

Dr. sc. Ines Kersan-Škabić

Izvanredni profesor
Odjel za ekonomiju i turizam
Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
E-mail: ikersan@efpu.hr

BRODOGRADNJA U EUROPSKOJ UNIJI I HRVATSKOJ- REALNOST I IZAZOVI

UDK / UDC: 629.12.01(339.923:061.1/497.13)

JEL klasifikacija / JEL classification: L92

Pregledni rad / Review

Primljeno / Received: 15. rujna 2009. / September 15, 2009

Prihvaćeno za tisak / Accepted for publishing: 15. prosinca 2009. / December 15, 2009

Sažetak

Pregovori Hrvatske s EU u poglavlju Tržišno natjecanje zahtijevaju sposobnost svih poslovnih subjekata (pa tako i u brodogradnji) da obavljaju djelatnost bez primanja sektorskih državnih potpora. U radu se istražuju obilježja brodogradnje u EU, s posebnim naglaskom na obim i strukturu državnih potpora. Analizira se primjer brodogradnje u Poljskoj koja je suočena s povratom prekomjernih državnih potpora i neuspjelom privatizacijom dvaju velikih brodogradilišta. Zaključuje se da je situacija u hrvatskoj brodogradnji neodrživa s aspekta proizvodne orijentacije, organizacije djelatnosti i visine državne potpore koju prima. Trenutak privatizacije je loš s obzirom na globalnu recesiju, a upitan je i opstanak brodograđevne djelatnosti u svim brodogradilištima što će ovisiti o interesima i poslovnim strategijama budućih većinskih vlasnika brodogradilišta. Ulazak u EU može pružiti šansu hrvatskim brodogradilištima da se kroz integraciju s europskim preorijentiraju na proizvodnju složenih brodova i da potaknu tehnološki razvoj i inovativnost kao preduvjeta za rast konkurentnosti, za što će jedino moći dobiti potporu države.

Ključne riječi: brodogradnja, državne potpore, privatizacija.

1. UVOD

Brod je najstroženiji proizvod koji Hrvatska proizvodi i izvozi na svjetsko tržište. On iziskuje primjenu suvremenih tehnoloških dostignuća i kontinuirani proces modernizacije i automatizacije proizvodnih procesa. Brodogradnja je najvećim dijelom ovisna o globalnom tržištu gdje su se omjeri snaga u posljednjih dvadesetak godina uvelike izmijenili. Da bi mogla nastupati na tom

tržištu, hrvatska brodogradilišta moraju biti sposobna ponuditi proizvode po svjetskim cijenama, ali isto tako i troškove svesti u okvire racionalnog poslovanja, s čime mnoga, ne samo hrvatska, brodogradilišta imaju problema. Imperativ u ovoj djelatnosti kao i u cijelom gospodarstvu je povećati konkurentnost, a to znači utjecati na cijeli niz determinanti od ljudskih resursa, tehnologije, vremena proizvodnje, do samog dizajna i servisa.

Svjetsko brodograđevno tržište suočava se sa smanjenjem potražnje za novim brodovima, padom i stagnacijom cijena, rastućom konkrecijom iz dalekoistočnih zemalja, a financijska kriza samo je još više produbila već postojeće probleme. Smatra se da će kriza u brodogradnji trajati dulje od financijske krize jer je nastala iz prekapacitiranosti. U takvoj, nepovoljnoj situaciji, hrvatska je brodogradnja dodatno opterećena zahtjevima za reformama koje proizlaze iz pravila koje propisuje EU. U posljednje je vrijeme problematika statusa i opstanka hrvatskih brodogradilišta u procesu pridruživanja EU vrlo aktualna. Većina hrvatskih brodogradilišta (osim pulskog Uljanika) posluju s gubitkom i primaju visoke državne potpore zahvaljujući kojima opstaju. Iako je bilo izrađeno i djelomično provedeno nekoliko planova restrukturiranja i sanacije hrvatskih brodogradilišta, rezultati nisu bili zadovoljavajući. Pregovori Hrvatske s EU u poglavlju Tržišno natjecanje zahtijevaju usvajanje pravne stečevine EU koja propisuje da poslovni subjekti trebaju poslovati bez primanja sektorskih oblika pomoći iz državne blagajne. To je impliciralo proces privatizacije hrvatskih brodogradilišta koji je uzdrmao uprave, ali ponajprije sindikate koji se bore za opstanak djelatnosti i radnih mjesta. Pri tome nisu upitni samo zaposlenici brodogradilišta već je poznato da brodogradnju opskrbljuje niz poduzeća različitih djelatnosti, što znači da ova grana ima snažne multiplikativne efekte na regionalno gospodarstvo pa i šire. Privatizacija brodogradilišta bit će zasigurno popraćena nastojanjima za porast proizvodnosti i konkurentnosti, što može rezultirati u smanjenju kapaciteta i broja zaposlenih u brodogradilištima i pratećim industrijama.

Zbog svih događanja nameće se potreba cjelovitijeg upoznavanja razvoja brodogradnje u EU, što bi predstavljalo polazišnu osnovu za budući razvoj ove djelatnosti u hrvatskom gospodarstvu. Cilj rada je istražiti obilježja brodogradnje u EU i obim i strukturu stimulacija- državne pomoći koju prima. Posebno je bitno sagledati situaciju u brodogradnji u novim zemljama članicama gdje se po veličini brodograđevne industrije ističe Poljska koja je nedavno morala zatvoriti dva najveća brodogradilišta. U radu će biti analizirana i situacija (proizvodnja, potpore) u hrvatskoj brodogradnji i izazovi kojima mora odgovoriti, te će se na temelju provedene analize i komparacije na kraju ukazati na smjernice poželjnog (jedino opravdanog) razvoja brodogradnje Hrvatske.

