

Dr. sc. Ines Kersan-Škabić

Docent

Fakultet ekonomije i turizma «Dr. Mijo Mirković» Pula

e-mail: ikersan@efpu.hr

USPOREDBA BRODOGRADNJE HRVATSKE I POLJSKE S ASPEKTA ULASKA U EUROPSKU UNIJU

UDK/UDC: 629.12

JEL klasifikacija/JEL classification: L92

Pregledni rad/Review

Primljeno/Received: 26. ožujak 2003./March 26, 2003

Prihvaćeno za tisak/Accepted for publishing: 26. studenog 2003./November 26, 2003

Sažetak

U radu se pristupa sektorskoj analizi mogućih posljedica ulaska Hrvatske i Poljske u Europsku uniju na njihovu brodogradnju. Cilj rada je utvrditi sličnosti i razlike ovih industrija u Hrvatskoj i Poljskoj i usporediti ih s Europskom unijom, te ukazati na probleme koje će donijeti ulazak u ovu integraciju. Autorica prikazuje stanje u brodogradnji Europske unije, Hrvatske i Poljske i posebno ističe da su problemi s kojima se ove zemlje moraju suočiti niska konkurentnost (proizvodnost), nedovoljno ulaganje u tehnološki razvoj i prevelika uloga države, te ističe nužnost povećanja efikasnosti proizvodnje i preusmjeravanja proizvodnje na gradnju najsloženijih tipova brodova karakterističnih za brodogradnju Europske unije, čime bi se postigle znatno više cijene na svjetskom tržištu.

Ključne riječi: *brodogradnja, Hrvatska, Poljska, Europska unija*

1. UVOD

Iako je brodogradnja sektor čiji razvoj i opstanak diktira svjetsko, a ne europsko tržište, važno je ipak sagledati i analizirati položaj brodogradnje tranzicijskih zemalja u usporedbi s Europskom unijom, prije svega zbog činjenice da ove zemlje žele postati njezine članice. Ulazak u Europsku uniju predstavlja izazov za gospodarstva pridruženih joj članica pa tako i Hrvatske. Stoga se poduzimaju sektorske analize da bi se utvrdio utjecaj članstva u ovoj integraciji na određene gospodarske sektore. Zemlje u tranziciji koje su institucionalizirale odnose s EU u proteklom desetljeću

(kroz Europske sporazume) pripremaju svoja gospodarstva za ulazak u ovu integraciju. Hrvatska je tek u studenom 2001. godine potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju s Europskom unijom pa su prilagodbe i sektorske analize u samom začetku. U ovom radu cilj je utvrditi karakteristike brodogradnje Hrvatske i Poljske odnosno procijeniti da li je ona sposobna suočiti se s konkurencijom iz zemalja Unije.

2. OBILJEŽJA BRODOGRADNJE U SVJETSKIM I EUROPSKIM RAZMJERIMA

Na svjetskom tržištu brodogradnje dominiraju tri velika proizvođača brodova: Japan, Južna Koreja i AWES (Association of West European Shipbuilders and Shiprepairs)¹. Svjetsko brodograđevno tržište dostiglo je svoj maksimum novim narudžbama 2000. godine što je utjecalo i na poboljšanje (porast) cijena brodova. No već 2001. godine dolazi do ozbiljnih poteškoća u poslovanju uzrokovanih recesijom u SAD-u (zbog terorističkih napada) što je smanjilo potražnju za pomorskim prometom i neizravno impliciralo pad novih narudžbi. U razdoblju od 1992. do 2001. godine uočava se pad udjela Japana (s 37% na 33%) i EU-a (s 22% na 13%), dok značajan porast bilježi Kina (sa 7% na 11%) i Južna Koreja (s 12% na 30%) u novim narudžbama.² Udio zemalja članica AWES-a posljednjih pet godina se kreće prema indeksu od 23,6%, što je zapravo znak smanjivanja narudžbi u EU, a rezultat je ulaska Poljske i Rumunjske u AWES.³ Od petnaest zemalja članica EU-a devet ih ima razvijenu ovu granu industrije: Danska, Finska, Njemačka, Grčka, Italija, Nizozemska, Portugal, Španjolska i Velika Britanija.

1 Članice AWES-a jesu: Belgija, Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Irska, Italija, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, španjolska i Velika Britanija.

2 Fifth Report from Commission t the Council on the Situation in World Shipbuilding, EC, COM (2002) 205 final, Brussels 30.04.2002., str. 8.

3 AWES Annual Report 2001-2001, str. 31.

Tablica 1.

Struktura knjiga narudžbi, isporuka i novih narudžbi u zemljama AWES-a i Hrvatskoj u 2001. godini

Zemlje	Isporuke	Knjiga narudžbi	Nove narudžbe
Belgija	0,0	0,0	0,0
Danska	1,2	1,2	2,3
Finska	2,4	1,6	0,1
Francuska	2,4	1,8	0,7
Njemačka	5,6	3,9	2,5
Grčka	0,0	0,2	0,2
Italija	2,9	4,8	2,1
Nizozemska	2,0	1,6	1,4
Portugal	0,1	0,1	0,2
Španjolska	1,5	1,8	2,3
Švedska	0,1	0,4	0,4
V. Britanija	0,1	0,2	0,3
Norveška	0,8	0,5	0,8
Poljska	3,1	4,3	1,8
Rumunjska	1,3	1,9	2,0
AWES	23,6	24,4	17,1
Hrvatska	1,0	2,2	2,3
Svijet	100,0	100,0	100,0

Izvor: AWES Annual Report 2001-2002, str. 81-87.

