

koje je potpuno uvažilo njezinu situaciju. Drugo, oni koji se danas bave malim ribolovom moraju zadovoljiti neke uvjete da bi se počeli baviti malim obalnim ribolovom (gospodarska kategorija). Zadovolje li uvjete, za njih se zapravo ne mijenja ništa.

Hoće li izmjene imati utjecaja na današnju situaciju? Hoće, ali te su izmjene poznate još od 2010. godine. Znače li one da ulaskom RH u EU mali ribari za osobne potrebe gube prihode, a hrvatsko tržište ribu? Ne, jer ta riba nikad nije ni smjela biti na hrvatskom tržištu, a nositelji odobrenja nikad nisu ni smjeli od ovog ribolova ostvarivati prihode. U razdoblju pred nama morat će se dogoditi postupne promjene i današnji nositelji odobrenja za mali ribolov (onaj negospodarski) morat će odlučiti žele li se i nakon 1. siječnja 2015. nastaviti baviti tom djelatnošću uz zadovoljavanje uvjeta koji su već propisani Zakonom. Oni koji ne ispunjavaju uvjete s ribolovom mogu nastaviti i dalje – samo za vlastite potrebe i bez mreža stajaćica.

Piše: EEF/N.S.

## BUDUĆNOST DOMAĆE BRODOGRADITELJSKE INDUSTRIJE U EU

Prema podacima za velika brodogradilišta, domaća brodogradnja u europskim okvirima zauzima 3,5% isporučenih brodova, odnosno, 5% brodova u gradnji; a zauzima treće mjesto na dnu ljestvice zarade

Brodogradnju kao proizvodni proces obilježavaju dvije bitne odlike: izrazita složenost proizvodnog procesa i krajnjeg proizvoda, te izraziti utjecaj globalnog tržišta i sposobnost upravljačkog kadra da prepozna globalne trendove i prilagodi poslovanje brodogradilišta sukladno svjetskim potrebama. Prvi element ("know-how") tradicionalno je prisutan i prepoznat u domaćem brodograditeljskom sektoru. Drugi element uporno ne uspijeva doći do izražaja (uz časne iznimke).

Imajući na umu podatke iz Državnog zavoda za statistiku vezano uz domaću industriju brodogradnje i brodogradnja, prema kojima navedeni sektor drži 2,5% ukupne zaposlenosti, 1-2% ukupnog BDP-a, te 12% ukupnog domaćeg izvoza, razvidno je kako industrija brodogradnje uvelike oblikuje i čitav niz povezanih proizvodnih procesa (kooperanata), čime se pitanje domaće proizvodnje i zaposlenosti multiplikira kao pitanje od važnosti što na lokalnom, što na regionalnom, a što na državnom nivou. Pritom se ne smije ispustiti iz vida tekuće podatke o stanju hrvatskog gospodarstva, a koji među ostalim ukazuju na negativnu stopu proizvodnje od -1,4%, te alarmantnu stopu nezaposlenosti od 17,6%, iz čega je vidljivo kako politika restrukturiranja domaćih brodogradilišta (velikih, srednjih i malih), te (skrbi) o njima ovisnih kooperanata, uvelike utječe na makroekonomske pokazatelje (ne)zdravlja domaće ekonomije.

Budućnost domaće brodograditeljske industrije ovisi o više faktora, između kojih se može istaknuti nekoliko dominantnih: globalna financijska kriza, europski pravni okvir, te upravljačka strategija i poslovanje.

Financijska kriza uvelike se odrazila na pomorsko poslovanje (kojim se, u svjetskim okvirima, godišnje prevozi preko 90% svih dobara u slobodnoj trgovini), a samim time, i na industriju brodogradnje. Negativan trend primarno je vidljiv kroz prekapacitiranost brodova u narudžbi (poglavito imajući na umu produkcijske cikluse azijskog tržišta brodogradnje), pojavu nelojalne konkurencije (što uključuje i pojavu "dumping-a" cijena novogradnje), te smanjenje bankovnog kreditiranja prilikom nabavke/narudžbe novih plovila.

