

HRVATSKA, EUROPA & SVIJET

Hrvatska će uz pomoć EU-a započeti proces sređivanja stanja u hrvatskoj brodogradnji

HRVATSKA BRODOGRADNJA KONKURENTNA U SVIJETU

Damir Herceg

Brod je jedan od rijetkih hrvatskih proizvoda, posebice onih tehnološki složenijih, koji ima svjetsku kvalitetu. Uz to, brodogradnja u ukupnom hrvatskom izvozu sudjeluje sa oko 15 posto. Dojmljiv je podatak da hrvatska brodogradilišta s 80 brodova u knjizi narudžbi vrijednih 2,8 milijarde dolara zauzimaju peto mjesto na svijetu, odnosno odmah iza Japana, Južne Koreje, Kine i Poljske, koji zajedno drže više od 80 posto svjetskog tržišta gradnje brodova, a Hrvatska oko 1,3 posto. Nešto manje je dojmljiv podatak da u toj našoj knjizi narudžbi prevladavaju tankeri za prijevoz naftnih prerađevina i kemikalija koji su tehnološki manje složeni od nekih drugih plovinih jedinica. Naime, takve tankere u Južnoj Koreji, a sada i u Kini, rade i do 30 posto jeftinije.

Na žalost, hrvatska brodogradnja trenutno je u gubicima blizu 900 milijuna dolara i trenutno bez novih hitnih financijskih državnih injekcija teško da može do jeseni osigurati normalnu proizvodnju. Štoviše, nove gubitke će ostvarivati barem još godinu-dvije, obzirom da je pola od 80 naručenih brodova ugovoreno pod nepovoljnim uvjetima, odnosno u vrijeme kad je dolar bio osjetno jači nego sada, a tona čelika koštala 300 a ne 900 dolara. Iz tog razloga, svaki od tako loše ugovorenih brodova donijet će novi gubitak prilikom primopredaje od 5 do 8 milijuna dolara.

Međutim, Hrvatska u Europsku uniju ne može bez brodogradnje, jer za nju

nemamo zamjensku industriju, a ona uz sebe veže više od 35.000 ljudi i još oko 2000 manjih tvrtki. Europa želi da sva njena brodogradnja posluje pod istim uvjetima. Da bi se hrvatski škverovi tome prilagodili oni pod hitno moraju biti sanirani u naredne dvije godine, odnosno očišćeni od gubitaka »teških« šest milijardi kuna. Državni tajnik za gospodarstvo Vladimir Vranković podsjeća da je sanacija europskih brodogradilišta počela još 1980., jer su već tada i Japan i Južna Koreja osjetno jeftinijom gradnjom počeli gurati europska brodogradilišta u seriju bankrota. Toj brodograđevnoj konkurenciji sa Dalekog istoka Europa je doskočila, podsjeća Vranković, uvođenjem državnih subvencija brodogradilištima od 29 posto, otprilike koliko su jeftinije na Dalekom istoku gradili brodove.

Državne subvencije

Restrukturiranjem i modernizacijom europske brodograđevne industrije smanjivana je ta subvencija, koja danas iznosi 6,5 posto. Hrvatska je u jednom trenutku po uzoru na Europu uvela 10-postotnu državnu subvenciju brodogradilištima, što se pokazalo krajnje paušalnom procjenom, obzirom da bi našoj brodogradnji zasigurno

na tada bolje odgovarala i subvencija od 30 i više posto, obzirom na teškoće u kojima se već godinama nalazi.

Vranković napominje kako naša brodogradnja u ovom trenutku tehnološki zaostaje za modernom svjetskom brodogradnjom 20 godina. Međutim, napominje on, naši škverovi još uvijek imaju visokoobrazovane i stručne kadrove koji po narudžbi projektiraju i za vodeća svjetska brodogradilišta. Zato bi, u ubranu tehnološku obnovu, hrvatska brodogradnja mogla postati vrlo konkurentna na tom nemilosrdnom svjetskom tržištu.