Brodogradnja Europske unije je usmjerena na tržišni segment najslabijih brodova⁴, što potvrđuje i podatak da je udio zemalja AWES-a u svjetskoj proizvodnji mjereno putem CGT-a 2001. godine iznosio 23,6%, dok je udio u vrijednosti svjetskih isporuka (u USD) iznosio 31,2% (AWES

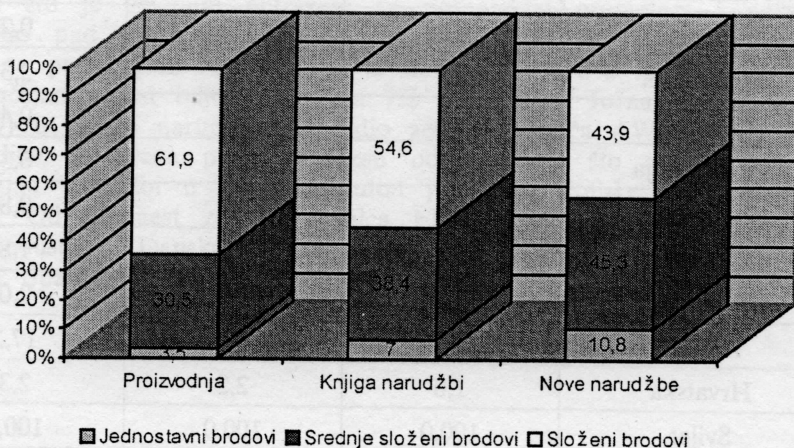
4 Jednostavni brodovi: tankeri, brodovi za prijevoz rasutih tereta, kombinirani brodovi. Srednje složeni brodovi: brodovi za prijevoz općeg tereta, brodovi hladnjače, brodovi za prijevoz kontejnera, ro-ro brodovi, brodovi za prijevoz automobila, brodovi za prijevoz naftnih derivata i kemikalija. Složeni brodovi: trajekti, putnički brodovi, ribarski brodovi, neteretni brodovi.

je na prvom mjestu). U tom segmentu još ne postoji jaka konkurencija Japana i Južne Koreje.

U proizvodnji i knjizi narudžbi, prema grafikonu 1., najviše je najsloženijih brodova (61,9% odnosno 54,6%), dok najmanji udio imaju jednostavni brodovi (3,5% odnosno 7%). Shodno tome europska će brodogradilišta u sljedećih nekoliko godina najviše izrađivati putničke i neteretne brodove (zajedno predstavljaju 40% proizvodnje). No stanje novih narudžbi je donekle izmijenilo sliku te je 2001. godine najviše naručeno srednje složenih brodova (45,3%), a povećao se i udio jednostavnih brodova (na 10,8%), što je rezultiralo smanjenjem udjela najsloženijih tipova brodova (43,9%)⁵.

Grafikon 1.

Proizvodnja, stanje knjige narudžbi i nove narudžbe na dan 31.12.2001. godine u zemljama AWES-a prema tipovima brodova (u %)



Izvor: AWES Annual Report 2001-2002, str. 75-77.

Državna pomoć brodogradnji u EU

Režim državne pomoći brodogradnji u zemljama EU-a u prošlom se desetljeću temeljio na Sedmoj direktivi Pomoći brodogradnji⁶. Glavni su ciljevi direktive bili: osigurati brodograđevnu industriju primjenom određenih mjera protiv nelojalne konkurencije koja nudi cijene ispod razine troškova;

5 To je rezultat i ulaska Rumunjske u AWES koja je orijentirana na proizvodnju srednje složenih i jednostavnijih brodova.

6 90/684/EEC, OJ L380, 31. 12. 90., P.27

omogućiti konkurenciju unutar Europske unije na poštenim i transparentnim osnovama.

Po ovoj direktivi pomoć se mogla dobiti za proizvodnju (operating aid) koja je od 28% ugovorne cijene broda u 1987. godini snižena na 9% (za brodove vrijedne više od 10 mil. ECU) odnosno 4,5% (za brodove vrijedne manje od 10 mil. ECU) u 1997. godini. Ostali oblici pomoći su bili: pomoć za modernizaciju, pomoć pri smanjivanju kapaciteta, pomoć za restrukturiranje, inovacijska pomoć, pomoć za istraživanje i razvoj.

Od 2001. godine ukinuta je pomoć za proizvodnju, a daljnja potpora ovom sektoru odvijat će se putem ugovornih aranžmana pomoći (za manje razvijene zemlje), pomoć pri zatvaranju, pomoć za restrukturiranje, pomoć za istraživanje i razvoj, pomoć za zaštitu okoliša.

Zbog nelojalne konkurencije Južne Koreje koja na svjetskom tržištu nudi dumping cijene, EU je započela pregovore s ovom zemljom, te su se u dokumentu "Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market" (Ugovoreni/sporazumni koncept glede svjetskog tržišta brodogradnje) obje strane usuglasile o ukidanju pomoći brodogradnji, bankarskoj i financijskoj transparentnosti (prema međunarodnom računovodstvenim standardima), praksi komercijalnih cijena, promoviranju lojalnih i konkurentskih tržišnih uvjeta na svjetskom tržištu i zajedničkom radu na stabiliziranju tržišta i rastu cijena do razine realno održive. No, Južna Koreja je nastavila s politikom dumping cijena pa je Europska komisija donijela Uredbu o privremenim mjerama zaštite brodogradnje.⁷ Tako je brodogradilištima omogućena pomoć od maksimalno 14% ugovorne cijene broda (s time da svaku pomoć veću od 6% ugovorne cijene mora odobriti Komisija). Ta je pomoć pružena u samo dva segmenta proizvodnje brodova: brodova za prijevoz kontejnera i tankera najviše pogođenih nelojalnom južnokorejskom konkurencijom.

Sve navedeno ukazuje na ozbiljnost situacije u ovoj industriji u zemljama EU-a i na nemogućnost daljnjeg kontinuiranog subvencioniranja brodogradnje.

3. KARAKTERISTIKE BRODOGRADNJE U POLJSKOJ I HRVATSKOJ

U cilju utvrđivanja prednosti i nedostataka brodogradnje u Poljskoj i Hrvatskoj u procesima približavanja (i pridruživanja) Europskoj uniji nužno je prikazati temeljna kretanja u proizvodnji, narudžbama, broju zaposlenih, tipovima brodova koji se u ovim zemljama grade.

