



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA
Poglavarstvo

I N F O R M A C I J A

O STANJU I MOGUĆNOSTIMA RAZVOJA BI "3.MAJ" d.d. RIJEKA

P r e d s j e d n i k

mr.sc. Vojko OBERSNEL, v.r.

S A D R Ź A J

1. UVOD

2. BRODOGRADNJA U SVIJETU I EU

2.1. Globalna kretanja u okviru industrije brodogradnje

2.2. Sektor brodogradnje u okviru EU

3. HRVATSKA BRODOGRADNJA

3.1. Položaj hrvatske brodogradnje na svjetskom tržištu

3.2. Strategija Vlade RH prema brodogradnji

4. BI 3. MAJ d.d. RIJEKA – NOVI MODEL RESTRUKTURIRANJA I RAZVOJNE PRERSEPTIVE

4.1. Prikaz aktualnog stanja u BI 3. MAJ d.d. Rijeka

4.2. Potreba izrade novog modela restrukturiranja 3. MAJA

4.3. Značaj 3. MAJA za Primorsko-goransku županiju i Grad Rijeku

5. PRIJEDLOG ZAKLJUČKA

6. POPIS LITERATURE

7. PRILOZI

1. UVOD

Vlada Republike Hrvatske, u tijeku pregovora s EU, najavila je privatizaciju BI 3. MAJ d.d. Rijeka.

Prema svim pokazateljima BI 3. MAJ predstavlja generator razvoja riječkog gospodarstva, te direktno i indirektno zapošljava veliki broj ljudi. Iako nema direktnih ovlasti u sektoru velikog gospodarstva, Poglavarstvo Grada Rijeke ima odgovornost da se očituje na stav Vlade RH o privatizaciji "riječkog škvera".

Smjernicama Poglavarstva Grada Rijeka za mandatno razdoblje 2005. – 2009. godine, koje je Gradsko vijeće usvojilo 29. rujna 2005. godine, Grad Rijeka je upozorio na problematiku većinskog državnog vlasništva u velikim riječkim gospodarskim subjektima i opasnosti da Vlada RH i Hrvatski fond za privatizaciju, ubrzaju proces privatizacije upravo u tim tvrtkama.

Iako Grad Rijeka načelno podržava ubrzanje privatizacijskih procesa u Republici Hrvatskoj kao preduvjet efikasnijeg gospodarstva, postavlja se pitanje strategije, modela privatizacije i vremenskog plana. Posebno je to važno kada se radi o tvrtkama koje su nositelji razvoja temeljnih riječkih gospodarskih grana – brodogradnje, brodarstva i pomorstva.

S obzirom na značaj brodogradnje u daljnjem razvoju Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke, potrebno je pažljivo preispitati temu privatizacije uz izraženu potrebu za restrukturiranjem brodograđevne industrije 3. MAJ.

Posve je neprimjereno što se problematika hrvatske brodogradnje otvara tek povodom pregovora Republike Hrvatske s EU. Treba naglasiti da izbor modela restrukturiranja i privatizacije nije unaprijed definiran od strane Europske komisije. S druge strane, njihove preporuke na temelju iskustava iz zemalja članica EU nisu uvijek prihvatljive u specifičnim uvjetima hrvatskog gospodarstva.

Ovim materijalom predlaže se restrukturiranje umjesto privatizacije brodogradilišta 3. MAJ u Rijeci.

U nastavku materijala objašnjava se položaj hrvatske brodogradnje u uvjetima globalnog gospodarstva, iznose se temeljne odrednice politike EU, iznose se argumenti za potrebu daljnjeg razvoja hrvatske brodogradnje, a posebno se razmatra aktualna situacija u 3. MAJU i predlaže se model restrukturiranja riječkog brodogradilišta.

Vjerujemo da će prijedlozi Grada Rijeke izazvati potrebnu raspravu u stručnim krugovima, ali ponajviše da će uvjeriti Vladu Republike Hrvatske da u pregovorima s EU može i mora iznositi ona stanovišta koja su prvenstveno primjerena stanju u hrvatskom gospodarstvu, a tek onda prihvatljiva i sa stanovišta europske strategije.

2. BRODOGRADNJA U SVIJETU I EU

Svjetska ekonomska kriza 2008. godine odrazila se ne samo na hrvatski sektor brodogradnje već i značajnoj mjeri na najkonkurentnije brodograđevne industrije u svijetu. Kako bi se ukazalo na mogućnosti daljnjeg razvoja hrvatske brodogradnje, koja se već duži niz godina nalazi u financijskim problemima, korisno je ukazati na trendove na svjetskom tržištu. Osim toga, dodatan problem predstavlja regulativa EU koja zahtijeva privatizaciju i restrukturiranje brodogradilišta u okviru integracije, pa tako i Republike Hrvatske kao skore članice.

2.1. Globalna kretanja u okviru industrije brodogradnje

Posljednjih godina svjetska ekonomija rasla je stopom oko 4% DBP-a i paralelno uz taj rast rasla je i potražnja za transportnim uslugama s rastom svjetske trgovine. Brodogradnja je stoga zabilježila rekordnu razinu proizvodnje u terminima kapaciteta (nosivosti) s isporukama teškim 71,1 milijuna DWT u 2007. godini.

Između 2007. i 2020. godine očekuje se rast morskog transporta od 64%. Takav rast je logičan zbog rasta trgovine, ali i važnosti jeftinog transporta u situaciji rasta cijena energenata. Čak 90% brodograđevne industrije koncentrirano je u četiri područja: Japan, Južna Koreja, Kina i EU. U 2005. godini brodogradilišta diljem svijeta primila su narudžbe u visini od 100 milijardi USD. U 2007. godini u knjigama narudžbi taj iznos je bio 264 milijardi USD. Treba istaknuti Kinu koja je poduprta snažnom državnom intervencijom preuzela 46% kapaciteta ukupne svjetske brodogradnje u terminima kapaciteta nosivosti (DWT). U 2005. godini Kina je već bila treća najveća brodograđevna nacija u svijetu, iza Južne Koreje i Japana. Između 2000. i 2005. godine Kina je utrostručila svoj tržišni udio dok je u EU udio tržišta prepolovljen. Vodeći brodograditelji Japan i Južna Koreja također su imali značajne gubitke u smislu smanjenog udjela na tržištu. Procjenjuje se da Kina ima između 2000 i 3000 brodogradilišta od kojih je njih 600 sposobno graditi preoceanske brodove. Štoviše, očekuje se njihovo smanjenje na samo oko 15 koji mogu biti konkurentni na svjetskom tržištu.

Do sada su **kineska brodogradilišta** zasnivala svoju prednost na jeftinoj radnoj snazi, ali ova prednost bit će narušena u budućnosti zbog porasta cijena čelika, energenata i ostalih materijala. Bruto profit koji je do sada bio manji od 10% još će se smanjiti. Najveća prednost je u klasteru ostalih industrija koji se vežu na brodogradnju. EU strategija je orijentirana prema tehnološkom napretku, povećanim investicijama u ljudski kapital – konstantnim obrazovanjem zaposlenika.¹

U prva tri tromjesječja 2007. godine brodograđevni sektor Kine postigao je rast od 44% u odnosu na isto razdoblje 2006. godine. Pritom su nove narudžbe rasle 120% (89% porasta odnosi se na izvoz)! Osim troškovnih prednosti radne snage, Kina je svoje komparativne prednosti temeljila na poreznom izuzeću od 17% na izvoz uz snažnu podršku države. U posljednjim godinama cijenu proizvoda u okviru brodogradnje smanjila je na 5-8% u odnosu na Južnu Koreju.²

¹ Transas magazine, 2008,
http://www.transas.com/mediacenter/magazine/files/TransasMagazine_4.pdf

² Research and Markets, China Shipbuilding & Repairing Industry Report, 2007-2008 (Chinese Version) http://www.researchandmarkets.com/reportinfo.asp?report_id=578290

Zanimljivo je da je u prvoj polovici 2008. godine Kina ugovorila 455 novih brodova što je 48,3% pad u odnosu na isto razdoblje 2007. godine (pad u terminima nosivosti nešto je niži i iznosi 44,97%). Nove narudžbe brodova bilježe veći pad nego sektor brodogradnje općenito. Udio brodograđevne industrije Kine na globalnom tržištu pao je sa 42,96% na 33,71% samo u pola godine, ili 9,26 postotnih bodova! Jedan od razloga smanjenja tržišta je u strukturnim promjenama potražnje za različitim tipovima brodova. Te promjene bile su nepovoljne za tržište i išle su u smjeru povećane potražnje za većim brodovima, tankerima. Kada je riječ o većim brodovima i brodovima koji zahtijevaju višu razinu tehnološke opremljenosti, Kina nema komparativne prednosti.³ Zanimljivo je da se osobito privatna brodogradilišta u Kini nalaze u problemima. Privatna brodogradilišta imaju udio od oko 50% ukupne proizvodnje. Državna poduzeća su u mnogo boljoj poziciji dok se za mnoga privatna zbog problema s likvidnosti očekuje stečaj.⁴

Smanjenje narudžbi brodova prisutno je i u **Indiji** koja sa 23 brodogradilišta ima manje od 1% svjetskog udjela u brodogradnji, ali nije bilo otkazivanja ugovora. O stavu prema mogućem odustajanju od proširenja kapaciteta indijskih brodogradilišta zbog financijske krize dovoljno govori izjava glavnog izvršnog direktora joint-venture (zajedničko ulaganje) poduzeća "Bengal Shipyard Ltd and Oceanic Shipyard": "Brodogradilišta se rade za vijek trajanja od 100 godina, kada izgradimo brodogradilište poslovni ciklus bit će u fazi ekspanzije."⁵

Norveška brodogradnja je 1988. godine doživjela značajnu krizu nakon niza godina stalnog rasta. Nagli pad prihoda doveo je do značajne reorganizacije i značajnog otpuštanja radnika u sektoru. Kriza se tumači općim smanjenjem potražnje za novim brodovima na domaćem i međunarodnom tržištu, značajnom konkurencijom Azijskih brodogradilišta i smanjenjem subvencija od strane norveške vlade. Plafon subvencija za norvešku brodogradnju utvrđen je na maksimalnih 9% po ugovoru. Zanimljivo je istaknuti jedno od rješenja za ublažavanje krize: na povećanje potražnje za brodovima utjecale su državne nabavke – norveška vlada je obećala brodogradilištima ugovaranje brodova za prijevoz putnika, patrolnih i istraživačkih brodova.⁶

Kriza brodogradilišta u **Grčkoj** 2000. godine rezultirala je procesom privatizacije i restrukturiranja u cilju specijalizacije prema plovilima u kojima važniju komponentu čini tehnološki progres. Zanimljivost je da grčka regulativa nije dozvoljavala prodaju brodogradilišta trećim osobama tako da je privatizacija izvršena transferom dionica brodogradilišta radnicima. Popratno otpuštanje viška radne snage praćeno je paketom socijalnih mjera, dobrovoljnim otkazima, prijevremenim umirovljenjem, planovima samozapošljavanja i drugo.⁷

Privatizacija brodogradilišta je aktualno pitanje u okviru EU. Upravo je u tijeku proces privatizacije i restrukturiranja brodogradilišta u Poljskoj gdje se strahuje da bi u okviru brodograđevne i komplementarnih industrija posao moglo izgubiti oko 60.000 zaposlenika⁸. Unatoč tome, Europska komisija ostaje čvrsta u stavu da Poljska mora restrukturirati svoja

³ Research and Markets, In-depth Analysis of China's Shipbuilding Industry 2008, 2008, http://www.researchandmarkets.com/reports/651541/in_depth_analysis_of_chinas_shipbuilding

⁴ China economic net: Plugging the leaks, 2008, http://en.ce.cn/Industries/Basic-industries/200810/27/t20081027_17192355.shtml

⁵ The Wall Street Journal, Shipbuilding industry's growth ambitions run into rough weather, 2008, <http://www.livemint.com/2008/11/06221423/Shipbuilding-industry8217s.html>

⁶ Eiroonline, Crisis in Norwegian shipbuilding, 2000, <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/01/feature/no0001175f.htm>

⁷ Eiroonline, Greek shipbuilding industry in crisis, 2000, <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>

⁸ http://www.themoneytimes.com/news/20081108/poland_will_allow_shipyards_to_be_sold-id-1040649.html

brodogradilišta jer su i ostale članice EU prošle isti proces. Spominje se primjer Njemačke koja je u restrukturiranje ušla 1990-ih te postigla ekonomsku učinkovitost brodogradilišta.

Unutar EU, zahtijeva se osiguranje dugoročne profitabilnosti brodogradilišta, prikladne kompenzatorne mjere ograničenja poremećaja tržišne konkurentnosti koja nastaje zbog državnih potpora te da se poduzeća financiraju najvećim dijelom iz svojih prihoda⁹.

Zanimljiva je koncepcija privatizacije **Južno Korejskog brodogradilišta** Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering po veličini trećeg brodogradilišta u svijetu. Planove za privatizaciju ovog brodogradilišta objavio je ministar financija Južne Koreje u srpnju 2008. godine. Privatizacija je pokrenuta unatoč padu burzovnih indeksa i odmah je utjecala na porast vrijednosti dionica ovog poduzeća. Unatoč nepovoljnim okolnostima na tržištu kapitala, natjecatelji u procesu privatizacije moraju platiti visoku cijenu za dionice poduzeća. Ipak, otezanje pregovora o procesu nadmetanja i poremećaji na tržištu smanjili su cijenu za 2 milijarde USD u odnosu na 2007. godinu. Unatoč turbulentnim vremenima, javilo se 5 ponuđača zainteresiranih za privatizaciju s tim da brodogradilište sada karakterizira stabilan novčani tijek, pune knjige narudžbi i dobre perspektive za ostvarenje dobiti. Navodi se da brodogradilište zarađuje više od 70% svojeg prihoda jer gradi tankere i naftne platforme.¹⁰

Iz svega navedenog jasno je da ne postoji univerzalni model primjenjiv za sve zemlje i u svim uvjetima. Stoga je odgovornost svake države da iznađe vlastiti model razvoja brodograđevne industrije koji može odgovoriti zahtjevima globalne konkurentnosti.

2.2. Sektor brodogradnje u okviru EU

EU još od 70-ih godina prošlog stoljeća nastoji regulirati sektor brodogradnje. Zakonska regulativa prvenstveno je usmjerena na zaštitu funkcioniranja slobodnog unutarnjeg tržišta. Na žalost, takva politika dovela je do značajnog pada konkurentnosti i zaposlenosti brodogradilišta EU u odnosu na ostale zemlje.

Europska komisija ipak je usvojila činjenicu da u okviru regulative ipak treba prepoznati neke specifične elemente vezane za sektor brodogradnje¹¹:

- Obilježje sektora je prekapacitiranost, niske prodajne cijene i poremećaji tržišta brodogradnje;
- U okviru sektora brodogradnje proizvode se objekti velike kapitalne vrijednosti koji povećavaju potencijal za državne potpore koje remete tržišnu konkurentnost;
- Priznaje se činjenica da Svjetska trgovinska organizacija teško provodi disciplinu ograničenja nelojalne konkurencije i
- Potreba poštivanja ugovora u okviru OECD-a koji se tiču sektora brodogradnje.

⁹ EC, State aid: Competition Commissioner Kroes meets Polish Treasury Minister Grad to discuss Polish shipyards, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/495&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

¹⁰ International Herald Tribune, Daewoo Shipbuilding shares rise on privatization go-ahead, 2008, <http://www.iht.com/articles/2008/07/22/business/daewoo.php>

¹¹ EC: Framework on State Aid to Shipbuilding, Official Journal of the European Union, C 317, 06, 2003, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:317:0011:0014:EN:PDF>

Ciljevi okvira regulacije **državnih potpora** u sektoru brodogradnje u EU su sljedeći:¹²

- podržati veću efikasnost i konkurentnost u okviru EU, osobito kroz promoviranje inovacija,
- podržati redukciju ekonomski neodrživih kapaciteta gdje god je to moguće i
- poštovati međunarodne odredbe koje se primjenjuju u području izvoznog financiranja i sustava potpora

Ipak se sektor brodogradnje promatra u EU specifično u odnosu na ostale sektore. Inače je državna pomoć poduzećima dozvoljena tzv. "de minimis" – pravilom koje određuje pomoć samo malim i srednjim poduzećima maksimalno u visini od 100.000 EUR. Takva odredba uvedena je se smatra da potpore u toj visini ne mogu utjecati na narušavanje načela slobodne konkurencije u okviru zajednice.

