvatske ne donese odluku o izdavanju državnog jamstva.**
- 5. Gradsko vijeće Grada Rijeke daje mandat Gradonačelniku Grada Rijeke za izdavanja jamstva za osiguranje avansne garancije u iznosu od 24.540.000,00 USD, te traži od Ministarstva financija da hitno izda suglasnost kojom Gradu Rijeci odobrava davanje jamstva za osiguranje avansnih garancija iz Ugovora kojeg je 3.MAJ BRODOGRALIŠTE d.d. sklopilo s Wisby Tankers AB.**