7 COM (2001)401 final, Brussels, 25. 7. 2001.

U Hrvatskoj postoji pet velikih brodogradilišta: Uljanik d.d. Pula, Brodosplit d.o. o. Split, Brodotrogir d.d. Trogir, 3. maj d.d. Rijeka i Kraljevica d.d. Kraljevica, dok je u Poljskoj 26 brodogradilišta od kojih su najznačajnija dva velika središta: skupina Stocznia Gdynia S.A. (brodogradilišta Stocznia Gdynia i Stocznia Gdanska) i skupina Stocznia Szczecinska Porta Holding S.A. Remontno brodogradilište Gdansk najveće je te vrste u Poljskoj i predstavlja 50% tržišta remontnih brodogradilišta. Sva su ova brodogradilišta holdinzi koji obuhvaćaju (imaju vlasništvo) mnoštvo poduzeća koja proizvode za ta brodogradilišta, ali i za ostalo tržište.⁸

Tablica 2.

Proizvodnja brodova u Poljskoj i Hrvatskoj od 1995. do 2001. godine u CGT

	1995.	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.
Poljska	490 015	504 740	484 669	517 593	456 561	567 500	477 560
Hrvatska	194 437	373 228	134 676	199 677	174 000	261 700	192 900

Izvor: Shipbuilding Annual Review, Drewry Shipping Consultants Ltd., AWES Annual Report 1999-2000.; Forum Okretowe - Association of Polish Maritime Industries, Gdansk, Poland.

Od zemalja kandidata za članstvo u Europskoj uniji najrazvijeniju brodogradnju imaju Hrvatska, Rumunjska i Poljska. Krajem 2001. godine, poljska brodogradnja predstavljala je 3,1% svjetske proizvodnje i 12,9% proizvodnje brodova u AWES-u, te je po proizvodnji brodova bila na drugom mjestu među europskim zemljama (ispred nje je bila jedino Njemačka). Proteklo se desetljeće razvoja poljske brodogradnje može podijeliti na tri razdoblja:⁹

1. razdoblje od 1989. do 1992. godine je obilježeno financijskim problemima radi neisplaćenih sovjetskih narudžbi, upola manjeg broja ribarskih i ratnih brodova u gradnji;

2. razdoblje od 1993. do 1996. godine je povezano s restrukturiranjem brodogradilišta;

3. 1996. godine počinje razdoblje intenzivnog razvoja poljske brodogradnje.

Brodogradnja je probitačna industrijska grana koja direktno zapošljava oko 35 000 ljudi, dok u pratećoj industriji radi preko 130 000 ljudi. Poljska

⁸ Shipbuilding Industry in Poland, BOSS Informacje Ekonomiczne.

⁹ Poljska brodogradnja - europski šampion, Brodogradnja, Vol. 49, br. 1, 2001., str. 91-92.

je brodogradnja danas najsnažnija u Europi, a vrlo je visoko rangirana u svjetskim mjerilima (iza Južne Koreje, Japana i Kine).

Isporuke u Hrvatskoj su 2001. godine predstavljale 1,0% svjetske proizvodnje brodova, te je ona među europskim zemljama bila na desetom mjestu. U brodogradnji Hrvatske 2001. godine bilo je zaposleno ukupno 14 374 ljudi. Iz prikaza je očito da Poljska isporučuje značajno više brodova (mjereno u CGT) od Hrvatske (od 1,4 do 3,6 puta više) i zapošljava tri puta više ljudi.

Uz veličinu proizvodnje i broj zaposlenih, važnu ulogu ima proizvodna orijentacija ovih dviju zemalja (tablica 3.).

Tablica 3.

Struktura proizvodnje brodova u Hrvatskoj i Poljskoj od 1998. do 2001. godine u %

Tipovi brodova	1998.		1999.		2000.		2001.	
	P	H	P	H	P	H	P	H
Tankeri	0,0	0,0	5,7	12,4	0,0	18,9	0,0	9,5
Brodovi za prijevoz naftnih derivata i kemikalija	5,7	78,7	14,2	70,4	6,1	23,9	0,0	49,4
Brodovi za prijevoz rasutih tereta	16,3	6,6	15,1	0,0	12,3	2,9	4,3	14,4
Brodovi za prijevoz općeg tereta	0,0	0,0	4,7	0,0	22,8	0,0	16,5	3,4
Višenamjenski brodovi	0,0	14,7	0,0	3,8	0,0	1,4	0,0	0,0
Rashladni brodovi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	12,1	0,0	0,0
Brodovi za prijevoz kontejnera	76,0	0,0	42,5	0,0	37,7	0,0	75,7	0,0
Brodovi za prijevoz automobila	0,0	0,0	13,9	13,4	6,4	40,9	0,0	23,3
Brodovi za prijevoz plina	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	0,0	0,0	0,0
Trajekti	0,4	0,0	3,8	0,0	0,0	0,0	3,1	0,0
Ribarski brodovi	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ostali neteretni brodovi	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0
UKUPNO	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: Statistics of Ship Production, Exports and Orders in 1998, 1999, 2000, 2001. OECD, <http://www.oecd.org>.

Iako udjeli tipova brodova osciliraju iz godine u godinu očita je usmjerenost proizvodnje na segment srednje složenih brodova. Posebno u Poljskoj je jako izražena usmjerenost proizvodnje na izgradnju brodova za prijevoz kontejnera, dok je u Hrvatskoj u posljednje dvije godine došlo do porasta udjela brodova za prijevoz automobila. Poljska malo gradi najslabije tipove brodova, dok ih Hrvatska uopće ne gradi. Može se zaključiti da visoka proizvodna usmjerenost na segment srednje složenih brodova može biti ograničavajući faktor jer su u tom segmentu najvažniji brodograditelji Južna Koreja i Japan, a poljska, hrvatska i općenito europska brodogradilišta ne mogu ponuditi cijene na razini južnokorejskih. Stoga će se u pridruživanju Europskoj uniji nametnuti potreba preusmjerenja proizvodnje na segment izgradnje najslabijih tipova brodova karakterističnih upravo za brodogradnju u zemljama Europske unije, čime bi se ujedno postigle znatno više cijene na svjetskom tržištu.

Tablica 4.