Državne potpore u sektoru brodogradnje dozvoljavaju se samo za inovacije (projekte i izdatke koji su vezani za istraživanja i razvoja), ali i ovaj sustav imao je problema u primjeni. Takve potpore mogu biti u visini od **20% bruto prihoda određenog brodogradilišta** i smatra se da ne narušavaju tržišnu konkurentnost. Navedene potpore:¹³

- vezane su za industrijsku aplikaciju inovativnih proizvoda i procesa, tehnološki nova i značajna unaprjeđenja proizvoda koji predstavljaju vrh kvalitete ove industrije u okviru EU te stoga nose značajne rizike tehnološkog i industrijskog gubitka,
- pomoć je limitirana na podršku izdacima i investicijama, dizajnu, inženjeringu, testiranju aktivnosti i isključivo vezana za inovativne dijelove projekta. Samo iznimno ukoliko dodatni troškovi proizvodnje nastaju zbog tehnoloških inovacija mogu se davati potpore u najmanjoj mogućoj mjeri,
- potpore se mogu usmjeriti na otklanjanje troškova koji nastaju zbog zatvaranja dijela brodogradilišta pod uvjetom da je zatvaranje bilo neophodno. – u to spadaju i troškovi prijevremenog otpusta radnika (otpremnina), plaćanje konzultacija radnicima i potpora radnicima u osnivanju poduzeća koja se ne bave brodogradnjom; plaćanje programa obrazovanja,
- potpora brodogradilištima također ako je usklađena s ugovorom s OECD-om iz 1998. godine *Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits and with its Sector Understanding on Export Credits for Ships* ili dokumentima koji se nastavljaju na taj ugovor,
- potpore razvoju brodogradilišta,
- potpore se mogu dati i za moderniziranje i nadogradnju postojećih brodogradilišta s ciljem unaprjeđenja produktivnosti postojećih kapaciteta i
- regionalne potpore EU ne smiju prijeći 22,5% ili 12,5% (7, 3, Ugovor EU).

¹² ibidem

¹³ ibidem

Europska komisija 2006. godine usvaja novi *Okvir za istraživanje, razvoj i inovacije* vezan za državne potpore. Okvir predstavlja detaljnije smjernice za iskorištavanje sustava državnih potpora u sektoru brodogradnje. Kao cilj Okvira navodi se:¹⁴

- 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 promašaja¹⁵;
- 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.

Europska komisija oštro je reagirala na državne potpore brodogradilištima u Španjolskoj 2004. godine. Španjolska je dobila vremenski rok za restrukturiranje svojih brodogradilišta u razdoblju od 1994.-1998. godine. U tom vremenu nije uspjela postići da njena brodogradilišta ostvaruju profite, te se stoga nastavila služiti državnim potporama. Stoga su, odlukom Europske komisije iz 1999. godine, španjolska brodogradilišta bila

¹⁴ EC, State aid: Commission adopts new state aid Framework for Research, Development and Innovation, 2006,
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1600&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

¹⁵ Kao tržišni promašaji navode se prelijevanje znanja, nesavršene i asimetrične informacije, koordinacijski i mrežni promašaji.

prisiljena vratiti potpore u iznosu od 111 milijuna EUR. Unatoč tome, Španjolska je i u narednim godinama u određenoj mjeri koristila državne potpore.¹⁶

Europska brodograđevna industrija već je 30-tak godina u procesu stalne transformacije. Te promjene osobito su potaknute napretkom istraživanja i tehnologije, povećanjem globalne konkurencije i političkim i ekonomskim promjenama u zemljama EU. Međutim, unatoč tehnološkom napretku, sektor brodogradnje u EU pretrpio je značajna smanjenja zaposlenosti. Tako je zaposlenost 1975. godine od 461.988 smanjena na 116.696.¹⁷ U 2004. godini (članice CESA, Community of European shipyards association).¹⁸

Najveća brodogradilišta, po veličini proizvodnje, su Njemačka (četvrta u svijetu, 3,4% tržišta u 2004), Poljska (peta, 3,4%), zatim Italija i Nizozemska s manjim postotkom. Europska brodogradilišta, unatoč redukciji zaposlenosti, rijetko rade u punom kapacitetu (2003. godine radila su sa 60% kapaciteta, a 2006. godine su uslijed povoljnih okolnosti na tržištu bila blizu punom kapacitetu).

U isto vrijeme, mnoga od azijskih brodogradilišta rade punim kapacitetom. Ovaj trend demonstrira povećanje konkurencije od azijskih zemalja. Od 1990-ih godina Južna Koreja počela je proces ekspanzije svojih brodogradilišta, te uz obilatu državnu pomoć utrostručila brodograđevne kapacitete. U tome im je pomogla i politika devaluacije tečaja (na primjer 2004). Žalbe u okviru Svjetske trgovinske organizacije protiv nelojalne konkurencije uzrokovane direktnim ili indirektnim državnim subvencijama korejskim brodogradilištima do sada nisu urodile plodom.

U takvim okolnostima ocjenjuje se da europska brodogradilišta ne mogu natjecati cijenama, te sve više dolazi do redukcije kapaciteta, proizvodnje i zaposlenih (godišnji izvještaj CESA, str. 14). Također, CESA prognozira da će 2010. godine kapaciteti brodogradilišta na svjetskoj razini za 30% premašiti ponudu što će se osobito nepovoljno odraziti na europska brodogradilišta. Stručnjaci u okviru sektora brodogradnje smatraju da bez državne intervencije, s nacionalne ili europske razine, nema mogućnosti za zaustavljanje pada proizvodnje u sektoru.

U tablici 1. prikazana je SWOT analiza, odnosno analiza snaga, slabosti, mogućnosti i prijetnji, za europska brodogradilišta:

¹⁶ EC, Commission takes final decision on state aid to public shipyards in Spain, 2004, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/633&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

¹⁷ ECOTEC: An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report for European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, September 2006, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html

¹⁸ CESA predstavlja brodogradilišta u 15 Europskih zemalja i pokriva 99% sektora brodogradnje EU i više od 85% zemalja šireg Europskog prostora.

Tablica 1. SWOT analiza europska brodogradilišta

SNAGE	SLABOSTI	MOGUĆNOSTI	PRIJETNJE
Visok sadržaj istraživanja i razvoja	Nepostojanje globalno primjenjivih trgovinskih pravila	Povećana morska trgovina i potražnja za brodovima	Nelojalna konkurencija Azijskih zemalja
Visoka specijalizacija	Problemi u starenju i nadomještanju radne snage	Povećana potražnja za specijaliziranim plovilima	Neprivlačni imidž industrije
Visoka produktivnost rada	Sve veće pomanjkanje stručne radne snage	Inovacije zahvaljujući ulaganjima u istraživanje i razvoj	Nepoštivanje prava intelektualnog vlasništva
Stručna radna snaga	Nedovoljna zaposlenost brodograđevnih kapaciteta	Povećanje morskog prometa na kraće relacije	Niske cijene brodova zbog globalne prekapacitiranosti
Jaka brodograđevna tradicija	Nemogućnost natjecanja u pogledu cijene		

Izvor: ECOTEC, 2006

Većina zemalja ima trend smanjenja zaposlenosti u brodogradnji – najveća razina sektorske zaposlenosti u Danskoj (57%), potom slijede: Malta (51,3%), Španjolska (45%).¹⁹ Zanimljivo je da je najveći pad u zaposlenosti u okviru industrije zabilježen od 1996.-1997., te 2001.-2003. godine. Ovo posljednje smanjenje tumači se padom u narudžbi novih brodova nakon obustave javnih potpora u zemljama EU.

Jedna od karakteristika europske brodogradnje je i sve veće korištenje vanjskih usluga (outsourcing). Funkcije koje su se prije izvršavale u okviru brodogradnje daju se eksternim poduzećima zbog racionalizacije poslovanja.

Problem predstavlja i starenje stanovništva, te nemogućnost popunjavanja mladim snagama.²⁰ Sektor nije atraktivan u pogledu visine dohodaka za mlađe stanovništvo.

Procjenjuje se da će se velika standardizirana plovila sve više proizvodnja premještati u Aziju, a Europi ostaje proizvodnja specijaliziranih vozila.²¹

¹⁹ ECOTEC: An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report for European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, September 2006, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html

²⁰ Lloyd's list: European shipyards face recruitment crisis, 2008, <http://www.lloydslist.com/ll/news/european-shipyards-face-recruitment-crisis/20017520953.htm>

²¹ ECOTEC: An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report for European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, September 2006, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html

EMF (European Metalworks Federation)²² ističe kritiku politike EU prema sektoru brodogradnje. Politički okvir djelovanja EU doveo je do pogoršanja konkurentnosti zemalja EU u odnosu na svjetsku konkurenciju. Naime, EU se dovela u položaj izlaganja nepoštenoj konkurenciji. EU je izgubila žalbu priloženu Svjetskoj trgovinskoj organizaciji protiv brodograđevne industrije Južne Koreje, kao i pregovore s OECD-om o utvrđivanju poštene konkurencije. Iako se EU nije uspjela zaštititi u ovom sektoru od neloyalne konkurencije, nastavili su politiku EU u cilju suzbijanja državnih potpora u brodogradnji.

Jedan od razloga loših rezultata je što pomorska industrija nije zaštićena kao metalurgija instrumentima trgovinske politike, odnosno carinama koje bi pokrivale same brodove. Također, razlog je i u samoj strukturi industrije. Europska brodogradnja vrlo je fragmentirana i ima obilježja industrije malog obujma (što povećava troškove proizvodnje).

Stoga u okviru EU preostaje (EMF, str. 6):

- zadržavanje i razvoj specifičnog znanja i
- održavanje visoke stručne kvalifikacije zaposlenih putem konstantnog ulaganja u njihovo obrazovanje i trening.

Također, ističu se fenomeni koji imaju snažan utjecaj na konkurentne uvjete u ovom sektoru:

- povećanje razlika u tečaju između valuta EU i Azijskih zemalja (20-30%) – predstavlja takvu umjetnu barijeru da subvencija od 6% prema zaštiti sektora nema nikakvu vrijednost;
- cijene brodova izražene su u USD, a tečaj EUR-a stvara barijeru od 30% za europska brodogradilišta;
- Kina rapidno širi svoje brodograđevne kapacitete uz veliku pomoć državnih potpora.

Europska brodogradilišta zasnivaju svoj razvoj na tehnološkom progresu. Sve veća proizvodnja počiva na mreži kooperanata što rezultira visokim stupnjem specijalizacije. Time je EU ostvarila primat u proizvodnji visokospecijaliziranih i sofisticiranih brodova – cruzera, brzih trajekata, naprednijih brodova za prijevoz tereta, mega jahti, ribarskih brodova, istraživačkih brodova itd. Najveći udio (s oko 50% udjela) u narudžbama (na datum 31.12.2007. mjereno u CGT) imali su brodovi za kontejnerski promet i prijevoz putnika.

Iako se smatra se da je brodograđevna industrija radno-intenzivna, podaci u okviru europskih članica CESA govore sljedeće: u zadnjih 20-tak godina s sektor brodogradnje je s 36% manje zaposlenih ostvario 43% veću proizvodnju. To pokazuje da je industrija postala znatno više kapitalno intenzivna s više primjene tehnologije i znanja te se povećavala produktivnost faktora rada (čak i više od avio-industrije). Jako se puno u brodogradnji ulaže u istraživanje i razvoj – više od 10% prometa ulaže se u istraživanje i razvoj. Stoga ne čudi da je EU vodeća u proizvodnji plovila visoke tehnološke razine.

Povratak uvjete za ravnopravnu konkurentnost mora biti cilj europske brodogradnje na globalnom tržištu. EU mora udružiti brodogradnju i ostale djelatnosti pomorstva, te poduzeti snažne aktivne mjere za zaštitu ovog sektora na svim razinama, osobito u okviru WTO-a i OECD-a.

²² EMF, EMF position paper on the Commission Green Paper: "Towards a Future Maritime Policy for the European Union: a European vision for the oceans and seas", http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/contributions_post/370emf_en.pdf, 2007

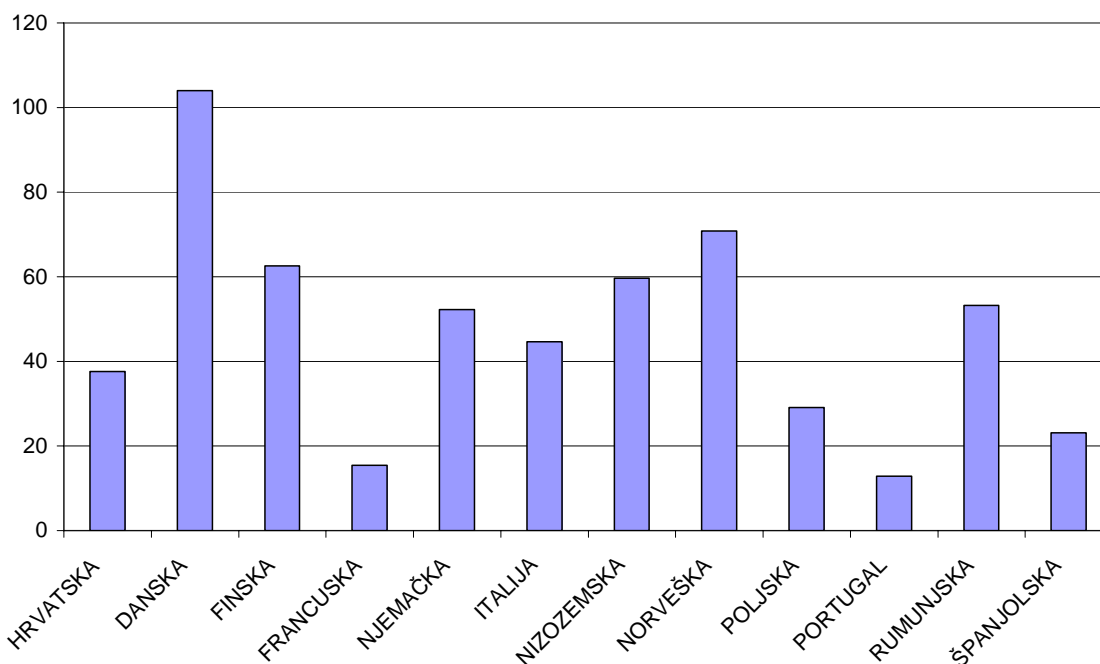
3. HRVATSKA BRODOGRADNJA

3.1. Položaj hrvatske brodogradnje na svjetskom tržištu

Brodograđevna industrija jedna je od najvažnijih industrija u Republici Hrvatskoj u svim kriterijima: udjel u ukupnoj zaposlenosti (2,5% aktivne radne snage), udjel u BDP-u (1,4%) te izvoz (12-15%).²³ Kada se u ove brojke uključe i brojna mala i srednja poduzeća koja su vezana na industriju, tada je utjecaj sektora brodogradnje na hrvatsko gospodarstvo i znatno veći.

Zanimljivo je usporediti produktivnost brodogradilišta Hrvatske u odnosu na ostala relevantna europska brodogradilišta. U terminima proizvedenih brodova, prema kapacitetu nosivosti po zaposlenom, može se uočiti da Hrvatska zaostaje za razvijenim brodogradilištima EU. Ipak, navedene usporedbe treba uzeti s oprezom jer se o pojedinim državama razlikuje udio kooperanata u izgradnji brodova. Podaci CESA odnose se samo na zaposlene u brodogradilištima dok EUROSTAT uključuje sve zaposlene koji su vezani za sektor brodogradnje. Stoga se navedeni podaci znatno razlikuju te dok podaci CESA bilježe drastičan pad zaposlenih u sektoru, podaci EUROSTAT u pojedinim državama bilježe rast zaposlenih.