Kad je riječ o subvenciji Europske unije brodogradilištima od 6,5 posto, treba imati na umu da ona možda iznosi i čak više od 15 posto, ako se uzmu u obzir sve one pogodnosti koje od države dobiju i škverovi i naručitelj, a koje se ne vode pod subvencijama. Europska brodogradilišta Dalekom istoku mogu konkurirati izgradnjom tehnološki složenijih brodova, što znači i skupljih. U Hrvatskoj je tim putem već krenuo pulski »Uljanik« koji gradi brodove za prijevoz automobila, po čemu je taj škver već poznat i priznat na svjetskom tržištu. Šansa je i u gradnji LMG i LPG tankera, kao i brodova za prijevoz teških tereta. Za takve plovne jedi-

nice ne trebaju državne potpore, već naručitelj plaća onoliko koliko takav tehnološki složeni brod košta.

Brodovi kao auti

U Južnoj Koreji i Kini brodove grade u serijama od 40 i više komada, posebice kad je riječ o tankerima i onima za prijevoz rasutog tereta, i to po cijeni 30 posto nižoj nego u Europi. Ta se brodogradilišta po svojoj tehnologiji u potpunosti razlikuju od klasičnih, na primjer, naših škverova, odnosno brodovi se rade na svojevrsnoj proizvodnoj traci kao automobili.

Čelik tri puta poskupio

Međutim, kako doznajemo od naših brodograđevnih inženjera koji rade u južnokorejskim škverovima, ili za strane naručitelje, u njima nadgledaju gradnju, na tim brodovima nisu moguće tehničke izmjene prema želji brodar, pa se zna dogoditi da se određene greške u gradnji provuku kroz cijelu seriju brodova, a njihovo kasnije otklanjanje ne košta samo škver, već u mnogome i brodar, koji najviše gubi kad brod ne vozi.

Korejska brodogradilišta još uvijek nemaju kvalitetnih kadrova kao europska, odnosno kao i hrvatska, i u tome je naša prednost.

U brod nosivosti od 35 do 40.000 tona ugradi se 10.000 tona čelika po cijeni od 900 dolara po toni. To je tri puta skuplje nego kad su ti isti brodovi ugovoreni prije tri do četiri godine, zbog čega brodogradilišta sada po brodu bilježe gubitak od šest do osam milijuna dolara, iako su hrvatski škverovi u pregovorima s naručiteljima djelomično uspjeli korigirati te nepovoljne ugovore, odnosno po brodu su uspjeli dobiti dodatnih najviše milijun i pol eura. U posljednje dvije godine gradnja brodova ugovara se u eurima, obzirom na pad tečaja dolara, a naručitelj preuzima na sebe rizik povećanja cijene čelika.

(Ne)privatizacija brodogradilišta

Da Europska unija ne »pritišće«, mnogi su mišljenja da nas ne bi krenulo u konačno sređivanje stanja u hrvatskoj brodogradnji. O privatizaciji brodogradilišta trenutno se ne govori, ali po tom pitanju znakovita su dva primjera: u Italiji postoji državna grupacija »Fincantieri«, koja dobro posluje; u Poljskoj je svojedobno propala privatizacija brodogradilišta kad ih je preuzela norveška grupacija »Kverner«, te su ona ponovno vraćena pod državno okrilje. Privatna brodogradilišta u Južnoj Koreji primaju »debelu« financijsku potporu države, jer su ključni korejski izvoznici, a zapošljavaju i ogroman broj radnika.

Koliko je značajna i moćna korejska brodograđevna industrija govori činjenica da su iz brodogradilišta Hyundai i Daewoo kasnije niknule danas poznate automobilske marke.

Europska brodogradilišta Dalekom istoku mogu konkurirati izgradnjom tehnološki složenijih brodova, što znači i skupljih. U Hrvatskoj je tim putem već krenuo pulski »Uljanik«