Prema podacima njemačkog Društva za brodogradnju i pomorsku tehnologiju iz 2010. godine, trenutačno stanje svjetskog tržišta brodogradnje doseglo je okvirne ekonomske pokazatelje iz 2004. godine, te pokazuje znakove oporavka. U promet je pušteno 3706 novih plovila, od čega u je u domaćim brodogradilištima izgrađeno 16 novih plovila, a u EU-27 (zemlje Europske unije, Norveška i Hrvatska) 305 plovila. Kao usporedba, u Japanu je iste godine izgrađeno 577, Južnoj Koreji 524, a Kini čak 1402 plovila. Usput rečeno, kada je Kina 2005. godine najavila ambiciozan program razvoja domaće brodo-

graditeljske industrije s ciljem zauzimanja vodeće svjetske pozicije do 2015. godine, nitko nije niti slutio da će joj to poći za rukom već 2010. godine. Svjetska knjiga narudžbi novih plovila iznosi 7.822 plovila, od čega pod EU-27 spada 173 plovila, pod RH 6 plovila, dok Japan, Južna Koreja i Kina opetovano zauzimaju vodeće pozicije, i to sa 385, 464, odnosno, 928 plovila.

Noviji podaci za RH iz 2011. godine upućuju na sljedeće: 14 isporučenih brodova ukupne vrijednosti od €682 mil., 8 novih narudžbi ukupne vrijednosti od €315 mil., te, ukupno 26 brodova u knjigama narudžbi u vrijednosti od €1.322 mil. Nažalost, zadnja službena domaća statistika po pitanju sektora brodogradnje dostupna je za razdoblje 2000.-2007., te više nije relevantna, poglavito po pitanju srednjih i malih brodogradilišta, te broja zaposlenih u takvim brodogradilištima. Podaci iz 2007. godine, primjerice, pokazuju kako je ukupan broj zaposlenih u 7 velikih, 14 srednjih te 352 mala brodogradilišta iznosio oko 16.500 zaposlenih, dok je ukupno prihodovanje čitave brodograditeljske industrije iznosilo 8,8 milijardi kn (HGK, 2008). Kako okvirni podaci o kooperantskim poduzećima i broju zaposlenih u istim ne postoje, može se samo pretpostavljati, imajući na umu opći omjer od 1:4 zaposlenih prema nezaposlenima, kolika je realna brojka stanovništva koja direktno odnosno indirektno ovisi o sektoru brodogradnje.

Podaci koji se tiču velikih brodogradilišta, udruženih u nacionalnu udrugu velikih hrvatskih brodograditelja Hrvatska brodogradnja-Jadranbrod, ukazuju na činjenicu kako krajem 2011. godine: domaća brodogradnja u europskim okvirima zauzima 3.5% isporučenih brodova, odnosno, 5% brodova u gradnji i domaća brodogradnjačka industrija zauzima treće mjesto na dnu ljestvice zarade; po broju zaposlenih u brodogradnji (8.792 radnika – ponavljamo, podaci vrijede samo za velika brodogradilišta) Hrvatska zauzima peto mjesto (Njemačka je prva sa 18.000 zaposlenih, slijede Francuska sa 16.000, Nizozemska sa 13.000, te Italija sa oko 11.500 zaposlenih).

Navedena udruga članica je Europskog udruženja brodograditelja (CESA), prema čijim su podacima iz 2011. godine narudžbe novih plovila u stalnom (blagom) porastu (oko 20%).

No, udruženje upozorava kako rijetko koje europsko brodogradilište uspijeva održati pozitivno poslovanje, te predviđa negativan utjecaj financijske krize po pitanju zaposlenosti u razdoblju 2011.-2012. Usprkos tome, Udruženje vjeruje kako će okrenutost visoko specijaliziranim plovilima (dodatno – proizvodnji “off-shore” vjetroelektrana) poučiti dobre poslovne rezultate u narednim godinama. Bitno je za napomenu kako ukupno godišnje prihodovanje CESA-e iznosi oko €30 milijardi, sa oko 100.000 zaposlenih, te s dodatnim indirektnim utjecajem na oko 500.000 zaposlenih u kooperantskim poduzećima. Vidljiv je osjetan pad u odnosu na 2008. godinu kada je CESA direktno upošljavala oko 137.500 radnika, te se nastavlja opći trend pada zaposlenosti u ovom sektoru (1975. godine, primjerice, bilo je oko 460.000 direktno zaposlenih u sektoru brodogradnje).