Grafikon 1. Usporedba kompenzirane bruto tonaže proizvedenih brodova po zaposlenom (u tisućama EUR)

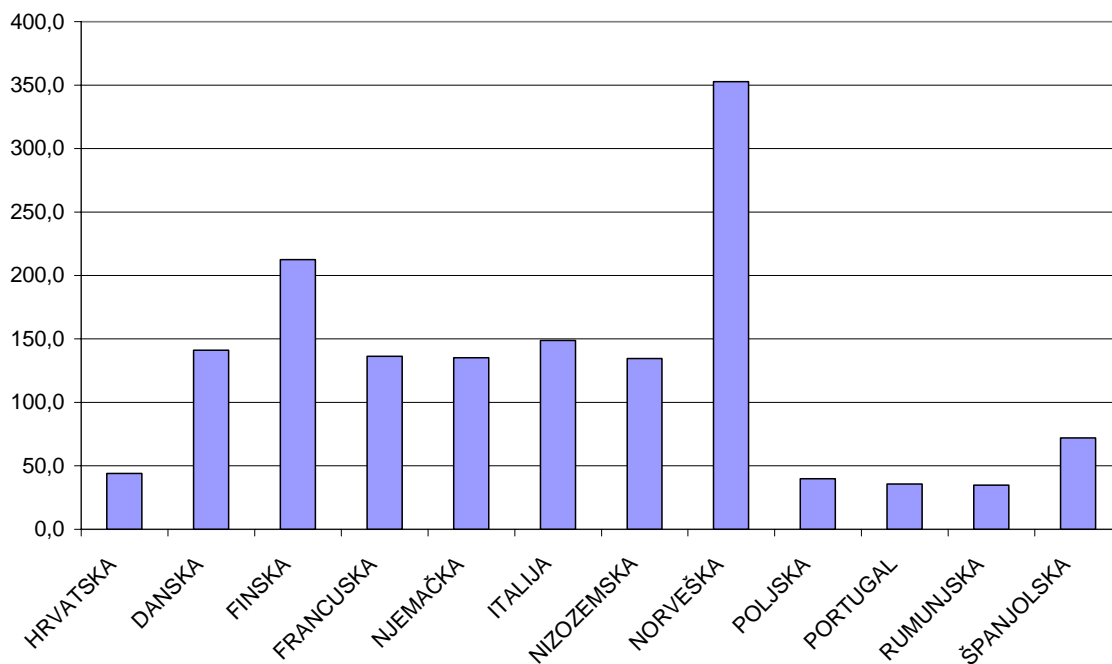


Izvor: Obrada autora, CESA Annual Reports

Na grafikonu 2. prikazana je vrijednost proizvodnje po zaposlenom izražena u tisućama EUR. Može se također ustvrditi niska vrijednost proizvodnje Hrvatske u odnosu na razvijenije zemlje EU. Zanimljivo je da se Francuska, u terminima nosivosti, nalazi ispod Hrvatske, a po vrijednosti daleko ispred. Čini se da je specijalizacija i tehnološka prednost ipak omogućila europskim brodogradilištima da postižu daleko veću dodanu vrijednost svojih brodova.

²³ CESA Annual Report 2007-2008

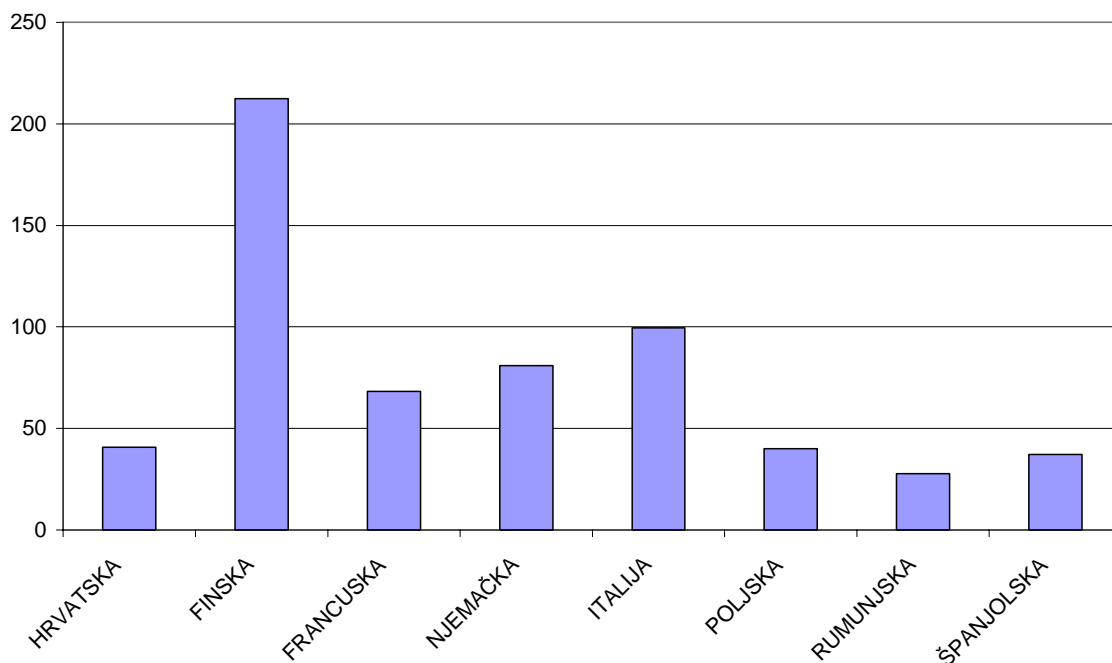
Grafikon 2. Vrijednost proizvodnje po zaposlenom (u tisućama EUR)



Izvor: Obrada autora, CESA Annual Reports

Grafikon 3. prikazuje vrijednost proizvodnje za izvoz po zaposlenom koji pokazuje slično stanje kao i u prethodnom grafikonu. Može se uočiti da hrvatska brodogradnja ostvaruje rezultate vrlo slične poljskoj brodogradnji.

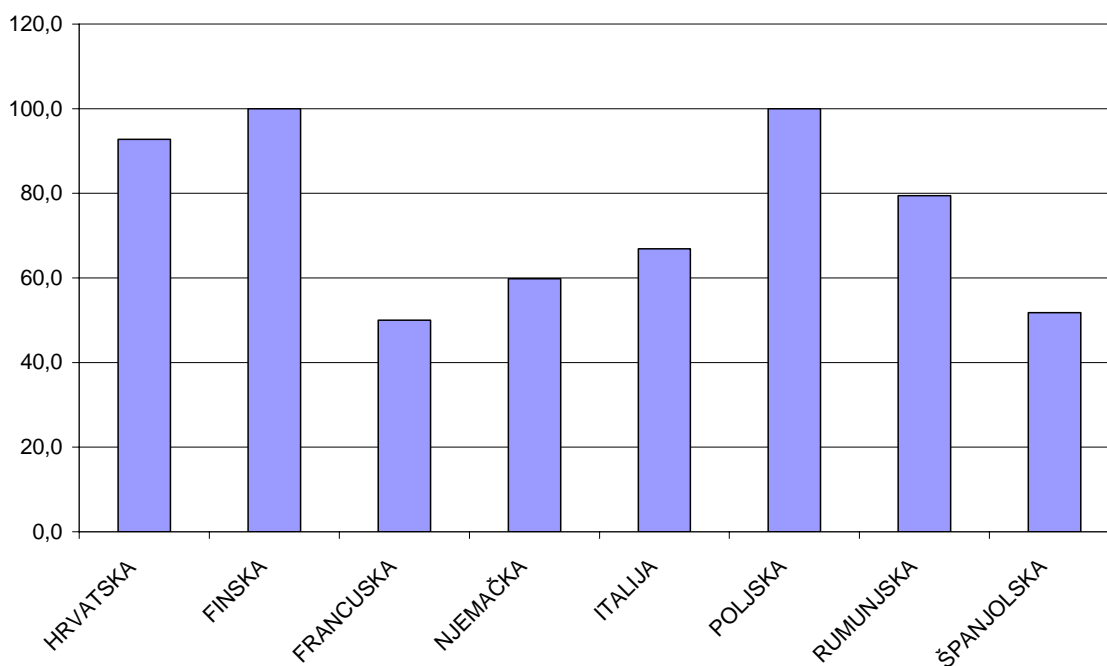
Grafikon 3. Vrijednost proizvodnje za izvoz po zaposlenom (u tisućama EUR)



Izvor: Obrada autora, CESA Annual Reports

Grafikon 4. pokazuje da većina zemalja EU proizvodi brodove u znatno većoj mjeri za domaće tržište. Osobito je riječ o državama u kojima sektor brodogradnje ostvaruje visoke vrijednosti prodaje svojih brodova. Navedeno pokazuje da nije samo bitna klasterizacija proizvodnje unazad (odnosno prema proizvodnji komponenti za brodove) već i prema unaprijed – proizvodnja za potrebe vlastite pomorske flote.

Grafikon 4. Udio izvoza u ukupnoj proizvodnji brodova (u postotku)



Izvor: Obrada autora, CESA Annual Reports

Prema podacima Hrvatske gospodarske komore (HGK), ukupna vrijednost uvezenih brodica doseže 85,5 milijuna USD, a većina tih plovila (80% motornih jahti i 85% jedrilica) koristi se u najmu (charteru). To znači da ima značajnog prostora za proizvodnju i plasman brodica iz domaćih pogona. Iako je dio hrvatske proizvodnje brodica namijenjen izvozu malen, ohrabruje činjenica da je u porastu te da, osim susjednih Slovenije i Italije, obuhvaća i Skandinaviju, a uskoro se očekuju hrvatske brodice i na tržištima Nizozemske i Velike Britanije

Međutim, treba istaknuti da većinu brodogradilišta koja su u državnom vlasništvu karakterizira tehnološko zaostajanje, niska produktivnost, te neadekvatna struktura kvalificiranih zaposlenika. Tečajna kretanja također su jako pogodila industriju (slab dolar, rast cijena sirovina, te jak tečaj EUR-a).

Prema svjetskoj knjizi narudžbi, od 30. travnja 2008. godine (prema kriteriju nosivosti brodova), brodograđevni sektor Hrvatske je na 14. mjestu sa 49 ugovorenih brodova. Hrvatska brodogradnja podržava čitav niz pratećih industrija, te je indirektno učinke brodogradnje vrlo teško obuhvatiti. Na primjer, u analizi HGK ističe se da pri Hrvatskoj gospodarskoj komori djeluje Zajednica proizvođača brodske opreme koja okuplja oko 200 proizvođača brodske opreme koji zapošljavaju 9.000 djelatnika i ostvaruju ukupni prihod približno 650.000.000 EUR (od toga je oko 22%, odnosno 143.000.000 EUR vezano za proizvodnju brodske opreme).

Tablica 2. pokazuje stalan rast prihoda i broja zaposlenih u hrvatskim brodogradilištima. Ako se navedeni podaci usporede s podacima u tablici može se ustvrditi da se u Hrvatskoj razvijaju manja specijalizirana brodogradilišta dok broj zaposlenih u velikim brodogradilištima stagnira.

Tablica 2. Prihodi i broj zaposlenih hrvatskih brodograđevnih poduzeća

Godina	Ukupni prihod (u mil.HRK)	Broj zaposlenih
2000	5.899	13.952
2001	7.060	15.127
2002	8.451	14.753
2003	6.245	15.746
2004	6.699	15.422
2005	7.548	15.848
2006	8.797	16.010
2007	8.832	16.445

Izvor: HGK, obrađeni podaci FINA, DZS

Tablica 3. pokazuje relativno cikličko kretanje prihoda, broja izgrađenih brodova, te njihovog kapaciteta nosivosti ostvarenih u godinama kada je brodogradnja na svjetskom tržištu bilježila visoke stope rasta. Uz isti broj zaposlenih postignut je različit kapacitet i vrijednost proizvodnje što govori da su u pojedinim razdobljima sigurno postojali viškovi kapaciteta.

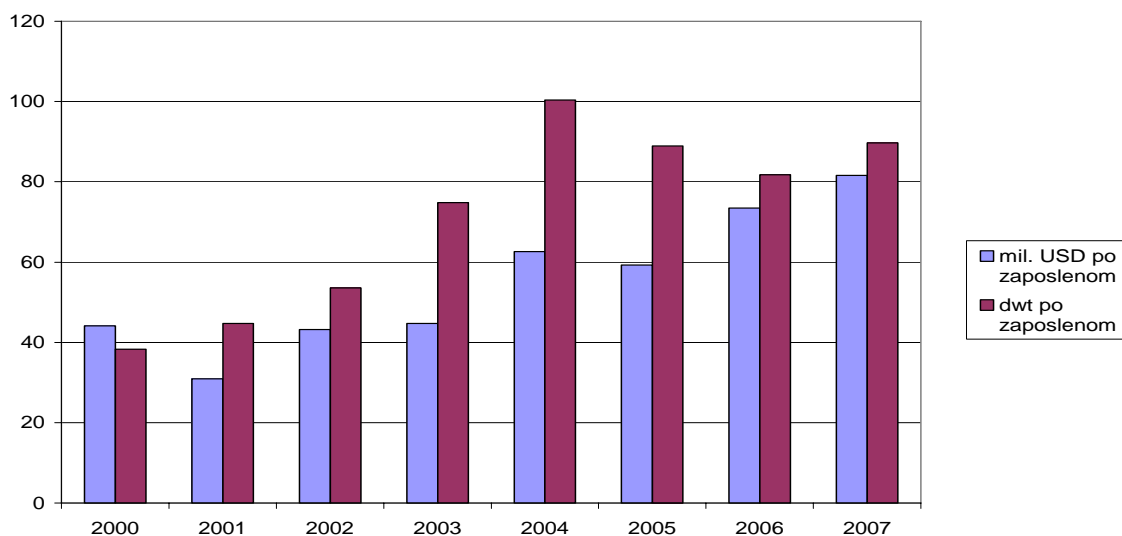
Tablica 3. Osnovni podaci vezani za isporučene brodove u brodogradilištima 3. MAJ, Brodosplit, Brodotrogir, Kraljevica, Viktor Lenac i Uljanik

Godina	Broj brodova	DWT (u tisućama)	GT (u tisućama)	CGT (u tisućama)	USD (u mil. \$)	Broj zaposlenih
1996	14	572	365	271	405	-
1997	8	191	122	88	149	-
1998	12	462	280	223	336	-
1999	11	319	233	181	276	-
2000	14	325	331	237	374	8.464
2001	14	412	308	211	284	9.208
2002	20	525	417	318	424	9.807
2003	18	726	495	330	434	9.702
2004	26	957	626	443	596	9.529
2005	23	858	536	394	572	9.647
2006	29	777	561	416	698	9.503
2007	22	835	703	446	760	9.312

Izvor: HGK, prema Hrvatska brodogradnja-Jadranbrod d.d.

Grafikon 5. analizira dinamiku proizvodnje po zaposlenom u velikim brodogradilištima Hrvatske. Može se uočiti rast produktivnosti u terminima vrijednosti do 2004. godine, nakon čega se uočava opadajući trend. Zanimljivo je da po kapacitetu nosivosti postoji konstantan rast. Navedeni podaci ukazuju na probleme u politici cijena, granični prinos od povećanog kapaciteta proizvodnje u stalnom je padu.

Grafikon 5. Kretanja proizvodnje po zaposlenom u velikim brodogradilištima Hrvatske



Izvor: obrada autora, podaci HGK

Konačno, zanimljivo je vidjeti položaj hrvatske brodogradnje na svjetskom tržištu prikazan u tablici 4.

Tablica 4. Pozicija Hrvatske na svjetskom tržištu – izvadak iz svjetske knjige narudžbi

	ZEMLJA	BROJ BRODOVA	NOSIVOST (tisuće DWT)
1.	Južna Koreja	2.277	193.651
2.	Kina	3.186	175.390
3.	Japan	1.411	99.158
4.	Filipini	114	8.553
5.	Vijetnam	255	5.443
6.	Rumunjska	77	3.936
7.	Tajvan	67	3.519
8.	Turska	265	3.376
9.	Brazil	36	3.297
10.	Hrvatska	49	1.998

Izvor: HGK, prema Fairplay Newbuildings

Iz navedenih podataka može se iščitati da postoje mogućnosti za daljnji razvoj hrvatske brodogradnje uz potrebnu specijalizaciju i orijentaciju prema tehnološkom razvoju.