Struktura novih narudžbi u Poljskoj i Hrvatskoj od 1999.godine do 2001. godine (u%)

Tipovi brodova	Poljska			Hrvatska		
	1999.	2000.	2001.	1999.	2000.	2001.
Jednostavni brodovi	16,2	0,0	0,0	88,0	19,1	87,8
Srednje složeni brodovi	82,5	99,2	100,0	12,0	75,9	12,2
Složeni brodovi	1,3	0,8	0,0	0,0	5,0	0,0
Ukupno	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: *Statistics on Ship Production, Exports and Orders in 1999, 2000, 2001, OECD.*

Podaci o novim narudžbama (tablica 4.) u razdoblju od 1999. do 2001. godine govore o daljnjoj usmjerenosti na segment srednje složenih brodova, koja je kod Poljske. U Hrvatskoj je 1999. i 2001. godine zabilježeno najviše narudžbi jednostavnih brodova, dok je 2000. godine zabilježeno znatno manje narudžbi jednostavnih brodova (udio u ukupnim narudžbama 19%), a stiglo je narudžbi složenih tipova brodova (5%), što predstavlja značajan korak prilagodbi proizvodnoj strukturi EU-a.

Tablica 5. prikazuje usporedbu brodograđevnih kapaciteta Poljske i Hrvatske. Očito je da najveća poljska brodogradilišta imaju znatno veće proizvodne mogućnosti od hrvatskih – veći broj zaposlenih, duže navoze, dizalice veće nosivosti (što se posebno odnosi na brodogradilište Gdynia), što omogućava gradnju velikih brodova. U Hrvatskoj najveći broj navoza i najveće kapacitete u gradnji najvećih brodova ima brodogradilište Brodosplit.

Tablica 5.

Usporedba kapaciteta u poljskim i hrvatskim brodogradilištima

Brodogradilište	Broj zaposlenih	Tip broda	Proizvodne mogućnosti
Szczecińska S.A.	7231	Brodovi za prijevoz kontejnera 500-700 TEU Tankeri do 45000 dwt	Dužina pristaništa 1120 m s 11 dizalica kapaciteta 50t. Tri navoza: W1 L 250m, W 25,60 m - gradnja brodova do max 33 500 dwt W2 L 248 m, W 25,60 m-gradnja brodova do max. 33 500 dwt ON L 189 m, W 41,40 m-gradnja brodova do max 50 000 dwt Dva velika navoza Dok I. L 241 m, W 40 m za gradnju brodova do 120 000 dwt (dizalica nosivosti 500 t) Dok II. L 380 m, W 70 m za gradnju brodova do 400 000 dwt (dizalica nosivosti 900 t)
Gdynia S.A.	8213	Brodovi za prijevoz rasutog tereta 35000-200000 dwt Tankeri 70000-150000 dwt Brodovi za prijevoz kontejnera do 3800 TEU Brodovi za prijevoz automobila Ro-ro brodovi Ribarski brodovi Specijalni brodovi	
Gdanska S.A.	2582	Brodovi za prijevoz kontejnera 850-2500 TEU Rashladni brodovi Ro-ro i putnički brodovi Otvoreni brodovi za prijevoz rasutog tereta do panamax veličine	Navozi: A1 L 220 m, W 32 m, Q 12000 dwt, dizalice 2x150 t A2 L 255 m, W 32 m, Q 12000 dwt, dizalice 2x150 t B1 L 280 m, W 36 m, Q 18000 dwt, dizalice 1x50 t, 1x150 t B3 L 185 m, W 28 m, Q 7000dwt; dizalice 1x50 t, 1x 150 t B5 L 202 m, W 30 m, Q 8000 dwt, dizalice 1x50 t, 1x 150 t C L 110 m, W 18 m, Q 2000 dwt, dizalice 2x30 t

Izvor: Polish Shipbuilding & Shiprepair, Forum Okretowe, str.10-16.

Tablica 5.

Usporedba kapaciteta u poljskim i hrvatskim brodogradilištima
(nastavak)

Brodogradilište	Broj zaposlenih	Tip broda	Proizvodne mogućnosti
Uljanik d.d.	3316	Tankeri Brodovi za prijevoz kontejnera Brodovi za prijevoz rasutog tereta Brodovi za prijevoz automobila Trajekti Rashladni brodovi Ro-ro brodovi	Dva navoza: Navoz 1 L 173m, W 60 m - gradnja brodova do max 75 000 dwt (dizalice 1x200t+1x150t+1x45t) Navoz 2 L 140 m, W 51 m-gradnja brodova do max. 55 000 dwt (dizalice 2x150t+2x45t) Najveći izgrađen brod 80 000 dwt.
3.Maj d.d.	2051	Tankeri Brodovi za prijevoz kontejnera	Tri navoza Navoz I. L 195 m, W 29,11 m (dizalice 1x20t+1x45t+1x300t) Navoz II. L 212 m, W 28 m (dizalice 2x45t+1x300t) Navoz III. L 136,4 m, W 30,1 m (dizalice 1x25t+1x10t) Najveći izgrađen brod 112 000 dwt.
Brodotrogir d.d.	1096	Tankeri Brodovi za prijevoz tereta Brodovi za prijevoz automobila Trajekti	Dva navoza: Navoz 1 L 200 m, W 47 m, (dizalice 1x100 t+1x50t+1x25t) Navoz 2 L 120 m, W 20 m, (dizalice 1x50t+1x25t+1x15t) Najveći izgrađeni brod 47 500 dwt.
Brodosplit d.o.o.	3317	Brodovi za prijevoz rasutog tereta Brodovi za prijevoz kontejnera Tankeri Rashladni brodovi Putniški brodovi	Četiri navoza Navoz 1. L 250 m, W 52,2 m – gradnja brodova do 170 000 dwt (dizalice 2x100t+2x60t) Navoz 2. L 250 m, W 39,5 m – gradnja brodova do 120 000 dwt (dizalice 1x100t) Navoz 3. L 195 m, W 26,0 m – gradnja brodova do 30 000 dwt (dizalice 1x40t) Navoz 4. L 175 m, W 23,0 m – gradnja brodova do 30 000 dwt (dizalice 1x45t+1x35t) Najveći izgrađeni brod od 140 000 dwt.

Izvor: Polish Shipbuilding & Shiprepair, Forum Okretowe, str.10-16; «Strategija razvika brodogradnje», projekt «Hrvatska u 21. stoljeću», Vlada RH, studeni 2000., str. 7-8.