## EUROPSKI PRAVNI OKVIR

Unutar obveza preuzetih tijekom pregovora s EU, Republika Hrvatska se među ostalom obvezala (u sklopu poglavlja “Tržišno natjecanje”) prekinuti sa dosadašnjom praksom izdavanja velikih državnih potpora domaćoj brodogradnji (prema, primjerice, podacima Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja iz 2009. godine, hrvatska brodogradnja dobila je gotovo trećinu [30.4%] ukupnih državnih potpora), što neminovno dovodi ili do značajnih promjena u upravljanju individualnim brodogradilištima, ili do privatizacije u nadi kako će privatni subjekti biti u stanju uspješno nastaviti proizvodni proces imajući na umu interese zaposlenika.

Imajući na umu kako predviđeno razdoblje trajanja financijske pomoći putem državnih potpora u sektoru brodogradnje završava u 2011. godini, Europska komisija nedavno je odlučila produžiti, sukladno Smjernicama nacionalnih regionalnih potpora u razdoblju 2007-2013, vrijeme trajanja režima državnih potpora u području brodogradnje do isteka tog razdoblja (u primjeni od 01.01.2012. do 31.12.2013.). U skladu s postojećim režimom, kako je zadan kroz Okvir o državnoj pomoći u sektoru brodogradnje iz 2011. godine, Komisija može odobriti potpore koje se tiču: (a) pomoći brodogradilištima, (b) pomoći kreditorima (domaći i strani vlasnici brodova u gradnji, banke), te, (c) pomoći ino-

vacijskim projektima vezano uz “off-shore” projekte. Vezano uz potporu brodogradilištima, bitno je za istaknuti kako se dopušta potpora u svrhu modernizacije proizvodnje i proizvodnih instrumenata, ali ne i financijske rekonstrukcije brodogradilišta.

## UPRAVLJAČKA STRATEGIJA I POSLOVANJE

Uz navedene teškoće proizašle iz globalne financijske krize, te nužnog vremena prilagodbe europskim pravilima (a za što se Republika Hrvatska već odavno trebala pripremiti - kako u ovom sektoru, tako i u svim ostalima), hrvatsku brodogradnju dodatno opterećuje dugogodišnje negativno poslovanje, visoke državne potpore koje se moraju smanjiti (koje kroz proteklo razdoblje potpora nisu uspjele ostvariti zadane ciljeve – dapače, prema zadnje dostupnim podacima, akumulirani gubici velikih domaćih brodogradilišta u 2009. godini iznose preko 9 milijardi kuna), te (u velikoj mjeri) nepronalaženje poslovnog modela koji bi predstavio dugoročnu stratešku orijentaciju u proizvodnji.

Prednosti ulaska Republike Hrvatske u EU po pitanju sektora domaće brodogradnje očituju se u dostupnosti europskih fondova, pogotovo regionalnih (vezano u Kohezijsku politiku EU), pri čemu se posebna pozornost valja posvetiti poticajima vezanim uz promicanje inovacije, kroz što je moguće povući znatan dio sredstava (prvenstveno iz razloga što “research and development” nije strogo definiran, te je moguće prijaviti čitav niz različitih projekata u svrhu dobivanja regionalnih poticaja). Ujedno, domaća brodogradilišta biti će u prilici iskoristavati potpore vezane uz poticaj zapošljavanja, pri čemu spomenuta Kohezijska politika EU daje prednost gospodarski slabijim regijama u financijskom razdoblju 2014-2020. (što iziskuje dodatni napor i pažnju Vlade Republike Hrvatske prilikom odabira modela regionalne podijele RH). Također, ukoliko se hrvatska brodogradilišta opredijele na pod-sektor proizvodnje visoko-specijaliziranih plovila (za što postoji domaći know-how, i na čemu europski partneri grade svoje buduće poslovne strategije), te na sektor proizvodnje/adaptacije vojnih plovila (a za što vrijede posebna pravila po pitanju subvencija), moguće je očekivati kako će se uhvatiti korak s europskim prosjekom koji u