3.2. Strategija Vlade RH prema brodogradnji

Vlada RH je u pregovore s EU po pitanju brodograđevne industrije ušla potpuno nepripremljena. Iz medija se saznalo da je prethodno odbačena studija koju su izradili inozemni konzultanti, te da su nakon toga brodogradilišta sama radila individualne programe koje je RH prezentirala EU. Nacrta prijedloga individualnih programa restrukturiranja brodogradilišta postali su dio Nacrta prijedloga nacionalnog programa restrukturiranja brodogradilišta, ali oni nisu bili dostupni javnosti. Osim što je cijeli postupak vrlo netransparentan, radi se i o posve pogrešnom pristupu jer se individualni programi objedinjuju umjesto da se prvo stvori nacionalna strategija koja definira prioritete.

Zapravo ne znamo što je Vlada RH točno predložila EU po pitanju hrvatske brodograđevne industrije. Iz medija smo saznali da je Vlada RH planirala, usporedo s provedbom restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta, obavljati i aktivnosti kojima je cilj stvoriti uvjete za privatizaciju brodogradilišta. U nedostatku raspoloživih materijala koje je Vlada RH predala Europskoj komisiji, prenosimo medijsku kronologiju po pitanju brodograđevne industrije:

- **01. veljače 2007.** – Vlada RH je usvojila prijedlog Nacionalnog programa restrukturiranja hrvatske brodogradnje i prijedlog individualnih planova za svako od brodogradilišta. Kao najvažnije aktivnosti predviđene i individualnim programima, Ministar Polančec istakao je rješavanje pitanja temeljnog kapitala s obzirom da su ukupni gubici hrvatskih brodogradilišta daleko iznad temeljnog kapitala, te rješavanje problema pomorskog dobra. Planovima je predviđeno da dio obveza brodogradilišta preuzme država i u svakom bi se brodogradilištu utvrdio iznos obveza koji bi država preuzela na sebe u razdoblju od 2007. do 2012. ili 2015. godine, a te bi se obveze prenijele u temeljni kapital kako bi on postao pozitivan.
- **15. svibnja 2008.** – Najavljeno je da će Hrvatska drugoj polovici svibnja predati Europskoj komisiji šest individualnih planova za restrukturiranje brodogradilišta, od kojih će za tri do četiri brodogradilišta priprema privatizacija. U sklopu pristupnih pregovora, Hrvatska bi do kraja lipnja morala predati Europskoj komisiji sva mjerila za otvaranje preostalih poglavlja, među kojima je i Tržišno natjecanje. U tom poglavlju, EU je postavila Hrvatskoj mjerilo da izradi planove za restrukturiranje brodogradilišta kako bi ona u perspektivi mogla poslovati na tržišnim načelima.
- **04. srpnja 2008.** – U Europskoj komisiji ocijenili su kako Vladin plan nije u skladu s odredbama o zaštiti tržišnog natjecanja u Europskoj uniji.
- **16. srpnja 2008.** – "Europska komisija podržava hrvatski program restrukturiranja brodogradilišta kroz privatizaciju, a za četiri od šest brodogradilišta natječaj bi se mogao raspisati do kraja ove godine", rekao je Ministar Polančec. "Europska komisija je i sugerirala, pa tako i podržava da se restrukturiranje hrvatske brodogradnje obavi kroz privatizaciju", rekao je Ministar Polančec nakon razgovora sa stručnjacima u Općoj upravi Europske komisije za tržišno natjecanje. Također, Ministar je izrazio svoje vjerovanje da će se do kraja godine biti u stanju raspisati natječaj za četiri brodogradilišta - Brodotrogir, Uljanik, Kraljevica i Brodogradilište specijalnih objekata (BSO- tvrtka-kćer Brodosplita). Za preostala dva brodogradilišta, 3. MAJ i Brodosplit, Ministar Polančec je naglasio da bi oni mogli u privatizaciju 2009. godine uz napomenu da će tim slučajevima prije privatizacije trebati riješiti nagomilane probleme poput neriješenog pitanja pomorskog dobra, povratka imovine, imovinsko-pravnih odnosa i izgradnje istočnog ulaska u Brodosplit.

- **16. rujan 2008.** – Predsjednik Europske komisije Jose Manuel Barroso poručio je, nakon sastanka s Premijerom Ivom Sanaderom, kako Hrvatska unatoč velikom napretku u posljednjih nekoliko mjeseci, do studenog ove godine mora puno napraviti na ispunjavanju mjerila u dva ključna poglavlja – Pravosuđa i temeljnih prava, te Tržišnog natjecanja. Prema mišljenju Barossa, poglavlje Tržišno natjecanje i dalje najviše stopira pitanje restrukturiranja brodogradnje. Premijer Ivo Sanader kazao je kako će Hrvatska učiniti sve što je potrebno kako bi pristupne pregovore završila sljedeće godine, te kako će Vlada pripremiti međunarodne tendere za privatizaciju hrvatskih brodogradilišta u suradnji s Općom upravom Europske komisije za tržišno natjecanje.
- **06. studenog 2008.** – Prema Izvješću o napretku za 2007. godinu, Europska komisija je navela da je u sektoru *brodogradnje*, ključnom elementu pristupnih pregovora, Hrvatska je ostvarila umjeren napredak. Glavna brodogradilišta nalaze se u teškoćama i koriste državne potpore u obliku otpisa dugova, operativnih potpora i znatnih jamstava koja predstavljaju kršenje članka 70. SSP-a.
- **07. studenog 2008.** – Prema *Novom listu*, prenijeto je mišljenje gospođe Neelie Kroes, članice Europske komisije i Povjerenica za tržišno natjecanje, a koja je 6. studenog u Bruxellesu iznijela Komisijine zahtjeve u vezi privatizacije hrvatskih brodogradilišta. Gospođa Kroes je naglasila kako Bruxelles očekuje da se proda aktiva hrvatskih brodogradilišta i to putem tendera koji će biti »otvoreni, transparentni, nediskriminacijski i bezuvjetni«. Po tom će modelu, kako je konačno usuglašeno u pregovorima Poljske s EU, biti privatizirana dva poljska brodogradilišta – Gdynia i Szczecin. Sredstva od prodaje aktive poslužit će da se namire vjerovnici, te da se državi vrate potpore. Također, poljski model predviđa da će postojeća brodogradilišna poduzeća, zajedno s preostalom imovinom i dugovima, biti će likvidirana.

Iz navedene kronologije nije posve jasno koje hrvatske nacionalne i gospodarske prioritete štiti Vlada RH u pregovorima s EU. Ovo posebno s obzirom na to da je Vlada RH u kratkom razdoblju odustala od modela koje je sama predložila.

Stvara se dojam da Vlada RH ne pregovara s EU po pitanju brodograđevne industrije već isključivo prihvaća preporuke EU bez obzira na stvarne interese hrvatskog gospodarstva zbog plana završetka pregovora s EU tijekom 2009. godine.

U Strateškom okviru za razvoj 2006. - 2013., pod privatizacijom i restrukturiranjem, na putu u punopravno članstvo u EU, Hrvatska se odlučila što prije dovršiti gospodarsku tranziciju.

U navedenom materijalu, Vlada RH navodi da je važan dio toga procesa i dovršetak privatizacije onoga dijela državnog vlasništva koji se i u uređenim i efikasnim tržišnim gospodarstvima nalazi u privatnom vlasništvu, i to isključivo zbog veće efikasnosti i konkurentnosti gospodarstva, većeg DBP-a, i posljedično – višega životnog standarda svih građana.

Pritom se kao jedan od ciljeva spominje i dovršetak procesa privatizacije brodograđevne industrije do 2010. godine.

U istom dokumentu, pod poglavljem Instrumenti i akcije, sustavno se obrađuje tema o privatizaciji hrvatskih brodogradilišta i to na slijedeći način:

- Kao tradicionalno pomorska nacija, Hrvatska želi zadržati brodograđevnu industriju, ali Hrvatska također treba djelotvornu i kompetitivnu brodograđevnu industriju koja neće biti kontinuiran teret poreznim obveznicima;
- Izazovi konkurencije i pridruživanja EU zahtijevaju trajno i financijski održivo rješenje ovih problema s privatizacijom kao temeljnim opredjeljenjem;
- U brodogradilištima, čija situacija zahtijeva mjere restrukturiranja, mjere će se provoditi na načelu 'posljednje državne intervencije' radi pripreme za privatizaciju;
- U skladu s tim potrebno je do kraja 2006./početka 2007. godine privatizirati jedno brodogradilište (Uljanik) i pripremiti još jedno za privatizaciju u 2007./2008. godine, a do 2010. dovršiti privatizaciju svih brodogradilišta;
- To, također, znači da do 2010. godine sva hrvatska brodogradilišta trebaju biti sposobna za samostalno i financijski održivo poslovanje bez državnih potpora namijenjenih pokriću operativnih troškova poslovanja.

Prema **Predpristupnom ekonomskom programu 2008.-2010.**, u okviru poglavlja Strukturnih reformi u sektoru poduzetništva, Vlada Republike Hrvatske navela je osnovne ciljeve na području privatizacije:

- dovršetak privatizacije trgovačkih društava iz državnog portfelja uz izlazak s tržišta besperspektivnih poduzeća,
- primjereno zbrinjavanje zaposlenih kroz institucije tržišta rada i socijalnu politiku,
- dovršetak procesa privatizacije brodograđevne industrije,
- transformacija Hrvatskog fonda za privatizaciju (HFP) u instituciju koja će djelotvorno i aktivno upravljati državnom imovinom.

Činjenica je da u svim svojim strateškim dokumentima Vlada RH još od 2006. godine zagovara privatizaciju kao model kojim će se riješiti dugogodišnja problematika u svim velikim sektorima hrvatskog gospodarstva. Promatrajući sa stanovišta makroekonomije, sasvim je sigurno da Vlada RH pod vodstvom Premijera Sanadera spada u red onih vlada koje vode gospodarstvo po načelima neoliberalističke ekonomije. To prvenstveno znači da se reguliranje gospodarstva prepušta tržišnim zakonitostima i privatnom kapitalu, a izbjegava se bilo kakva državna regulacija. Iako je danas teško govoriti o potpuno slobodnom tržištu jer je utjecaj države vrlo snažan u svim sektorima, temeljna razlika među ekonomskim znanstvenicima i stručnjacima svakako je u poimanju uloge države u suvremenom gospodarstvu.

Širenje financijske krize tijekom 2008. godine pokazalo je kako se veliki svjetski gospodarski sustavi (SAD, EU, Japan i dr.) brane od posljedica financijske krize upravo putem jačanja uloge države u gospodarstvo.

Republika Hrvatska kao mala zemlja posebno je osjetljiva na globalna gospodarska kretanja, a stručnjaci predviđaju da će se posljedice najnovije financijske krize u Hrvatskoj značajnije osjetiti tek tijekom 2009. godine. U tom smislu je 16. tradicionalno savjetovanje Hrvatskog društva ekonomista na temu Ekonomska politika Hrvatske u 2009. godini, održano u Opatiji 12-14. studenog 2008. godine, uputilo preporuku Vladi RH da se pojačanim sustavnim mjerama bolje pripremi za nadolazeću gospodarsku krizu, ali da je i iskoristi kao šansu za stvaranje drugačije ekonomske politike u 2009. godini.

Međutim, strateški dokumenti Vlade RH koji su podloga za pregovore s EU stalno imaju isti model kao rješenje problema u sektoru gospodarstva, a taj model je – privatizacija.

Za očekivati je da bi, nakon neuspjeha u pregovorima s EU, Vlada RH preispitati svoj predloženi model privatizacije brodograđevne industrije, te da će u idućem krugu pregovora s EU predložiti rješenja koja odgovaraju aktualnom stanju u hrvatskoj brodograđevnoj industriji.

4. BI 3. MAJ d.d. RIJEKA – NOVI MODEL RESTRUKTURIRANJA I RAZVOJNE PERSPEKTIVE

4.1. Prikaz aktualnog stanja u BI 3. MAJ d.d. Rijeka

Današnje stanje u BI 3. MAJ rezultat je višegodišnjeg izbjegavanja da se vlasnik i menadžment suoče s realnom situacijom. Jedna od specifičnosti 3. MAJA su i stalne promjene menadžmenta, tako da je stvoren diskontinuitet u provođenju poslovnih strategija.

Za usporedbu treba spomenuti da je upravo kontinuitet menadžmenta, kao i kontinuitet poslovnih strategija, jedna od značajki Uljanika, a što se vrlo pozitivno odrazilo na rezultate poslovanja tog brodogradilišta.

Kada se pitamo za razloge teške situacije u 3. MAJU onda danas više ne možemo točno odrediti što su uzroci, a što posljedice ovakvog stanja. Naime, radi se o višegodišnjem problemima koji se sada trebaju rješavati po hitnom postupku i to ne zbog samog "3. MAJA" ili hrvatske brodogradnje već zbog – dovršetka pregovora s EU!?

U prilogu 1., pod naslovom Godišnje izvješće o stanju BI 3. MAJ d.d. za 2007. godinu (konsolidirano godišnje izvješće o stanju BI 3. MAJ d.d.), prikazana je situacija cijele Grupe 3. MAJ. U navedenom izvješću Uprava (sada već bivša) je posebno istakla sljedeće:

- Društvo je pripremio podloge i osnove za provođenje aktivnosti procesa restrukturiranja koje će se intenzivirati tijekom 2008. godine.
- Poslovnu situaciju u 2008. godini, prema mišljenju bivše Uprave, obilježava nastavak rada na usklađenju Programa restrukturiranja društava s dostavljenim primjedbama i preporukama od strane Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja te resornog ministarstva. Program je dostavljen nadležnim institucijama na razmatranje dana 16.05.2008. godine. Osnovne teze predložene u Programu pozitivno su ocijenjene od strane nadležnih državnih dužnosnika, tako da su u tijeku pripreme za provedbu statusnih promjena BI 3. MAJ d.d. i 3. MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d., pripajanjem kćeri matičnom društvu, kao i aktivnosti vezane uz reguliranje statusa nekretnina društva.
- Do usvajanja Programa restrukturiranja sve aktivnosti vezane uz ugovaranje novih poslova su usporene ili čak onemogućene zbog dobivanja državnih jamstva i avansnih garancija od financijskih institucija koja se tretiraju kao potpore i kao takve posebno su regulirane za brodogradnju u vrijeme restrukturiranja.
- Prolongiranje usvajanja programa iz 2007. godine na kraj 2008. godine negativno se odrazilo na bilancu Brodogradilišta kako zbog većeg gubitka temeljnog na kamatama po sanacijskim, dugoročnim i prolongiranim kreditima tako i na likvidnost Društva koja je opterećenja s plaćanjem tih kamata i glavnica za dospjele kredite uz korištenje tuđih izvora sredstava.
- Valutni rizik gradnji u tijeku bio je prisutan većim dijelom kod Latvijskog programa koji je 100% ugovoren u SAD, dok je kod ostalih programa prisutan u segmentu odnosa ugovorenih valuta USD i EUR.
- Sva društva u narednom razdoblju planiraju diverzifikaciju svojih proizvoda programa uz uvjet ugovaranja posla s pozitivnim rezultatom te vođenje poslovne politike društva u cilju ostvarenja dobiti i to već od 2009. godine pa nadalje. Posebne aktivnosti se

polažu na aktivnosti i mjere za povećanje učešća društava u Grupi u izgradnji osnovnog proizvoda broda u smislu stvaranja veće sinergije na razini cijele Grupe, a posebno se ističe plan povećanja učešća društva 3. MAJ TIBO d.d. kroz usvajanje novih proizvoda i preuzimanje proizvodnih aktivnosti (opremanje nadgrađa, preuzimanje stolarije).

Prema podacima iz polugodišnjeg izvješća 3. MAJA, koje je objavljeno na Zagrebačkoj burzi, financijski podaci su izrazito pogoršani u prvom polugodištu 2008. godine.

Riječka Brodograđevna industrija 3. MAJ u prvom polugodištu 2008. godine ostvarila je ukupni prihod od 767,7 milijuna kuna, dok su rashodi iznosili 788,6 milijuna kuna. Tako je 3. MAJ u prvih šest mjeseci 2008. godine zabilježio gubitak od 20,8 milijuna kuna što je, ocjenjuje Uprava u komentaru Izvješća, u skladu s planiranim veličinama.