Zbog svega rečenog svoje mjesto hrvatska brodogradnja može tražiti i u gradnji malih brodova u kojoj se prati uspon nautičke industrije, a Hrvatska ima 8 brodogradilišta srednje veličine i nekoliko desetaka malih brodogradilišta. U malu brodogradnju, osim same gradnje brodova, ulazi i proizvodnja brodske opreme, pa mala brodogradnja u Hrvatskoj zapošljava preko 10 000 ljudi (2001. godina). U Europskoj uniji u proizvodnji brodske opreme radi 240 000 ljudi, dok je u samoj brodogradnji zaposleno 60 000 ljudi. Proizvodnja brodske opreme nije više manufakturnog tipa, već postoji udruženje EMEC (The European Marine Equipment Council) - Europsko vijeće proizvođača brodske opreme je osnovano krajem 2001. godine sa zadatkom da prezentira i štiti interese svojih članica, traženje financijske potpore za promociju izvoza, osiguranje potpore za promociju pravednog natjecanja na svim tržištima unutar i izvan Europske unije itd.¹⁰ Značajno je što je i Hrvatska članica ovog udruženja jer se tako može upoznati s proizvodnim programima i adresama proizvođača brodske opreme i EMEC-u, i dobiti bolji uvid u prilike na tržištu itd.

4. PROBLEMI HRVATSKE I POLJSKE BRODOGRADNJE

4.1. Konkurentnost

U odnosu na europska brodogradilišta, cijena rada je jedini element koji brodogradnju Poljske i Hrvatske čini konkurentnom. U 1999. godini srednja satnica zaposlenih u brodogradilištima izgledala je ovako: u Japanu 34,8, u Njemačkoj 30,8; u Francuskoj 29,5; u Belgiji 25,1; u Nizozemskoj 24,9; u Danskoj i Finskoj 24,5; u Norveškoj 23,6 USD/sat¹¹, dok je prosječna satnica u Hrvatskoj iznosila oko 13 USD/sat, a u Poljskoj se kreće između 4,5 i 6,5 USD/sat. Prema ovom pokazatelju cijena sata rada je u Hrvatskoj za više od 10 USD/sat niža u odnosu na većinu navedenih zemalja, a niža je i od satnice u Južnoj Koreji (17 USD/sat) koja zauzima sve veći udio na tržištu upravo zbog mogućnosti da ponudi brod po nižim cijenama (jeftina radna snaga). Prema ovom je pokazatelju poljska brodogradnja najkonkurentnija u promatranoj grupi zemalja.

Posebno važan element cjenovne konkurentnosti je proizvodnost mjerena kao odnos outputa (CGT) i broja zaposlenih. Proizvodnost je ponajprije određena učinkovitošću rada zaposlenika i angažiranih kapitalnih dobara, a na njezinu razinu utječe niz čimbenika: obrazovanje i radno iskustvo zaposlenika, tehnološka opremljenost radnog procesa, radni uvjeti,

10 Car, S. (2002): Europsko vijeće proizvođača brodske opreme i njihov tržišni položaj, Brodogradnja, Vol 50, br. 3, str. 283-285.

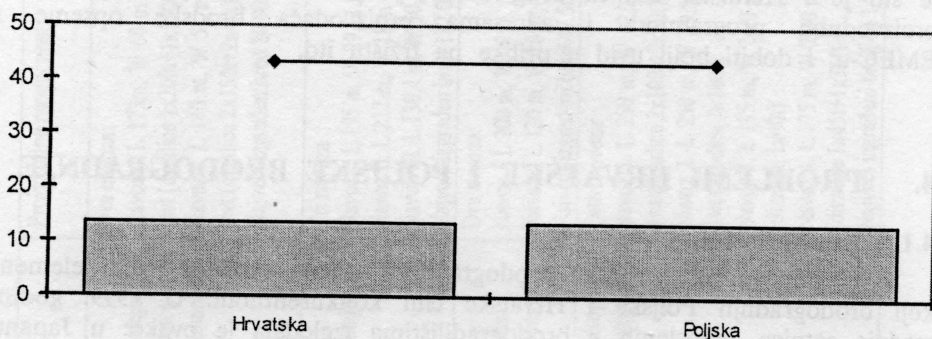
11 Brodogradnja br. 4/2000, str. 369.

politika plaća, organizacijska struktura, pravovremena opskrba radnog mjesta potrebnim materijalima, itd.

Prema ovom pokazatelju (grafikon 2.) proizvodnost (mjerena kao odnos CGT-a i ukupnog broja zaposlenih u sektoru brodogradnja) u hrvatskoj i poljskoj brodogradnji na istoj je razini, ali je za više od tri puta niža u odnosu na proizvodnost Europske unije. To je ograničavajući faktor u ostvarivanju efikasnije proizvodnje i povoljnijih financijskih rezultata, a rezultat je nedovoljnog ulaganja u tehnološko osuvremenjivanje, prevelike uloge države koja svojim mjerama osigurava opstanak brodogradnje.

Grafikon 2.

Proizvodnost rada u hrvatskoj i poljskoj brodogradnji 2001. godine



Napomena: Plava linija predstavlja proizvodnost u EU-u.

Izvor: AWES Annual report 2001-2002, izračun autora.

Budući da se brod proizvodi za svjetsko tržište on mora zadovoljavati određene standarde. Danas se kvaliteta sama po sebi podrazumijeva, a hrvatska i poljska brodogradilišta su u dugom nizu godina postojanja dokazala kvalitetu svojih proizvoda.

Samo tri brodogradilišta u Hrvatskoj imaju certifikat za Sustav upravljanja kvalitetom u suglasju s normom ISO 9001 (Uljanik od 28. 11. 1996. i 3. maj od 31. 07. 1997.), odnosno normom ISO 9002 (Brodogradilište "Viktor Lenac" Rijeka - privatizirano). Posljednje brodogradilište posjeduje i certifikat za Sustav upravljanja okolišem ISO 14001.

Poljska brodogradilišta posjeduju certifikat ISO 9000, a trenutno usavršavaju proces primjene Sustava upravljanja okolišem ISO 14001. Brodogradilište Szczecin posjeduje certifikat ISO 9001, ISO 14001 i Sustav zaštite sigurnosti rada BS 8800/OHSAS 1800.

Dobivanje certifikata dugotrajan je i složen posao, ali je i nužnost za dobivanje novih narudžbi i uspješno djelovanje na svjetskom tržištu.