tom pod-sektoru pokazuje, odnosno, očekuje porast i pozitivno poslovanje. Pritom valja posebno istaknuti ulogu srednjih i malih brodogradilišta, što je djelomično prepoznato kroz Operativni program poticanja konkurentnosti i inovativnosti u maloj brodogradnji za 2011. godinu, a koja potencijalno mogu postati nositelj velikog udjela domaće brodogradnje, poglavito što se tiče pod-sektora sportsko-rekreativnih plovila.

Po pitanju potencijalnih nedostataka oko ulaska u EU, razvidno je kako će troškovi proizvodnje porasti uslijed pune implementacije općih i specijaliziranih europskih pravnih okvira izvan sektora brodogradnje, pogotovo vezano uz pravila zaštite na radu i očuvanja okoliša. S druge strane, takva prilagodba donosi puno općih prednosti, te se kroz prizmu upravljačkih tijela u brodogradilištima treba promatrati kao privremena poteškoća u prilagodbi, a nikako kao trajna zapreka.

Kako prihvaćanje europskog pravnog okvira za sobom povlači posljedicu manjeg upliva države u sektor brodogradnje, tekuće domaće iskustvo upućuje na zaključak kako je privatizacija te uspostava kvalitetnog menadžmenta i upravljanja brodogradilištima (u većini slučajeva) jedini kvalitetan odgovor na upitnu budućnost domaće brodograditeljske industrije. U tom smislu postoji čitav niz europskih primjera, kao što je to primjer, a da se ne pozivamo na uobičajeni primjer poljskih brodogradilišta, i nedavni financijski slom dva prestižna njemačka brodogradilišta, koja su, uslijed promjene vlasničke strukture te neadekvatnog upravljačkog kadra, bila prisiljena proglasiti stečaj, što je imalo vrlo široke negativne posljedice po njemačko gospodarstvo, tim više što su navedena brodogradilišta predstavljala bitan oslonac (dijela) istočno-njemačkog ekonomskog oporavka.

Suprotno navedenoj tezi, domaća brodograditeljska industrija poznaje nekoliko primjera gdje su pojedina poduzeća uspjela, bez privatizacije o kakvoj se u zadnje vrijeme može čitati u dnevnom tisku, osmisлити model upravljanja koji odgovara potrebama modernog brodogradilišta i zahtjevima uspješnog poslovanja.

Zaključno, valja naglasiti dvije bitne točke vezane uz brodograditeljsku industriju u Europi: (a) bez aktivnog sustava subvencija gotovo

niti jedno europsko veliko brodogradilište ne bi preživjelo unazad zadnjih 10 godina, te, (b) smanjenjem ukupne veličine dopuštenih subvencija, u posljednjih 10 godina broj velikih brodogradilišta u Europi gotovo se prepolovio. Dakle, nema garancije kako će sva domaća velika brodogradilišta “preživjeti” restrukturiranje – to uvelike ovisi o mogućnosti pojedinog brodogradilišta da se prilagodi novim uvjetima poslovanja te iznađe poslovne modele koji će osigurati opstojnost. Pritom domaća brodogradilišta moraju voditi računa o problemima srodnim svim europskim brodogradilištima, kao što su to cijene materijala i rada, limitiran pristup visoko kvalificiranoj radnoj snazi, limitiran pristup izvorima financiranja, limitiran proizvodni prostor i kapacitet, te, zaštita “know-how-a”. Republika Hrvatska, kao uostalom i sve članice Europske unije, može tek u ograničenoj mjeri pomagati brodograditeljsku industriju, a što se pokazalo nužnim imajući na umu veliki stupanj tržišnog natjecanja između europskog i azijskog brodograditeljskog sektora, koje u pojedinim sektorima proizvodnje dominira, dok u drugim polako dostiže svoje europske suparnike.

Piše: EEF/M.Mu.