Prema podacima iz navedenog Izvješća, ukupni prihodi grupe 3. MAJ u prvom su polugodištu 2008. godine 6,3% manji nego li u isto vrijeme lani, na što je ponajviše utjecalo smanjenje ostalih i financijskih prihoda.

Naime, riječko je brodogradilište povećalo prihode od prodaje u inozemstvu za gotovo 8%, odnosno sa 473,3 milijuna kuna u prvom polugodištu 2007. godine na 511,1 milijun kuna u prvoj polovici 2008. godine. No, istodobno su smanjeni prihodi od prodaje u zemlji (sa 29,5 na 26,1 milijun kuna), ostali prihodi smanjeni su za 18,4% (sa 227,2 na 185,4 milijuna kuna), dok su financijski prihodi gotovo prepolovljeni i u prvom su polugodištu 2008. godine iznosili 45,1 milijun kuna, dok su u isto vrijeme lani iznosili 89,6 milijuna kuna.

I na kretanje ukupnih rashoda BI 3. MAJ, koji su povećani za 4,88% (sa 751,8 milijuna kuna) na 788,6 milijuna kuna, najviše je utjecao visok rast ostalih troškova iz osnovne djelatnosti i financijskih rashoda.

Tako su ostali troškovi iz osnovne djelatnosti sa 79,6 milijuna kuna u prvom polugodištu lani porasli na 174,4 milijuna u prvih šest mjeseci 2008. godine, a više nego udvostručeni su i financijski rashodi (sa 23 milijuna kuna porasli su na 52,4 milijuna kuna). Blagi rast, za 0,5% (sa 137,3 na 138 milijuna kuna), bilježe troškovi osoblja, dok su materijalni troškovi i troškovi prodane robe smanjeni za 19,5% (sa 499,1 milijun kuna na 401,8 milijuna kuna).

Uprava riječkog brodogradilišta je u komentaru napomenula da se likvidnost održava kreditima uz državna jamstva, te da je Grupa 3. MAJ izmijenila računovodstvene politike u skladu s usvojenim izmijenjenim Međunarodnom standardima financijskog izvještavanja koji su relevantni za njeno poslovanje. Grupa 3. MAJ većinu prihoda, 95%, ostvaruje od brodograđevne djelatnosti (3. MAJ Brodogradilište), a u sastavu Grupe su i 3. MAJ Motori i dizalice, 3. MAJ TIBO, 3. MAJ STM, 3. MAJ Ugostiteljstvo, itd.

Krajem lipnja 2008 godine BI 3. MAJ imala je nešto manje od 3.000 zaposlenih.

Prema izlaganju Ministra Polančeca, dana 14. studenog 2008. godine na 16. tradicionalnom savjetovanju *Ekonomska politika Hrvatske u 2009. godine* u Opatiji, Vlada RH se definitivno opredijelila za privatizaciju brodogradilišta, a temeljni razlozi tome su prevelike državne potpore prema brodogradnji u odnosu na EU i nedostatak stručnih kadrova u brodogradilištu i nadležnom ministarstvu za poslove dugoročnog restrukturiranja. Model privatizacije, koji je obrazložio Ministar Polančec, obuhvaća:

- prodaju brodogradilišta za 1 kunu (osim Uljanika i BSO),
- pregovore s privatnim partnerom o tome koji bi dio obveza preuzeo,
- državno preuzimanje kreditnih obveza i
- dokapitalizaciju od strane strateškog partnera.

Spornim možemo smatrati ovaj dio modela koji se odnosi na pregovore s privatnim partnerom o tome koji bi dio obveza privatni partner preuzeo jer je jasno da niti jedan privatni partner ne želi uzimati nikakve prethodne obveze tvrtke koju kupuje. Sasvim je sigurno da EU ne može prihvatiti nikakve uvjete kod privatizacije (preuzimanje radnika, proizvodnog programa, bilo kakvih obveza), zato je ovaj model unaprijed osuđen na propast po pravilima EU, a ovakav pristup iznimno šteti gospodarskom sustavu RH jer radna mjesta i proizvodni programi ničim nisu zaštićeni.

Novi menadžment 3. MAJA, na čelu s g. Starčevićem, svakako je dobrodošla promjena i vrlo je pozitivno što svoje aktivnosti odmah usmjeravaju prema ugovaranju novih poslova s domaćim naručiteljima, a preko svojih dobrih političkih veza i odnosa s nadležnim ministarstvima. Time je dobiven jedan predah za brodograditelje, malo će se smiriti sve tenzije, a s novim poslovima dobiveni su i novi argumenti za daljnje razgovore s vlasnikom-Vladom RH. No, moramo isto tako biti svjesni da se time tek puni prazna knjiga narudžbi, ali se ne rješava ključno pitanje – strategija 3.MAJA.

Bez obzira na neospornu stručnost, političku prihvatljivost i dobre namjere novog menadžmenta, upravo novi menadžment će biti stvarno i uspješan tek ako se sukobi sa sadašnjom državnom strategijom prema brodogradilištima i ako se izbori za strateške interese 3. MAJA pred Vladom RH. Svaki menadžment ima odgovornost upravo u toj specifičnoj situaciji da povremeno rješava posve sukobljene interese: zaposlenika i vlasnika.

Upravo u tome je paradoks politike Vlade RH jer nastalu situaciju ne može riješiti menadžment koji i jest postavljan od tog istog vlasnika – Vlade RH. Upravo je Vlada RH ona koja bi trebala biti odgovoran vlasnik, a u ovom slučaju je jako zakašnjelo reagirala smjenjujući prethodnu upravu iako je svima, osim Nadzornom odboru, bilo očito koliko je ta uprava nesposobna.

U uvjetima globalne financijske krize, za koju je potpuno jasno da je zahvatila cijeli svijet i da će tijekom 2009. godine zahvatiti i Hrvatsku, Vlada RH treba se puno aktivnije postaviti i kao strateg prema nacionalnom gospodarstvu, ali i kao vlasnik velikih tvrtki koje su generator gospodarstva. Sličan primjer neodgovornosti države kao vlasnika, ali ne s takvim posljedicama po gospodarstvo, mogao bi se naći na još više mjesta u našoj županiji – Zračna luka Rijeka, hotelski lanci u Opatiji i Crikvenici itd.

Stoga rješenje problema 3. MAJA nije samo u novom menadžmentu, niti u najavama novih poslova, nego prvenstveno u ponašanju države kao vlasnika

4.2. Potreba izrade novog modela restrukturiranja 3. MAJA

Vlada RH, uzimajući u obzir kvalitetu i tradiciju hrvatske brodogradnje, očekuje zainteresiranost stranih ulagača za privatizaciju. Navodno o tome svjedoče i upiti od strane međunarodnih investitora, a koji su jasno u nekoliko navrata iskazali interes za sudjelovanje u procesu privatizacije hrvatskih brodogradilišta. Smatramo da nije dobro kada se državna strategija temelji na upitima potencijalnih privatnih ulagača, a pritom bez jasno definiranih interesa Republike Hrvatske.

Još jednom treba naglasiti da se ne možemo složiti sa stavom Vlade RH kako će privatni partner putem privatizacije provesti proces restrukturiranja. To stoga što takvi procesi nisu u interesu privatnog partnera koji je po prirodi usmjeren na ostvarenje profita, te što se u uvjetima financijske krize teško mogu pronaći kvalitetni privatni partneri i što EU ne dopušta bilo kakvo uvjetovanje privatnog kapitala kod privatizacije. Sve navedeno govori o tome kako bi privatizacija u ovom trenutku dovela do brzog gubitka proizvodnih kapaciteta i velikog

broja radnih mjesta, a veliko je pitanje kako bi se i privatni partner snašao u uvjetima krize na svim tržištima.

U ovom trenutku je 3. MAJ u situaciji koja ne može dovesti do pozitivnih efekata privatizacije, a pogotovo ne po modelu "jedna kuna uz pregovor o obvezama". Uzimajući u obzir opreznost kapitala na svim tržištima uslijed financijske krize, nije se mogao odabrati nepovoljniji trenutak za početak procesa privatizacije u brodogradnji.

Iz svih navedenih razloga, smatramo da temeljnu pozornost ovoga trenutka treba pridati **kvalitetnom modelu restrukturiranja** koji se može izraditi unutar stručnih timova na lokalnoj razini u suradnji sa svim zavisnim subjektima.

Novi model restrukturiranja mora uzeti u obzir hrvatske interese, ali i realne okvire koje nameće globalna konkurencija i Europska unija. Na temelju prethodno navedenih analiza, smatramo da je prvo potrebno provesti restrukturiranje 3. MAJA, a tek potom eventualnu dokapitalizaciju tvrtke privatnim kapitalom. Pritom treba pažljivo odabrati model i trenutak eventualne dokapitalizacije tvrtke.

Dakle, kod novog modela restrukturiranja svakako treba uzeti u obzir nekoliko temeljnih ograničenja:

- preispitivanje proizvodnog programa s obzirom na zahtjeve globalnog tržišta,
- sustav subvencija koji prihvaća EU i
- moderni menadžment i učinkovita organizacija.

Brodogradnja je danas još uvijek iznimno važan dio industrijske strukture i važan strateški pravac gospodarskog razvitka Republike Hrvatske. No, globalno tržište je izmijenilo pravila u brodograđevnoj industriji.

Knjiga narudžbi hrvatskih brodogradilišta prema dostupnim podacima, „pokriva“ razdoblje do kraja 2010. godine, a radi se o razdoblju koje će biti ključno za provođenje temeljitog restrukturiranja hrvatske brodogradnje. To uključuje izgradnju približno 50-tak novih brodova ukupne vrijednosti preko 3 milijarde USD.

Hrvatska brodogradnja uspjela je kontinuirano održati značajan udjel na svjetskom tržištu (1,5%-2,3%), prvenstveno zbog visoke kvalitete izgrađenih brodova. Međutim, u proizvodnom programu svih hrvatskih brodogradilišta, izuzev Uljanika, najviše su zastupljeni tankeri, tržišna niša na kojoj je prisutna jaka konkurencija od strane dalekoistočnih zemalja (Koreja, Japan, Kina, Tajvan, Vijetnam, pa i Filipini i Indija), koje diktiraju cijene na svjetskom tržištu u koje se hrvatska, pa i ukupna europska brodogradnja teško može uklopiti. Otud i problemi u poslovanju naših glavnih europskih konkurenata: Poljske, Rumunjske, Rusije i Turske.

Stoga, jedan od temeljnih zahtjeva koji se stavlja pred hrvatsku brodogradnju je **postupni prelazak na sve složenije tipove brodova** gdje je konkurencija nešto slabija i gdje je moguće osigurati veću dodanu vrijednost. Takvi su npr. brodovi za prijevoz automobila, Ro-Ro brodovi, brodovi za prijevoz teških tereta, brodovi za prijevoz žive stoke, brodovi za prijevoz asfalta, trajekti, mali putnički brodovi, off-shore objekti, i slično.

U brodogradnji izgrađeni know-how i razvijanje dugogodišnjih veza sa znanstveno-obrazovnom zajednicom iznimno je vrijedan segment koji garantira da i u budućnosti brodogradnja ima dobre izgleda, ali uz ozbiljan zaokret kroz proces restrukturiranja i prilagodbe novim uvjetima.

Proces restrukturiranja je složen posao koji bi morao trajati 3 do 5 godina i obuhvatiti problematiku sa svih aspekata poslovanja. Svakako bi bilo potrebno u prvoj godini intenzivno raditi na problematici ugovaranja brodova, tijekom druge godine na organizaciji i modernizaciji menadžmenta, a potom tek slijedi proces specijalizacije proizvodnog programa i ulaganje u ljudske resurse odnosno znanje koje je osnovni element europske konkurentnosti. Ono čime se u modelu restrukturiranja treba voditi je vizija da 3. MAJ mora postati ravnopravan partner europskim brodogradilištima, uz cilj koji postavlja strategija EU – globalna konkurentnost temeljena na tehnološkom razvoju. U tom smislu treba sagledavati razvoj 3. MAJA, ali i mogućnost za ostvarenje državnih poticaja koji idu u pravcu povećanja znanja i novih tehnologija.

Jedno od najznačajnijih pitanja koja odražava razliku u stavu RH i EU je pitanje **državnih potpora** za sektor brodogradnje i tom pitanju treba obratiti punu pozornost.

Na 16. tradicionalnom savjetovanju *Ekonomska politika Hrvatske u 2009. godini*, dana 14. studenog 2008. u Opatiji, gospođa Olgica Spevec, predsjednica Vijeća za zaštitu tržišnog natjecanja, iznijela je svoje stavove o ulozi državnih potpora u povećanju konkurentnosti domaće industrije. Sasvim je jasno da prema ugovoru o EZ (članak 81-1) pod državnim potporama se podrazumijevaju rashodi koji se dodjeljuju korisnicima u povećanju tržišne snage pojedinih poduzetnika čime se oni stavljaju u povoljniji tržišni položaj. No, državne potpore su opravdane i propisima dopuštene ako doprinose održivom rastu (porast produktivnosti, uklanjanje "tržišnih neuspjeha" i smanjenju društvenih troškova gospodarskih promjena). Isto tako, državne potpore su opravdane ukoliko pomažu sanaciju i restrukturiranju sektora i poduzetnika u teškoćama.

Prema riječima gospođe Spevec, ključno je kod odobravanja potpora da poduzetnici naprave održivi plan restrukturiranja. EU posebno podupire tzv. horizontalne potpore koje idu u prilog istraživanja i razvoja, inovacija, malog i srednjeg poduzetništva, usavršavanja, zapošljavanja, zaštite okoliša, regionalne i sektorske potpore.

Također, pojedine države unutar EU su slobodne za određivanje vlastite politike državnih potpora prema smjernicama EU koje se odnose na: transparentnost, tržišnu održivost, efikasno korištenje i postizanje većeg učinka s manjim državnim potporama.

Osnovni problem, prema gospođi Spevec, je što RH nema politiku državnih potpora, a upravo bi se kroz državne potpore mogla voditi aktivna politika države u cilju jačanja konkurentnog gospodarstva. Cilj je, naime, politike državnih potpora u EU povećati konkurentnost gospodarstva EU na globalnoj razini, a iskustva zemalja članica (čak i novih članica EU) pokazuju da je moguće voditi aktivnu politiku državnih potpora u pravcu povećanja horizontalnih potpora i smanjenja sektorskih potpora. U RH još uvijek dominiraju sektorske potpore (u čemu prednjače državne potpore brodogradnji) i to s udjelom od 47,39% u BDP-u za 2007. godinu. Stoga je potrebno stvoriti aktivnu politiku državnih potpora u Republici Hrvatskoj, a pritom je moguće ostvariti čitav niz horizontalnih državnih potpora za brodograđevnu industriju.

Dakle, EU ima za cilj smanjiti ukupnu razinu državnih potpora u RH, ali to ne znači da EU ne prihvaća određene vrste potpora. Upravo na tim tzv. opravdanim potporama treba graditi daljnju strategiju pregovaranja RH s EU po pitanju brodograđevne industrije.

S obzirom na **financiranje restrukturiranja**, postavlja se problem koji kako financirati restrukturiranje brodogradilišta.

Zalažući se za privatizaciju brodogradilišta, Ministar Polančec je na 16. tradicionalnom savjetovanju *Ekonomska politika Hrvatske u 2009. godini*, dana 14. studenog 2008. u Opatiji govorio o tome koliki bi bili troškovi restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta.

Pritom je koristio pristup oportunitetnih troškova, pa je istakao da bi se tim novcima poreznih obveznika koja bi se u idućim godinama uložila u restrukturiranje brodogradilišta moglo izraditi čak 680 novih osnovnih škola ili pak 650 km autocesta u RH, a što nam je sve nesumnjivo i prijeko potrebno. No, osim što je zorno prikazana veličina problema, postavlja se pitanje možemo tako promatrati brodogradilišta. Ipak se radi o gospodarskim subjektima koji čine jedan od temelja našeg gospodarskog sustava, a na snazi gospodarstva se temelji cjelokupna nadgradnja. Znači da su prioriteti ipak posloženi u korist razvoja gospodarstva kao temelja svakog društvenog sustava, a na obrnuto.