4.2. Ulaganje u tehnološko osuvremenjivanje

Današnji uvjeti proizvodnje podrazumijevaju široku primjenu kompjutorske tehnologije u dizajniranju i projektiranju, ali i u proizvodnom procesu. Da bi se proizvodnja uspješno integrirala u poslovni proces i pratila svjetske trendove, potrebno je kontinuirano ulagati u tehnološki razvoj.

1. Hrvatska. Zbog loše gospodarske i financijske situacije u proteklom desetljeću u brodogradnju se nije ulagalo, a brodogradilišta su bila opterećena rješavanjem tekućih proizvodnih i financijskih problema. Hrvatska banka za obnovu i razvitak je sredinom 1999. godine zaključila, a za račun brodogradilišta, Ugovor o tehnološkoj obnovi brodogradilišta s inozemnim kreditorima u visini od 100 milijuna DEM. Taj je iznos raspodijeljen hrvatskim brodogradilištima koja ga koriste za nabavku nove opreme (Brodosplitu 32,4 milijuna DEM, Uljaniku 37 milijuna DEM; 3. maju 24,4 milijuna DEM, a ostatak je dodijeljen Kraljevici i Brodotrogiru).

U sklopu ovog kredita Uljanik je kupio u 1999./2000. godini novu opremu vrijednu 20 milijuna dolara za tehnološku obnovu, Brodosplit 32,4 milijuna DEM i 3. maj 12,3 milijuna USD. Osim spomenutog iznosa Brodosplit planira tijekom 2001. godine uložiti dodatnih 8,5 milijuna DEM u novu opremu. Brodogradilište Uljanik je u suradnji s njemačkom firmom IMG izradilo projekt razvoja brodogradilišta i to u njegovoj osnovnoj djelatnosti – gradnji trupa. Projekt je vrijedan više od 50 milijuna USD koliko iznose sredstava za sanaciju svih pet velikih brodogradilišta. Iznos od 20 milijuna USD utrošen je u prvoj fazi. Ovim projektom Uljanik želi osigurati opstanak i osposobiti se za nadmetanje s tehnološki nadmoćnijim konkurentima na svjetskom tržištu. Isto tako se želi smanjiti ovisnost o deficitarnim kadrovima, poboljšati radne uvjete i zaštitu radnika i okoliša. Međutim, ne može se reći kad će se realizirati druga i treća faza rekonstrukcije za koje je potrebno 40-ak milijuna USD, pa je tako potpuna realizacija ovog projekta upitna.

2. Poljska. Posljednjih deset godina nije bilo odgovarajućeg ulaganja u tehnološko osuvremenjivanje iz čega proizlazi i niska proizvodnost rada. Stoga su kompjuterizacija i robotizacija vrlo bitne za postizanje boljih rezultata proizvodnje.

Ukupne investicije u brodogradnju 1997. godine iznosile su 78 milijuna zlota od čega je 80% otpadalo na brodogradilište Szczecin. Ciljevi investiranja su poboljšanje proizvodnih kapaciteta brodogradilišta, mehanizacija i automatizacija proizvodnih procesa, poboljšanje uvjeta rada te kvalitete (osuvremenjivanje) proizvoda¹².

12 The Shipbuilding and Ship Repair Sectors in the Candidate Countries: Poland, Estonia, the Czech Republic, Hungary and Slovenia, NOBE Independent Center for Economic Studies, Poland, str 38.

U Poljskoj je osnovan Ship Design and Research Center and Design Office of Szczecin and Gdynia Shipyards unutar kojeg djeluje Koordinacijska grupa za istraživanje i razvoj. Ona izrađuje plan istraživanja i razvoja poljske brodograđevne industrije. Posebno se naglašavaju potrebe integracije procesa dizajniranja i proizvodnje i povećanje sigurnosti brodova i zaštite okoline. Veliki uspjeh je rezultat ulaganja u tehnološko osuvremenjivanje. Tako brodogradilište Gdynia raspolaže kompjuteriziranim strojevima za rezanje limova, implementiran je i integriran Tripon, Napa i Logimatic projektni software, a planirano je i povećanje stupnja automatizacije zavarivačkog procesa. U brodogradilište Gdansk u stečaju uloženo je 1998. godine 33 mil. USD, a ulaganje u modernizaciju njegovih proizvodnih postrojenja iznosit će još 21 mil. USD tijekom narednih pet godina. Ulaganja u brodogradilištu Szczecinska od 22 mil. USD su 2000. godine bila usmjerena na proširenje i produljenje navoza.

4.3. Državna pomoć brodogradnji u Hrvatskoj i Poljskoj

Država pruža pomoć sektoru brodogradnje u objema zemljama i to prije svega zbog velike važnosti koju brodogradnja ima u gospodarstvima tih zemalja. U 2002. godini u Hrvatskoj brodogradnja predstavlja 0,4% BDP-a, 10 % izvoza, a u Poljskoj predstavlja 1% BDP-a, 4% ukupnog izvoza i ostvaruje trgovinski suficit u visini 1 milijarde USD¹³.

1. Hrvatska. Državna pomoć brodogradnji u Hrvatskoj mnogo je šireg opsega u odnosu na uobičajenu pomoć u drugim zemljama (koja se najčešće odnosi na određeni postotak prodajne cijene broda). Provedeno je nekoliko faza sanacije:

1. faza 1991. godine: visoke obveze brodogradilišta prema poslovnim bankama bile su izmirene tzv. dugim obveznicama Republike Hrvatske. Učinci te sanacije nisu bili značajni jer pomoć vlade nije bila uvjetovana provođenjem određenih racionalizacija u brodogradilištima.

2. faza 1995. godine: Vlada RH donijela je Zakon o sanaciji određenih poduzeća, prema kojem se vjerovnička sanacija dužnika trebala ostvariti otkupljanjem i zamjenjivanjem vjerovničkih potraživanja za dionice Hrvatskog fonda za privatizaciju. Nažalost ni ova faza nije bila uspješna jer Hrvatski fond za privatizaciju nije imao dovoljno sredstava da otkupi vjerovnička potraživanja hrvatskih brodogradilišta.