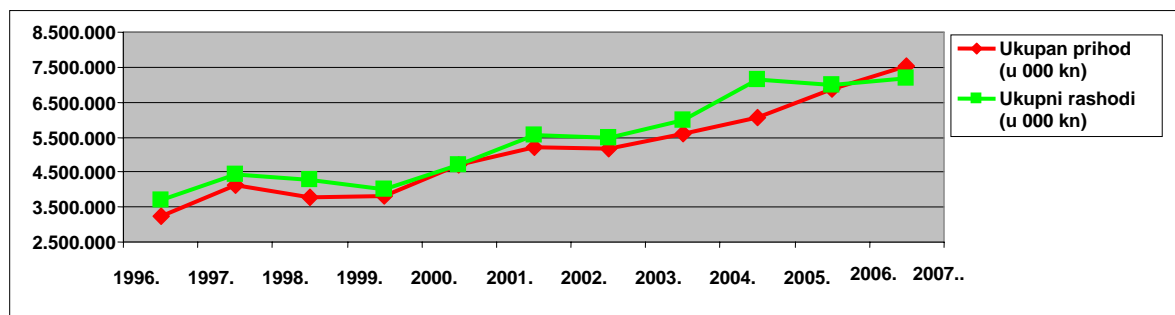
Također, treba razmotriti oportunitetne troškove, odnosno analizirati što znači trošak zatvaranja u odnosu na troškove uspostavljanja neke nove gospodarske djelatnosti koja može zaposliti toliki broj ljudi i stvoriti snažne gospodarske efekte. Također, moramo se zapitati da li je manji trošak spašavanja brodogradilišta, odnosno njegovog restrukturiranja nego što bi bio trošak zatvaranja s obzirom da će veliki broj nezaposlenih stvoriti značajne troškove za državni proračun u dijelu socijalnog programa. Sve navedeno govori u prilog tome da s privatizacijom ne treba žuriti, ali treba požuriti sa stručnim analizama ocijene svih aspekata više modela koji nam stoje na raspolaganju. Treba napomenuti da osim državnog financiranog restrukturiranja, postoje i drugi modeli financiranja koji povezuju javni i privatni sektor. Prema Zakonu o javno-privatnom partnerstvu, usvojenom na Saboru u listopadu 2008. godine, mogući su ugovorni i institucionalni oblici javno-privatnog partnerstva. Stoga je dilema državno ili privatno potpuno pogrešna jer osim ta dva modela (dosadašnje državne subvencije ili potpune privatizacije) moguće je uspostaviti i nove oblike javno-privatnog partnerstva što je sada regulirano novim zakonom.

Ostaje otvoreno temeljno pitanje, a to je da Republika Hrvatska treba izraditi vlastitu industrijsku politiku i pritom se u određivanju strateških prioriteta mora voditi svojim nacionalnim interesima. Kada bi postojala industrijska politika RH, onda bi se o pitanju brodograđevne industrije sa stanovišta RH pregovaralo shodno gospodarskim strateškim interesima, a ne kao dosada – isključivo ovisno o interesima EU.

4.3. Značaj 3. MAJA za Primorsko-goransku županiju i Grad Rijeku

Prema izvješću Hrvatske gospodarske komore - Županijske komore Rijeka pod naslovom *Poslovanje gospodarstva Primorsko - goranske županije u 2007. godini (1.-6.2007. i trendovi)*, poslovanje prerađivačke industrije u 2007. godini znatno utječe na ukupni prihod PGŽ (učešće 21,8%). Podaci za prvih šest mjeseci 2007. godine pokazuju pad industrijske proizvodnje od 8,1% u odnosu na godinu ranije (a tome je najviše pridonijela brodogradnja). Kako su troškovi prerađivačke industrije PGŽ rasli sporije od prihoda (3,35 mlrd. kn prema 3,46 mlrd. kn) to je razlika prihoda i rashoda porasla na 111,2 mln. kn ili za 13,3% što je znatno utjecalo na poboljšanje rezultata poslovanja prerađivačke industrije.

Grafikon 6. Kretanje prihoda i rashoda prerađivačke industrije od 1996.-2007.



Izvor: HGK – ŽK Rijeka

Broj zaposlenih za prvih sedam mjeseci 2007. godine u industriji je porastao za 1,4%, uz porast proizvodnosti rada za 7,2% (na nivou Hrvatske 9,0%). Najveći rast zaposlenosti bilježi proizvodnja namještaja (15,5%), proizvodnja proizvoda od gume i plastike (8,9%) i strojeva i uređaja (6,2%). Pad bilježi industrija prerade kože (9,8%), proizvodnja odjeće (6,1%) i proizvodnja tekstila (3,6%).

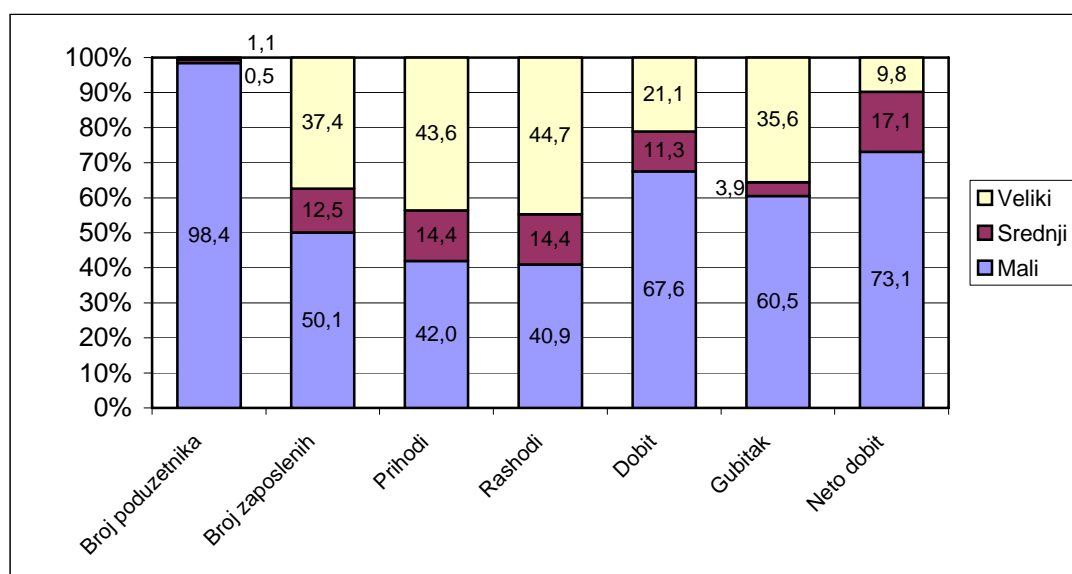
Industrija premalo investira, svega 5,3% svojeg prihoda (ili 186,4 mln.). Od ukupnih investicija 28% investirala je u građevine i zgrade a 63,7% u opremu. Većina (67,4%) uloženi sredstava u investicije je iz tekuće amortizacije i pretežno se obnavljaju potrošena osnovna sredstva a premalo ulaže u nove tehnologije i razvoj novih proizvoda.

Prvih 5 trgovačkih društava u prerađivačkoj industriji PGŽ su 3. MAJ, Istravino, Brodogradilište Kraljevica, Finvest i Jadran Galenski. Ostvaruju 35,2% ukupnog prihoda industrije PGŽ, zapošljavali su 22,8% svih djelatnika industrije.

Iz podatka navedenih u materijalu **uočljivo je da je brodogradnja najjača industrijska grana Primorsko-goranske županije**. Od 5 najvećih 3 su iz grane brodogradnje ali niti jedno od njih ne ostvaruje dobit već su u gubicima.

U Gradu Rijeci u tijeku je prikupljanje podataka za poslovanje poduzetničkog sektora u 2007. godini, a slijedeći grafikon je dobar za ilustraciju.

Grafikon 7. Izabrani pokazatelji poslovanja poduzetnika Rijeke prema veličini poduzetnika u 2007. godini



Izvor: FINA

Prema sumarnim izvještajima obrade statističkih izvještaja FINE za 2007. godinu, rezultati poslovanja poduzetnika Rijeke za 2007. godinu prema kriterijima veličine pokazuju da su veliki poduzetnici sudjelovali sa 0,5% udjela u broju poduzetnika i **37,4% u broju zaposlenih**, ali istovremeno sa 43,6% u ukupnom prihodu, sa 21,1% u dobiti nakon oporezivanja, sa 35,6% u gubitku nakon oporezivanja, sa 9,8% u neto dobiti i sa 46,3% u investicijama u dugotrajnu imovinu.

Iako je preokrenut loš rezultat iz 2005. godine kad je gubitak bio veći od dobiti, veliki poduzetnici još uvijek sudjeluju sa malim udjelom u ukupnoj neto dobiti. Razlozi tome su veliki troškovi nabave sirovina i materijala, te energenata, naročito u segmentu brodogradnje, koji smanjuju rentabilnost poslovanja, odnosno odražavaju se na konačnom financijskom rezultatu.

Iz navedenih podataka vidljivo je da je **brodogradnja najznačajniji dio velikog gospodarstva Primorsko-goranske županije i Grada Rijeke**, a uz cjelovito restrukturiranje bila bi uspješan generator razvoja nacionalnog, regionalnog lokalnog gospodarstva.

Iz svega prethodno navedenog, može se zaključiti da postoje značajne razvojne mogućnosti za 3. MAJ uz poštovanje općih uvjeta određenih globalnom konkurencijom i strategijom EU. Stoga treba istaći najznačajnije preporuke za restrukturiranje i daljnji razvoj 3. MAJA i to:

- korištenje državnih potpora u okviru inovacijskih programa i programa tehnološkog razvoja,
- izdvajanje dijelova brodogradilišta u mala i srednja poduzeća – zapošljavanjem radnika brodogradilišta,
- restrukturiranje, usmjeravanje na profitabilne sektore i promjena strukture proizvodnje,
- potreban je stručni tim sastavljen od predstavnika sektora brodogradnje koji bi bio u stanju napraviti cjelovit prijedlog restrukturiranja i privatizacije prilagođen regulativi EU,
- potrebna je cjelovita strategija koja obuhvaća kompletan sektor brodogradnje i komplementarnih djelatnosti,
- potreban je dodatni plan paketa socijalnih mjera za dio viška zaposlenih u brodogradilištima,
- također je potrebno institucionalizirati program državnih potpora malim i srednjim poduzećima u nastajanju i onima koja prihvaćaju viškove zaposlenih iz brodogradilišta i
- sve navedene mjere već su korištene u iskustvima članica EU te se preporuča konzultacija postojeće dokumentacije i iskustava kako bi se usvojili principi najbolje prakse.

U uvjetima globalne financijske krize, kada se sve zemlje okreću pojačanoj ulozi države u gospodarstvu ne treba bježati od uloge države u hrvatskoj brodogradnji, a isto tako je neophodna daljnja državna pomoć i potpora u 3. MAJU.

5. PRIJEDLOG ZAKLJUČKA

Informaciju o stanju i mogućnostima razvoja BI "3. maj" d.d. Rijeka Poglavarstvo Grada Rijeke razmatralo je na sjednici održanoj 18. studenoga 2008. godine. Zaključak Poglavarstva dostavlja se u prilogu.



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA
GRAD RIJEKA

Poglavarstvo

KLASA: 022-05/08-01/100-130

URBROJ: 2170-01-10-08-2

Rijeka, 18.11.2008.

Poglavarstvo Grada Rijeke razmatralo je na sjednici održanoj 18. studenog 2008. godine, Informacija o stanju i mogućnosti razvoja BI 3.MAJ d.d. Rijeka, te jednoglasno donijelo slijedeći

z a k l j u č a k

1. Poglavarstvo Grada Rijeke prihvaća Informaciju o stanju i mogućnostima razvoja BI 3. MAJ d.d. Rijeka.

2. Poglavarstvo daje punu podršku novoj Upravi BI 3. MAJ, a posebno s obzirom na poduzete aktivnosti u cilju ugovaranja novih brodova za domaće brodare. Istodobno, Poglavarstvo ukazuje na odgovornost Nadzornog odbora za nepoduzimanje pravodobnih aktivnosti i promjena, te je Nadzorni odbor, uz bivšu upravu, najodgovorniji što je BI 3.MAJ doveden u nepovoljnu situaciju.

3. Poglavarstvo zahtijeva od Vlade Republike Hrvatske aktivno sudjelovanje i podršku BI 3.MAJ pri ugovaranju novih brodova za hrvatske brodare kao hitnu mjeru prevladavanja nastale situacije.

4. Na temelju Informacije, iz točke 1. ovog zaključka, Poglavarstvo zaključuje da se Vlada Republike Hrvatske, unatoč učestalim upozorenjima, nije dobro pripremila za pregovore s Europskom unijom po pitanju brodograđevne industrije. Poglavarstvo smatra da je u nastavku pregovora s EU potrebno prikazati cjelovitu strategiju industrijske politike s osvrtom na strateški interes očuvanja sektora brodogradnje u Republici Hrvatskoj. Na temelju analize brodograđevne industrije u svijetu i u EU, Poglavarstvo zaključuje da ne postoji univerzalni model za brodograđevnu industriju, a svaka država stvara model koji odgovara nacionalnim interesima i strateškim gospodarskim opredjeljenjima.

5. Poglavarstvo se zalaže da se napusti model hitne privatizacije koju predlaže Vlada RH. Zbog globalne financijske krize, za koju se smatra da će zahvatiti domaće gospodarstvo u 2009. godini, ne postoji nepovoljniji period za privatizaciju brodogradilišta. Stoga se eventualnom privatizacijom neće moći postići poželjni efekti kao što su rast proizvodnje, tehnološki napredak i povećanje konkurentnosti.

6. Zbog zaštite BI 3. MAJ od eventualno zainteresiranog špekulativnog privatnog kapitala, a povodom najavljene privatizacije, Poglavarstvo čvrsto stoji pri odredbama Generalnog urbanističkog plana koji zonu brodogradilišta tretira kao zonu namijenjenu specijalnoj industrijskoj proizvodnji - brodogradnji. Stoga se posebno naglašava da nikakva prenamjena ove zone ne dolazi u obzir ukoliko i dođe do privatizacije koju predlaže Vlada RH. Ukoliko se Vlada RH ipak, unatoč svim upozorenjima, odluči na privatizaciju BI 3. MAJ, Poglavarstvo ističe da ta privatizacija ne može biti bez jasno postavljenih uvjeta prema privatnom kapitalu.

7. Poglavarstvo se zalaže da se hitno izradi novi model restrukturiranja BI 3. MAJ kojeg treba financirati Vlada RH, a taj program restrukturiranja mora se temeljiti na tehnološkom napretku, horizontalnim državnim potporama, specijalizaciji proizvodnog programa i modernizaciji organizacije i menadžmenta. Poglavarstvo zalaže se, dakle, za restrukturiranje financiranom iz proračuna RH, a pritom se proces privatizacije treba odbaciti kao neprimjeren ovom trenutku i općim uvjetima.

8. Poglavarstvo smatra da se strategija EU temelji na povećanju tehnološke konkurentnosti europske brodogradnje na globalnom tržištu, a upravo je BI 3. MAJ imao velikih uspjeha u novim tehnološkim rješenjima u svojoj proizvodnji. Znanje kao temeljni resurs europskog gospodarstva oduvijek se stvaralo upravo u Rijeci, a bogata industrijska i pomorska tradicija, kao i značajni znanstveno-istraživački potencijali Sveučilišta u Rijeci pružaju nam šansu za razvojni iskorak kojeg ne smijemo propustiti.

Globalno tržište nameće potrebu specijalizacije proizvodnih programa, pa Poglavarstvo zaključuje da upravo BI 3. MAJ može, na temelju ugleda koji je na svjetskom tržištu postignut kvalitetnom proizvodnjom, postaviti nove proizvodne programe primjerene globalnoj konkurenciji.

9. Poglavarstvo ističe da se državne potpore za brodograđevnu industriju moraju se transformirati iz sektorskih u vertikalne, a to znači da moraju ići u pravcu državnih potpora koje svojim članicama dopušta EU. Takve opravdane državne potpore usmjerene su povećanju znanja, inovacija, poduzetništva i u konačnici – tehnološkog razvoja EU. Upravo takve državne potpore treba zatražiti BI 3. MAJ u programu restrukturiranja kako bi postao respektabilno europsko brodogradilište koje će biti partner europskim brodogradilištima na globalnom tržištu.

10. Poglavarstvo smatra da Vlada RH mora započeti s proaktivnom politikom pregovaranja s EU, te o tome transparentno i redovito izvještavati hrvatsku javnost. Pregovore s EU treba voditi u skladu s nacionalnim interesima i prema strateškim prioritetima razvoja, a ne samo prema preporukama europskih dužnosnika. Pravna stečevina EU priznaje raznolika nacionalna iskustva uz uvjet poštivanja zajedničkih pravila, a Republika Hrvatska se pritom mora izboriti za vlastite nacionalne interese.

11. Informacija iz točke 1. ovog zaključka upućuje se Gradskom vijeću Grada Rijeke na razmatranje i usvajanje.

**PREDSJEDNIK
POGLAVARSTVA**

mr.sc. Vojko OBERSNEL

Signed by: VOJKO OBERSNEL 4357.4358.5146.1
Signing time: Utorak 18. studeni 2008, 11:55:19 Lokal



6. POPIS LITERATURE

a) domaći izvori:

1. BRODOGRADNJA, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za industriju
2. EKONOMSKA POLITIKA HRVATASKE u 2009., Zbornik radova 16. tradicionalnog savjetovanja, Hrvatsko društvo ekonomista, Opatija, studeni 2008.
3. Hrvatska - RADNI DOKUMENT KOMISIJE, Bruxelles, 06. studenog 2008.
4. INTERPELACIJA O RADU VLADE REPUBLIKE HRVATSKE, Zastupnici u Hrvatskom saboru, Članovi kluba SDP-a, Zagreb. 3. lipnja 2008.
5. POSLOVANJE GOSPODARSTVA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE za 1.-9. 2008. godine, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Rijeka
6. POSLOVANJE GOSPODARSTVA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE u 2007. godini, (1.-6.2007. i trendovi), Hrvatska gospodarska komora - Županijska komora Rijeka
7. PRETPRISTUPNI EKONOMSKI PROGRAM 2008.-2010.
8. STRATEŠKI OKVIR ZA RAZVOJ 2006. - 2013.

b) strani izvori:

1. CESA Annual Reports, different years, http://www.cesa-shipbuilding.org/public_documents_site.phtml?sid=&doctype=pub
2. China economic net: Plugging the leaks, 2008, http://en.ce.cn/Industries/Basic-industries/200810/27/t20081027_17192355.shtml
3. EC, Commission takes final decision on state aid to public shipyards in Spain, 2004, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/633&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
4. EC, State aid: Commission adopts decisions on German, Spanish and Greek shipyards, 2004, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/1260&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
5. EC, State aid: Commission adopts new state aid Framework for Research, Development and Innovation, 2006, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1600&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
6. EC, State aid: Competition Commissioner Kroes meets Polish Treasury Minister Grad to discuss Polish shipyards, 2004, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/495&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
7. EC: Framework on State Aid to Shipbuilding, Official Journal of the European Union, C 317, 06, 2003, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:317:0011:0014:EN:PDF>
8. ECOTEC: An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, Final report for European Commission, DG Fisheries and Maritime Affairs, September 2006, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/study_employment_en.html
9. Eiroonline, Crisis in Norwegian shipbuilding, 2000, <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/01/feature/no0001175f.htm>
10. Eiroonline, Greek shipbuilding industry in crisis, 2000, <http://www.eurofound.europa.eu/eiro/2000/02/feature/gr0002164f.htm>
11. EMF, EMF position paper on the Commission Green Paper: "Towards a Future Maritime Policy for the European Union: a European vision for the oceans and seas", http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/contributions_post/370emf_en.pdf, 2007

12. Hrvatska gospodarska komora, Brodogradnja, 2008,
<http://hgk.biznet.hr/hgk/fileovi/13446.pdf>
13. International Herald Tribune, Daewoo Shipbuilding shares rise on privatization go-ahead, 2008, <http://www.ihf.com/articles/2008/07/22/business/daewoo.php>
14. Lloyd's list: European shipyards face recruitment crisis, 2008,
<http://www.lloydslist.com/l/news/european-shipyards-face-recruitment-crisis/20017520953.htm>
15. Research and Markets, China Shipbuilding & Repairing Industry Report, 2007-2008 (Chinese Version)
http://www.researchandmarkets.com/reportinfo.asp?report_id=578290
16. Research and Markets, In-depth Analysis of China's Shipbuilding Industry 2008, 2008,
http://www.researchandmarkets.com/reports/651541/in_depth_analysis_of_chinas_shipbuilding
17. The Wall Street Journal, Shipbuilding industry's growth ambitions run into rough weather, 2008, <http://www.livemint.com/2008/11/06221423/Shipbuilding-industry8217s.html>
18. Transas magazine, 2008,
http://www.transas.com/mediacenter/magazine/files/TransasMagazine_4.pdf

PRILOZI

1. BI 3. MAJ d.d. Uprava: Godišnje izvješće o stanju BI 3. MAJ d.d. za 2007. godinu – konsolidirano godišnje izvješće o stanju BI 3. MAJ d.d. za 2007. godinu, Rijeka, srpanj 2008. godine
2. Izvod iz GUP-a za zonu 3. MAJA

Prilog 1.

BI 3. MAJ d.d.
Uprava

GODIŠNJE IZVJEŠĆE O STANJU BI 3. MAJ d.d.
ZA 2007. GODINU

KONSOLIDIRANO GODIŠNJE IZVJEŠĆE
O STANJU BI 3. MAJ d.d. ZA 2007. GODINU

Rijeka, srpanj 2008. godine

NADZORNI ODBOR BI 3.MAJ d.d.

Predmet: Godišnje izvješće o stanju BI 3.MAJ d.d. i konsolidirano godišnje izvješće BI 3.MAJ d.d. za 2007.godinu

BI 3.MAJ d.d.

Osnovna djelatnost BI 3.MAJ d.d. u 2007.godini bila je upravljanje dugotrajnom imovinom i vlasničko upravljanje društvima u Grupi 3.MAJ.

Osnovna zadaća je bila usklađenje Programa restrukturiranja društava u Grupi 3.MAJ sa zahtjevima Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja i Komisije EU u cilju dovođenja poslovanja svih društava u Grupi u područje pozitivnog poslovanja i uspostave dugotrajne održivosti.

Programom restrukturiranja predviđen je povrat nekretnina obuhvaćenih Odlukom Vlade RH o preuzimanju u vlasništvo nekretnina određenih pravnih osoba od 21.09.2000.godine i redefiniranje granica pomorskog dobra. Usvajanje Programa od strane Vlade RH prolongirano je za 2008. godinu, tako da je izostao očekivani učinak predviđenih mjera.

Društvo ostvaruje prihode od dugoročnog najma zemljišta i ostale dugotrajne imovine društvima u Grupi 3.MAJ potrebne za obavljanje njihove djelatnosti.

Društvo nema zaposlenih.

Poslovni prihodi iznose 19,2 mil. kn, tj. 102% planiranih, a **poslovni rashodi** 33,2 mil. kn, tj. 173 % planiranih te je ostvaren **gubitak** za 2007. godinu u iznosu od 10,9 mil. kn. Navedeni gubitak proizašao je iz otpisa potraživanja od 3.MAJ MID d.d. u iznosu od 8,5 mil. kn i otpisa kamata po pozajmici u iznosu od 2,8 mil.kn u cilju pomoći pri svladavanju postojećih poteškoća u povezanom društvu.

Investicijsko ulaganje u nekretnine, postrojenja i opremu u 2007. godini iznosilo je 3,5 mil. kn, a najvećim dijelom utrošeno je za izgradnju trafostanice s popratnim objektima.

Upisani kapital Društva je 126,14 mil. kn, rezerve Društva su 352,8 mil. kn, a ukupni gubitak na dan 31.12.2007. godine iznosi 68,7 mil. kn. Rezerve Društva upotrijebit će se za pokriće gubitka.

Likvidnost Društva značajno je povezana s likvidnošću ostalih društava u Grupi 3.MAJ i bila je lošija nego prethodne godine.

U ovoj je godini izrađen Elaborat o opravdanosti pripajanja 3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d. društvu BI 3.MAJ d.d. te je donesena načelna odluka o postupku pripajanja, u cilju restrukturiranja brodogradnje i racionalizacije poslovanja.

Društvo je osnivač i 100%-tni vlasnik dionica u dioničkim društvima 3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d., 3.MAJ MOTORI I DIZALICE d.d. i 3.MAJ TIBO d.d., odnosno 100% vlasnik poslovnih udjela u društvima s ograničenom odgovornošću 3.MAJ OEK d.o.o., 3.MAJ UGOSTITELJSTVO d.o.o., 3.MAJ STM d.o.o. i 3.MAJ MDU d.o.o.

Društvo BI 3.MAJ d.d. ima 1.261.401 dionicu, koje se 82,8% odnose na vlasništvo javnog sektora, 14,4% na vlasništvo malih dioničara i ostalo na vlasništvo trgovačkih društava. Nominalna vrijednost svake dionice iznosi 100 kn, a tržišne vrijednosti nema budući da društva posluju s gubicima stoga nema potražnje za dionicama koje kotiraju na Zagrebačkoj burzi. Broj dionica tijekom godine nije izmijenjen.

3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d.

Uvažavajući zahtjeve svjetskog tržišta i činjenicu porasta brodograđevne djelatnosti na istoku, 3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d. vidi u izradi i razvoju proizvodnje specijaliziranih, složenih i visokokvalitetnih brodova po zahtjevu kupca, što istok ne nudi.

S te osnove i tržišna niša brodogradilišta upravo su brodovi za prijevoz vozila i tankeri čija se proizvodnja pomalo napušta u korist brodova s većom dodanom vrijednošću. Danas Brodogradilište ima ugovoreno 14 brodova uz uvjet da svi Ugovori budu konzumirani.

Tijekom 2007. godine 3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d. započelo je s proizvodnjom prvog broda za prijevoz automobila (car-carriera) čija isporuka je obavljena u lipnju 2008. godine, dva mjeseca prije ugovorenog roka. U izradi su još dva car-carriera za istog naručitelja s isporukama u 2008. i 2009. godini.

Tijekom godine potpisani su Ugovori s: Uljanik Shipmanagement Inc. za gradnju četiri tankera, kompanijom Niki Group Limited za gradnju šest brodova za prijevoz automobila i Tankerskom plovidbom za gradnju dva tankera. Svi projekti odobreni su od strane resornih ministarstva te Vlade RH.

U 2007. godini osnažen je ugovor s Uljanik Shipmanagement za isporuku dva tankera, doznakom avansa od strane kupca.

Ugovor za gradnju 2+2 broda za prijevoz specijalnih tereta za kompaniju BigLift Shipping B.V. je proglašen ništavim zbog kašnjenja u realizaciji prijelaznih odredbi Vlade RH i AZTN, a vezano uz odobrenje državnih potpora u vrijeme restrukturiranja brodogradnje, kao i stava brodovlasnika da nije spreman na daljnja produljenja stupanja ugovora na snagu te interesa za ugovaranje u drugoj zemlji (Indiji). Isti problem nastavlja se i kod ostalih ugovorenih gradnji, tako da se čeka odobrenje potpora za domaće brodare kako bi Uljanik i Tankerska uplatili prve avanse u 2008. godinu za ugovorene brodove, a program NIKI je još u pregovorima za realizaciju.

U 2007. godini porinuta su i isporučena 4 broda, započeta je obrada CM za 5 brodova, izvršeno je polaganje kobilice za 4 broda te je time **ostvaren plan proizvodnje**.

Produktivnost je u stalnom rastu tako da je u odnosu na 2004. godinu povećana za čak 24,9%.

Troškovi procesa praćeni po kn/cGT ostvareni su u okviru plana, a u odnosu na 2004. godinu manji su za 10%.

Poslovni prihodi iznose 1.289,2 mil kn, tj. 89% planiranih, a **poslovni rashodi** 1.433,4 mil. kn, tj. 101 % planiranih. Ostvareni gubitak Brodogradilišta za 2007. godinu iznosi 144,6 mil. kn.

Na gubitak su utjecale rezervacije troškova za planirane nove gubitke gradnji u tijeku u iznosu od 85,4 mil. kn nastale s osnove smanjenja realizirane cijene gradnji iskazane u kunama uvjetovane padom tečaja USD, te rezervacije troškova za garantne radove u iznosu od 6,8 mil. kn, kao i kamate po sanacijskim kreditima u iznosu od 84,8 mil. kn koje nisu bile uključene u Plan zbog postavke da će se Program restrukturiranja usvojiti i realizirati u 2007. godini, te da se Društvo neće teretiti s tim troškovima.

Upisani kapital Društva je 26,2 mil. kn, rezerve Društva su 515,9 mil. kn, ukupan gubitak iznosi 2.422,7 mil. kn, od toga na gubitak iznad visine kapitala otpada 1.880,6 mil. kn. Rezerve društva upotrijebit će se za pokriće gubitaka.

U **investicije i razvoj** Društvo je izdvojilo 31,2 mil. kn većim dijelom za izgradnju platforme za predmontažu i opremanje sekcija (19 mil. kn), što je osiguralo efikasniji proces proizvodnje u fazi predmontaže, te veću opremljenost sekcija tijekom procesa gradnje brodova, čime se skraćuje ciklus proizvodnje u cjelini te unapređuje proizvodni proces.

Brodogradilište je svoju **likvidnost** tijekom godine osiguravalo većim dijelom korištenjem sanacijskih i revolving kredita (66% izvora sredstava). Time su podmirene i dospjele obveze po sanacijskim i dugoročnim kreditima u iznosu od 22,3 mil.USD, koji su Programom restrukturiranja uključeni u preuzimanje, kao i primarne obveze vezane za dobavljače, kooperante i zaposlenike.

Kao i ranijih godina u 2007. godini Društvo je bilo suočeno s nizom rizika u poslovanju koji su predstavljali stalnu opasnost za njegovo funkcioniranje. Osobito su bili prisutni rizik likvidnosti i rizik osiguravanja potrebnih izvora financiranja izraženi zbog nemogućnosti dobivanja jamstava od države. Ekonomski rizik uslijed potencijalnog pada prodajnih cijena odnosno rasta cijena sirovina prijetio je stalnim pogoršanjem poslovnog rezultata Društva. Rizik od pada tečaja dolara djelomično je umanjen ugovaranjem u košarici valuta (EUR-USD), a rizik rasta kamatnih stopa na kredite pokušao se riješiti kroz same ugovore o kreditu s poslovnim bankama. Rizik neugovaranja novih poslova nastojao se umanjiti stalnim pregovorima s kupcima koji su bili značajno otežani u uvjetima provedbe procesa restrukturiranja, a rizik završetka proizvodnog plana ublažen je ulaganjima u proizvodne kapacitete koji omogućuju njegovu realizaciju.

3.MAJ MOTORI I DIZALICE d.d.

Na svjetskom tržištu potražnja za dizel motorima veća je od ponude, tako da 3.MAJ MID d.d. bilježi bitan porast plasmana motora na strano tržište. U ovom trenutku, u knjizi narudžbi ima 22 motora ugovorena za stranog naručitelja, bez motora koji su ugovoreni za potrebe Brodogradilišta.

U **2007. godini s** kupcem Wartsila Switzerland Ltd. potpisan je ugovor za izradu i isporuku 14 dizel motora za naručitelja iz Kine, a s Brodogradilištem su ugovorena 2 dizel motora za Uljanik plovidbu. Početkom 2008. godine ugovorena su četiri motora za naručitelja iz Vijetnama i četiri motora za naručitelja iz Kine uz posredovanje Wartsile.

U 2007. godini izvršena je isporuka 7 dizel motora od planiranih 9, ispitano je 9 setova dizalica od planiranih 13. Za ostvarenu proizvodnju utrošeno je 2% manje sati od ukupno planiranih.

Poslovni prihodi iznose 182,3 mil. kn, tj. 81% planiranih, a **poslovni rashodi** 190,9 mil. kn, tj. 85 % planiranih. Ostvareni **gubitak** za 2007.godinu iznosi 9,6 mil. kn.