3. faza 1998. godine: uslijedila je nova faza sanacije po kojoj teret sanacije snose vlasnici kapitala u brodogradilištima i vjerovnici koji svojim potraživanjima u brodogradilištima solidarno pokrivaju gubitak iznad ugašenog kapitala, a preostalim dijelom potraživanja otkupljuju novu emisiju dionica brodogradilišta.

13 Stock for Ships, Warsaw Voice, <http://www.warsawvoice.pl/view/1402>

4. U rujnu 2000. godine Vlada je donijela odluku o financijskoj potpori najvećim hrvatskim brodogradilišta da bi se pokrili dugovi i druge financijske obveze iz ranijeg razdoblja: otpisuju se dugovi prema Državnom proračunu na ime neplaćenih doprinosa i financijskih transfera za 1999. godinu, oslobođaju se obveza plaćanja doprinosa za plaće u 2000. godini, potraživanja banaka prema brodogradilištima prenose se na Državnu agenciju za sanaciju banaka; otpisuju se obveze prema Ministarstvu financija za dospjele kreditne rate, reprogramiraju se krediti s državnim jamstvima, otpisuju se potraživanja Ministarstva gospodarstva, daju se državna jamstva za premoštenje nelikvidnosti brodogradilišta i daju se kompenzacije na niže tržišne cijene brodova kojima će se pokriti obveze brodogradilišta prema stranom brodovlasniku.

Vlada je također odlučila da se nakon svega ovoga obustavi sanacija 30. 09. 2000. godine u Uljaniku, te 31. 12. 2000. u 3. Maju, Kraljevici, Brodotrogiru i Brodosplitu.

Dovršetkom sanacije velika su brodogradilišta oslobođena gubitaka i obveza iz ranijeg razdoblja, te raspolažu obnovljenim kapitalom.

Daljnja državna potpora bit će u obliku¹⁴ :

a) subvencija – u proračunu za sljedeće četiri godine predviđena su sredstva za subvencioniranje izgradnje brodova od najmanje 8% i najviše 10% na ugovorenu cijenu broda;

b) jamstva – do potpune privatizacije brodogradilišta Vlada će izdavati jamstva pod uvjetima: da su kalkulacije troškova gradnje manje od prodajne cijene koja je uvećana za predviđene subvencije, da proizvodni planovi pokazuju da brodovi mogu biti završeni u ugovorenim rokovima, da financijski planovi pokazuju da krediti za koje se traži jamstva mogu biti vraćeni do isporuke broda te da uprave brodogradilišta jamče za točnost podataka;

c) Ministarstvo gospodarstva obvezalo je uprave brodogradilišta da predlože svojim nadzornim odborima planove za poboljšanje poslovanja u sljedećim područjima: ugovaranju novih poslova; racionalizaciji proizvodnih troškova; skraćivanju trajanja gradnje broda; povećanju udjela domaćeg materijala i opreme u finalnom proizvodu; saniranju obveza prema vjerovnicima, rješavanju viškova radne snage i poboljšanju kadrovske strukture.

5. Zbog poteškoća svih hrvatskih brodogradilišta osim Uljanika vlada je odobrila petu sanaciju u ukupnom iznosu od 2,8 milijardi kuna na način da brodogradilišta dobiju sredstva do 2008. godine: Brodosplit 1,83 milijarde kuna, 3. maj 842 milijuna kuna, Brodotrogir 128 milijuna kuna, Kraljevica

14 Brodogradnja, br.4, 2000, str.298-299.

28 milijuna kuna¹⁵. Vlada je također odlučila pretvoriti kredite u javni dug, preuzeti na sebe kredite za tehnološku obnovu, otpisati obveze po neplaćenim jamstvima, pokriti gubitke na teret državnog proračuna u visini 1,5 milijardi kuna, subvencionirati gradnju brodova do visine 10% ugovorene cijene za poslove s ugovorenim rokom isporuke do kraja 2006. godine, itd.

Mjere gospodarske politike koje se odnose na brodograđevnu djelatnost moraju biti kompatibilne mjerama u drugim izvoznim gospodarskim djelatnostima, a ne smiju biti kontraproduktivne jer se i brodogradnja (kao i ostali sektori gospodarstva) mora pripremiti za ulazak u Europsku uniju gdje je, unatoč postojanju određenih selektivnih mjera potpore, pomoć države u velikoj mjeri reducirana.

2. Poljska. U listopadu 1995. godine Vlada je prihvatila dva dokumenta koji se odnose na proces restrukturiranja brodograđevne industrije odnosno na državnu pomoć usmjerenu postizanju i poboljšavanju konkurentnosti ove grane industrije.¹⁶ Ciljevi privatizacije i restrukturiranja su:

1. određivanje modela državne pomoći sektoru brodogradnje;
2. povećanje efikasnosti smanjenjem dugova, veća profitabilnost, postizanje solventnosti, smanjenje zapošljavanja, promjene u strukturi organizacije proizvodnje, povećanje kvalitete brodova i povećanje izvoza;
3. razvoj mreže opskrbljivača brodogradnje (prateće industrije);
4. razvoj tehnologije;
5. povećanje konkurentnosti na svjetskom tržištu.¹⁷

Rezultati privatizacije su vidljivi iz činjenice da su najznačajnija poljska brodogradilišta 1998. privatizirana, a najveći udio u vlasničkoj strukturi ipak imaju država (oko 40%) i banke (uglavnom u državnom vlasništvu).

Iako je brodogradilište Szczecinska isticano kao primjer uspješnosti poljske brodogradnje, ono je u listopadu 2001. godine izgubilo financijsku likvidnost jer su banke odbile dati dodatne zajmove brodogradilištu, a dobavljači su odbili isporučivati materijal zbog velikih dugovanja brodogradilišta. Tako je ovo brodogradilište otišlo u stečaj, a 5600 radnika

15 Sjednica hrvatske vlade 22. 08. 2002.; <http://www.hrt.hr/vijesti/arhiv/2002/08/25/HRT0011.html>

16 The position of RP government towards the state policy for growth of competitiveness of the Polish shipbuilding industry and mechanism of state policy towards the shipbuilding industry for improvement of its competitiveness.