Gubitak se temelji na većem ostvarenju troškova na programu motora i dizalica u odnosu na realiziranu prodajnu cijenu koja je dijelom manja zbog pada tečaja USD tijekom godine.

Upisani kapital Društva je 13,3 mil. kn, ukupan gubitak iznosi 160,1 mil. kn, od toga na gubitak iznad visine kapitala otpada 146,8 mil. kn.

U **investicije i razvoj** Društvo je uložilo 1,6 mil. kn sredstava za sanaciju objekata i nabavku opreme,

Račun Društva je u više navrata tijekom godine padao u blokadu koja se rješavala uz pomoć Brodogradilišta doznakom sredstava za faznu realizaciju motora.

U 2007. godini Društvo je bilo suočeno sa: rizikom likvidnosti kroz nemogućnosti osiguravanja potrebnih izvora financiranja zaduženjem kod poslovnih banaka; ekonomskim rizikom nastalim smanjenjem vrijednosti prodajnih cijena uzrokovane padom tečaja dolara. Rizik od pada tečaja dolara djelomično je umanjen ugovaranjem novih poslova EUR.

3.MAJ TIBO d.d.

S kupcem iz Švedske ugovorena je izrada građevinskih sanitarnih kabina ukupne vrijednosti 1,4 mil. EUR za isporuku u 2008. i 2009. godini, a s Ministarstvom obrane ugovoren je kontinuirani posao za modernizaciju i održavanje njihovih programa, a s Končarom je ugovorena izrada vjetroelektrana jedinične vrijednosti od 2,6 mil. kn. Jedna je napravljena u 2007. godini, a ugovorena je dugogodišnja suradnja po predmetnom proizvodu.

U 2007. godini program sanitarnih kabina, spaljivača, elektrosklopova, vrata i brodske opreme ostvarena je prema planu, a kod izrade panela i građevinskog programa bilježe se pomaci u realizaciji plana.

Poslovni prihodi u 2007. godini. iznose 54,1 mil. kn, tj. 104% planiranih, a poslovni rashodi 51.5 mil. kn, tj. 104 % planiranih. Ostvarena dobit iznosi 1,6 mil. kn.

Upisani kapital Društva je 1,2 mil. kn, rezerve su 6,5 mil.kn, a ukupna dobit društva 15,9 mil. kn.

U **investicije i razvoj** Društvo je izdvojilo 1,7 mil. kn sredstava za nabavku opreme.

Društvo je **likvidnost** održavalo iz vlastitih izvora.

3.MAJ STM d.o.o. i 3.MAJ UGOSTITELJSTVO d.o.o.

Poslovne aktivnosti **3.MAJ STM d.o.o. i 3.MAJ UGOSTITELJSTVO d.o.o.** temeljene su na održavanju postojećih ugovora.

Društva su ostvarila dobit i to **3.MAJ STM d.o.o. u iznosu od 429.000 kn i 3.MAJ UGOSTITELJSTVO d.o.o. u iznosu od 59.000 kn.**

3.MAJ OEK d.o.o. i 3.MAJ SERVIS MDU d.o.o. ne obavljaju djelatnost, a **3.MAJ OEK d.o.o.** gubitak temelji na otpisu pozajmica i kamata povezanim poduzećima.

GRUPA 3.MAJ

Za ukupnu proizvodnju društva u Grupi su utrošila 2 mil. vlastitih efektivnih sati (9% manje od plana) i 2,9 mil. efektivnih sati kooperacije (11% manje od plana).

Tijekom godine broj radnika u društvima Grupe smanjen je za 169 radnika, od toga broj proizvodnih radnika smanjen je za 96. Stopa fluktuacija radne snage u Grupi iznosi 11,08% godišnje, što je nastavak trenda povećanja od 2004. godine kada je iznosila 6,52%. Nedostatak radne snage pokušava se nadoknaditi s kooperacijom i to djelomično, jer su i u tom području problemi vezani uz nemogućnost angažiranja radnika deficitarnih zanimanja, što se odražava na otežano ostvarenje planiranih aktivnosti te je rezultiralo pomakom u realizaciji planiranog proizvodnog procesa. Postojeća situacija nastavlja se i u 2008. godini.

Navedena situacija se nastoji rješavati pregovorima s kooperantskim tvrtkama, povećanjem subliferacije i traženjem modusa nagrađivanja vlastite radne snage.

Prosječna plaća radnika društva u 2007. godini iznosila je 4.464 kn i za 377 kn je manja od prosjeka plaća u RH.

Omjer vlastite radne snage i kooperacije u proizvodnim zanimanjima iznosi 42:58 u korist kooperacije, s time da je intencija društva da u budućnosti dostigne omjer 60:40 u korist vlastite radne snage za što je potrebna stalna edukacija vlastitih radnika kako proizvodnih tako i ostalih zanimanja brodograđevne djelatnosti.

Društva u Grupi 3.MAJ ostvarila su konsolidirani **poslovni prihod** u iznosu od 1.411,5 mil. kn i za 17% je manji od plana. **Poslovni rashodi** ostvareni su u iznosu od 1.572,1 mil. kn i za 6% su manji od plana s time da sadrže i rezervacije troškova za nove gubitke gradnji u tijeku u iznosu od 92,5 mil. kn. Novi gubici temeljeni su na planiranom smanjenju realizirane cijene gradnji iskazane u kunama što je uvjetovano padom tečaja USD. Konsolidirani rezultat društava u Grupi 3.MAJ za 2007. godinu iskazuje **gubitak** od 159,6 mil. kn.

Ukupne **obveze** društava u Grupi na dan 31.12.2007. godine iznose 2.362 mil. kn, od toga na kredite otpada 2.023 mil. kn. Programom restrukturiranja dio obveza po sanacijskim i dugoročnim kreditima prolongiran je za podmirenje do 31.12.2008. godine kada se očekuje prihvaćanje Programa restrukturiranja i rješavanje obveza.

Program restrukturiranja, osim proizvodnog, organizacijskog i kadrovskog restrukturiranja, te izmjene vlasničke strukture, reguliranja statusa nekretnina i pomorskog dobra obrađuje i razvojni aspekt poslovanja društava u Grupi kroz investiranja u novu tehnološku obnovu (TOB III). Investiranje u tehnološku obnovu pored ulaganja u tehnologiju gradnje broda uključuje i optimizaciju poslovnih procesa uz primjenu suvremenih ICT te izgradnju integralnog informacijskog sustava. Navedeno je nužan preduvjet da bi se omogućilo vođenje projekta (gradnje) po ugovorenim kondicijama.

Revizija poslovanja društava obavljena je od strane PricewaterhouseCoopers. Mišljenje revizora je da financijska izvješća prikazuju realno i objektivno stanje društava, u svim značajnim aspektima financijskog položaja sukladno Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja, osim „mišljenja s rezervom“ koje se odnosi na godišnju procjenu vrijednosti nekretnina, postrojenja i opreme – MRS 36 i na praćenje neiskorištenih dana godišnjeg odmora MRS-19.

Primjedba Revizora na procjenu nekretnina prema zahtjevu MRS-a otklonit će se usvajanjem i provedbom Programa restrukturiranja kojim je predviđeno i redefiniranje granice pomorskog dobra, tj. suženje čime bi društvo steklo pravo vlasništva nad imovinom i zemljištem koje koristi. Za provedbu navedenog potrebna je i izmjena Zakona o pomorskom dobru.

Za primjedbu po MRS-a 19, Uprava će organizirati tijekom dokumentacije po kojoj će se na jednom mjestu voditi neiskorišteni godišnji odmori radnika za prethodnu godinu i za koje će se izvršiti rezervacija troškova u poslovnim rezultatima obračunske godine. Napominje se, da navedeni troškovi ne predstavljaju veći materijalni trošak društva i ne utječu bitnije na iskazani rezultat.

Brodogradilište svoju djelatnost obavlja na lokaciji uz more i ispunjava zakonom propisane kriterije zaštite okoliša. Daljnja ulaganja su potrebna zbog smanjenja rizika onečišćenja. Kod uvođenja novih tehnologija, opreme i postrojenja obavljaju se redovna ispitivanja mikroklimi i buke u okolini, kontroliraju se otpadne vode, te selekcije otpada. U slučaju nedozvoljenog odstupanja postoji plan postupanja po kojem se vrši saniranje. U pripremi su aktivnosti za certificiranje Sustava upravljanja okolišem u skladu sa zahtjevima norme ISO 14001:2004, te sa preuzetim obvezama proizašlim iz pregovora za ulazak u EU u odnosu na ispunjavanje zahtjeva **emas** (unapređenje upravljanja okolišem).

Poslovnu situaciju u 2008. godini obilježava nastavak rada na usklađenju Programa restrukturiranja društava s dostavljenim primjedbama i preporukama od strane Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja te resornog ministarstva. Program je dostavljen nadležnim institucijama na razmatranje dana 16.05.2008. godine. Osnovne teze predložene u Programu pozitivno su ocijenjene od strane nadležnih državnih dužnosnika, tako da su u tijeku pripreme za provedbu statusnih promjena BI 3.MAJ d.d. i 3.MAJ BRODOGRADILIŠTE d.d., pripajanjem kćeri matičnom društvu, kao i aktivnosti vezane uz reguliranje statusa nekretnina društva.

Do usvajanja Programa restrukturiranja sve aktivnosti vezane uz ugovaranje novih poslova su usporene ili čak onemogućene zbog dobivanja državnih jamstva i avansnih garancija od financijskih institucija koja se tretiraju kao potpore i kao takve posebno su regulirane za brodogradnju u vrijeme restrukturiranja.

Prolongiranje usvajanja Programa iz 2007. godine na kraj 2008. godine negativno se odrazilo na bilancu Brodogradilišta kako zbog većeg gubitka temeljenog na kamatama po sanacijskim, dugoročnim i prolongiranim kreditima tako i na likvidnost Društva koja je opterećena s plaćanjem tih kamata i glavnica za dospjele kredite uz korištenje tuđih izvora sredstava .

Valutni rizik gradnji u tijeku prisutan je većim dijelom kod Latvijskog programa koji je 100% ugovoren u USD, dok je kod ostalih programa prisutan u segmentu odnosa ugovorenih valuta USD i EUR.


Sva društva u narednom razdoblju planiraju diverzifikaciju svojih proizvodnih programa uz uvjet ugovaranja posla s pozitivnim rezultatom te vođenje poslovne politike društva u cilju ostvarenja dobiti i to već od 2009. godine pa nadalje. Posebne aktivnosti se polažu na aktivnosti i mjere za povećanje učešća društava u Grupi u izgradnji osnovnog proizvoda broda u smislu stvaranja veće sinergije na razini cijele Grupe, a posebno se ističe plan povećavanja učešća društva 3.MAJ TIBO d.d. kroz usvajanje novih proizvoda i preuzimanje proizvodnih aktivnosti (opremanje nadgrađa, preuzimanje stolarije).

Sagledavajući ukupno poslovanje u 2007. godini, kako s gledišta pozitivnih tako i negativnih utjecajnih faktora, te ostvarenih poslovnih rezultata, Uprava ocjenjuje da je Društvo pripremilo podloge i osnove za provođenje aktivnosti procesa restrukturiranja koje će se intenzivirati tijekom 2008. godine.

Posebno želimo istaknuti da Uprava planira dodatno provesti niz mjera koje se nisu u dovoljnoj mjeri ostvarile u 2007. godini, i koje će bez obzira na izrađeni Program restrukturiranja unaprijediti sveukupne odnose na razini Grupe te na internom planu iskazati pomak u sljedećim područjima:

- Izrada pojedinačnih programa restrukturiranja kojima bi se utvrdile kratkoročne mjere za održavanje i unapređenje poslovanja te dokazivanje održivosti u okviru započetih procesa definiranih od strane vlasnika
- Organizacijsko i kadrovsko restrukturiranje (objedinjavanje procesa, optimizacija procesa i strukture rukovođenja, obrazovanje, sustav vrednovanja rada, poticanje razvoja kadrova)
- Intenziviranje proizvodnih aktivnosti za treća lica uz planirano ostvarenje osnovnog proizvodnog programa
- Ujednačavanje metodologije planiranja i izvješćivanja na razini Grupe
- Izgradnja i poticanje komunikacije u okviru korporativnog upravljanja

S poštovanjem,


Predsjednik Uprave:
Tomislav Prpić, dipl.ing.

Brodogradilište „3. maj“ u Rijeci u svijetlu prostornog planiranja područja Grada Rijeke

U svijetlu izrade i donošenja dokumenata prostornog uređenja, područje brodogradilišta 3. MAJ u Rijeci obrađivano je unutar više dokumenata prostornog uređenja, a na način immanentan razini pojedinog prostornog plana.

Do donošenja prostornih planova Primorsko-goranske županije (2001.) i Grada Rijeke (2003.), za područje grada Rijeke bio je u primjeni Prostorni plan općine Rijeka, donesen daleke 1986., a potom mijenjan i dopunjavan 1988., a posebno i značajno 1995. Navedenim planom cjelokupno područje brodogradilišta, zajedno s područjem ex "Torpeda" bilo je utvrđeno kao industrijsko područje oznake IZ-2, što je u tadašnjoj koncepciji razvoja predstavljalo samo dio velikog i tradicionalnog obalnog industrijskog područja grada Rijeke smještenog od Kantride do Mlake.

Donošenjem *Prostornog plana uređenja Primorsko-goranske županije 2000. godine* („Službene novine“ 14/00, 12/05), inovira se pristup brodogradilištu (i kao prostoru i kao funkciji) jer se ono, u skladu s *Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske* („Narodne novine“ 50/99), tretira kao građevina *od interesa za državu*, dok je određivanje i utvrđivanje detaljnijih uvjeta gradnje i uređenja prepušteno postupku izrade i donošenja prostornog plana grada Rijeke.

U tom smislu, *Prostorni plan uređenja grada Rijeke* („Službene novine 31/03, 26/05.), utvrdio je područje Brodogradilišta „3.maj“ kao *građevinsko područje za izdvojenu namjenu*, oznake I3-1 i površine približno 31 ha, a namijenjeno specifičnoj industrijskoj proizvodnji – brodogradnji, što predstavlja gotovo polovicu svih površina (ukupno 71 ha) koje su tim planom utvrđene za proizvodnu namjenu.

U širem, prostornom smislu, Prostorni plan uređenja grada ocjenjuje kako brodogradilište nije "u koliziji sa slikom jednog mediteranskog grada, čak joj i doprinosi", te brodograđevnu funkciju, kao specifičan oblik proizvodnje, tretira kao jednu od dugoročno prihvatljivih gospodarskih okosnica daljnjeg razvoja grada. Stoga, u kontekstu statusa građevine od interesa za državu, Prostorni plan uređenja lokaciju dodatno planerski razrađuje i to u dva smjera: kako otvaranjem mogućnosti da se izravno temeljem odredbi Prostornog plana, dakle njegovom neposrednom provedbom, izdaju lokacijske i građevinske dozvole za namjeravane zahvate u prostoru brodogradilišta (što je i višekратно iskorišteno tijekom provedbe zahvata modernizacije i tehnološke obnove tijekom proteklog desetljeća), tako i u naglašavanju potrebe da se prilikom planiranja takvih zahvata vodi računa i o namjeni okolnih prostora, koji Prostornim planom uglavnom namijenjeni neproizvodnoj i stambenoj funkciji.

Generalni urbanistički plan grada Rijeke („Službene novine“ 7/07), potvrđuje cjelinu područja Brodogradilišta 3. MAJ te se njime „*dozvoljavaju svi zahvati u prostoru usmjereni na poboljšanje i unaprjeđenje tehničko-tehnološke organizacije i proizvodnog procesa, uključujući i korekciju obalnog ruba nasipavanjem mora, odnosno drugim inženjersko-tehničkim zahvatom*“.

Osim građevinskim područje Brodogradilišta, Generalni urbanistički plan odredio je detaljniju namjenu prostora između Liburnijske ulice i sjevernog ruba građevinskog područja Brodogradilišta, koji je, u površini od 1.6 ha, utvrdio kao područje mješovite-pretežito poslovne namjene, oznake M1, konkretno namijenjeno „*gradnji i uređenju poslovnih i drugih pratećih građevina primarno u funkciji brodogradilišta*.“