17 The Shipbuilding and Shiprepair Sectors in the candidate countries: Poland, Estonia, Czech Republic, Hungary and Slovenia, NOBE, Poland.

je moralo napustiti brodogradilište. Brodograđevnu djelatnost grupacije preuzeo je Opći brodarski servis, a brodogradilište nazvano Stocznia Szczecinska Nowa polako se vraća proizvodnji. Međutim, predviđen je povratak na posao za samo 2600 radnika.

Vlada pomaže brodogradnju u Poljskoj na dva načina: ulaganjem kapitala i davanjem državnih garancija za dobivanje zajmova kod banaka. U 2002. godini garancije su iznosile 572 milijuna zlotā, a analitičari su izračunali da sektor brodogradnje treba godišnje 700 milijuna zlotā.¹⁸ Navedeno ukazuje da država ima važnu ulogu u poticanju razvoja, ali i u samom osiguranju opstanka ove grane proizvodnje. Ta je uloga države u Hrvatskoj još i veća jer vlada sanacijom spašava brodogradilišta koja bi trebala otići u stečaj, dok je u Poljskoj ta vladina uloga ograničena na ulaganje kapitala i davanje državnih garancija.

5. ZAKLJUČAK

Na temelju istraživanjem utvrđenih obilježja brodogradnje Europske unije, Hrvatske i Poljske dolazi se do sljedećih zaključaka:

1. brodogradnja EU-a je usmjerena na najzahtjevniji tržišni segment, tj. na izgradnju najsloženijih tipova brodova: trajekata, putničkih brodova, ribarskih i neteretnih brodova, dok je brodogradnja u Poljskoj i Hrvatskoj usmjerena na segment srednje složenih brodova, što je, zbog nelojalne južnokorejske konkurencije koja nudi dumping cijene upravo u tom segmentu proizvodnje, izuzetno nepovoljno.

2. Poljska se nalazi u samom vrhu europskih proizvođača brodova, dok je Hrvatska manje značajna, mada i ona nastoji povratiti svoju predratnu poziciju kad je bila vrlo visoko rangirana na ljestvici svjetskih proizvođača brodova;

3. problemi s kojima se susreću brodogradnja Poljske i Hrvatske su: niska proizvodnost, nedovoljno ulaganje u tehnologiju i državna pomoć preširokog opsega;

U navedenim svjetskim i europskim kretanjima brodograđevne industrije može se zaključiti da je unatoč problemima poljska brodogradnja vrlo ozbiljan i velik konkurent na europskom i svjetskom tržištu, a da se hrvatska brodogradnja svojim kapacitetima mora okrenuti proizvodnji složenijih brodova (koji postižu više cijene na tržištu). Hrvatska brodogradnja može isto tako naći svoje mjesto i u gradnji malih brodova.

Navedeno ukazuje da je za prilagođavanje standardima EU-a potrebno preusmjeriti proizvodnju na složenije tipove brodova, povećati

18 Stock for Ships, The Warsaw Voice, <http://www.warsawvoice.pl/view/1402>.

produktivnost rada i ulaganje u tehnologiju, smanjiti opseg državne pomoći. Samo će se na taj način brodogradnja u Hrvatskoj i Poljskoj moći suprotstaviti konkurenciji zapadnoeuropskih brodogradilišta i opstati i nakon ulaska u Europsku uniju.

LITERATURA

AWES Annual Report 1999-2000; 2000-2001; 2001-2002.

Fearnleys Monthly, Fearnresearch, različiti brojevi.

Fifth Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding, Commission of the European Communities, Brussels, 30.4.2002, COM (2002), 205 final.

Interni podaci Uljanik Brodogradilišta d.d., 3.maj Brodogradilišta d.d. i Brodosplit Brodogradilišta d.o.o.

Izješće o stanju u brodogradilištima u sanaciji s prijedlogom daljnjih mjera, Ministarstvo gospodarstva, 1999.

Konkurentnost Hrvatske, osnove za politiku gospodarskog restrukturiranja, Strateška analiza konkurentnosti brodogradnje Hrvatske, Ekonomski institut Zagreb, lipanj 1993.

Podaci Hrvatske brodogradnje-Jadranbroda.

Polish Shipbuilding&Shiprepair, Forum Okretowe.

Projekt «Hrvatska u 21. stoljeću», projektni zadatak: «Strategija razvitka brodogradnje», Vlada RH, studeni 2000.

Reconstruciton of the Croatian Shipbuilding System, Interim Report A7 to the Croatian Privatization Fund and Hrvatska Brodogradnja, 27 January 1995.

Sanacija i restrukturiranje hrvatskih brodogradilišta, Brodogradnja, br. 2, 1999., str.111-115.

Shipbuilding Annual Rewiew 2000, Drewry Shipping Consultants Ltd.

Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Studies, January 2001.

The Shipbuilding and Shiprepair Sectors in the candidate countries: Poland, Estonia, Czech Republic, Hungary and Slovenia, NOBE, Poland.

Statistics of Ship Production, Exports and Orders in 1998, 1999, 2000, 2001, OECD.

Vidović, I. (1999): Analiza boniteta brodograđevnog kapaciteta, Brodogradnja, b.2, str. 144-152.

Ines Kersan-Škabić, Ph. D.

Assistant Professor

Faculty of Economics and Tourism

"Dr. Mijo Marković" Pula

e-mail: ikersan@efpu.hr

COMPARISON OF CROATIAN AND POLISH SHIPBUILDING INDUSTRIES REGARDING THE ENTRY INTO THE EUROPEAN UNION***Summary***

This paper presents sector analysis of the possible consequences of the Croatian and Polish entry into the European Union on their shipbuilding industries. The aim of the paper is to establish similarities and differences of the industry in Croatia and Poland, and to compare them to the European Union, as well as to emphasize some of the problems that the integration into this Union might bring along. The author shows the situation in the shipbuilding industry in the European Union, Croatia and Poland. She also points out some of the problems that these countries have to face: low competitiveness (productivity), insufficient investment into a technological development and a too big role of the state. The author also emphasizes the necessity to increase the production efficiency and to redirect the production to building the most complicated ships, characteristic for the shipbuilding of the European Union, that also attain considerably higher prices in the world market.

Key words: shipbuilding, Croatia, Poland, European Union

JEL classification: L92