2. OBILJEŽJA BRODOGRADNJE

Suvremena proizvodnja brodova razlikuje se od tradicionalnog poimanja brodogradilišta gdje su se u okviru brodogradilišta razvijale djelatnosti koje su proizvodile razne komponente broda. Danas se najčešće u brodogradilištima odvija temeljna djelatnost, a sve ostalo dobavlja se kroz outsourcing. Postoji snažna povezanost brodogradilišta sa specijaliziranim dobavljačima i proizvodnim podugovaračima, te ona zapravo koordiniraju cijeli proces od izrade projekta, nabave sirovina i usluga, izgradnje do pružanja postprodajnih usluga. S razgranatošću mreže poduzeća koje brodogradilište umrežava smanjuje se dodana vrijednost za brodogradilište i istodobno rastu troškovi koordinacije aktivnosti.

Specifičnost broda kao finalnog proizvoda čine:

- financiranje gradnje broda- brodogradilište mora osigurati sredstva za sve procese prilikom gradnje broda, a naručitelj plaća manji dio cijene unaprijed, a veći dio cijene nakon isporuke broda. Tu su bitne i garancije za plaćanje nakon isporuke koje daju komercijalne banke ili državne institucije.
- Dužina proizvodnje- ciklus proizvodnje može trajati do 3 godine ovisno o tipu broda. Ako se radi o jednostavnom brodu tada se proizvode veće tržišne količine, razvija se serijska proizvodnja, standardizacija, manji je udio rada i manji udio kooperanata. Gradnja složenijih tipova brodova zahtijeva znatan sadržaj inženjeringa, proizvodnja se temelji na znanju, proizvode se male količine, male serije, proizvodnja po narudžbi određenog kupca (AWES, 1997),
- Utjecaj brodogradnje na razvoj pratećih djelatnosti i regionalnog gospodarstva- brodogradnja direktno utječe na niz djelatnosti koje ju opskrbljuju, a putem njih indirektno na poduzeća i djelatnosti koje surađuju s potonjima. Smatra se da radno mjesto u brodogradnji može generirati 3 do 5 dodatnih radnih mjesta u regionalnom gospodarstvu. Taj multiplikator ovisi o udjelu domaćih komponenti- što je on veći bit će veći i multiplikator,
- Brodogradilišta nisu samo proizvodna djelatnost, već predstavljaju i trgovačku djelatnost jer čak 5/6-ina troškova predstavlja materijal, usluge, komponente kupljene od drugih, te njihov uspjeh ovisi o strategiji njegova poslovnog ponašanja u tržišnom okruženju (Klasić, 2008),
- Brodogradnja je tehnološki intenzivna djelatnost- zahtijeva primjenu suvremenih tehnoloških dostignuća i potiče procese proizvodnih inovacija koja smanjuje troškove i predstavljaju ključni čimbenik konkurentnosti.

Danas postoje dva modela suvremenih brodogradilišta u svijetu:

1. montažno brodogradilište- proizvodnja nestandardnih brodova; mali broj stalnozaposlenih (poslovni menadžment, te stručnjaci za razvoj

proizvoda i organizaciju proizvodnje), mali su troškovi hladnog pogona (minimalni fiksni troškovi), brodogradilište je usmjereno na izgradnju strukture broda, te na koordinaciju mnogobrojnih kooperanata (dobavljača i proizvođača). Fleksibilna prilagodba promjenama opsega zaposlenosti i predmeta proizvodnje; brodogradilišta postaju inženjering kompanije koje ugovaraju projekt i njegovo financiranje s investitorima, a izgradnju obavljaju u suradnji s dobavljačima i podugovarateljima. Ovaj model karakterističan je za Europu i Ameriku;

2. tvornice brodova- proizvodnja standardnih, tipiziranih brodova; fiksni kapaciteti proizvodnje; proizvodnja velikog broja brodova (dominacija na tržištu) kako bi proizvodni kapaciteti bili kontinuirano zaposleni; koncept ubrzane gradnje brodova realizira se montažom blokova na ograničenom broju ležajeva; konglomerat («keiratsu») je glavni izvor proizvodnih inputa (materijal i serijska oprema), te brodogradilišta tako dobivaju inpute po najnižim cijenama; JIT (just in time) opskrba po dnevnom programu proizvodnje i ograničenju zaliha na tjedne potrebe. Tvornice brodova razvile su se u Južnoj Koreji i Japanu i konkuriraju cijenom (Klasić, 2004; Klasić, 2007; Ivanković et al., 2009).

Ubrzani razvoj brodograđevne industrije u dalekoistočnim zemljama utjecao je na pojavu prekapacitiranosti brodogradnje (kapaciteti nadmašuju tržišne potrebe) što utječe na stvaranje nelojalne konkurencije i borbu za nove narudžbe. Ovakva situacija rezultirala je u značajno izmjenjenim veličinama važnosti u strukturi svjetske proizvodnje brodova (Tablica 1).

Financijska kriza imat će dvojadi utjecaj na brodogradnju: smanjenje potražnje za brodovima (kao rezultat pada proizvodnje i trgovine u svijetu) i nemogućnost dobivanja financijske potpore koja prati ovu djelatnost- kredita od banaka (banke su smanjile kreditnu aktivnost). Upravo zbog prekapacitiranosti pretpostavlja se da će kriza u brodogradnji trajati dulje od globalne ekonomske krize.

3. BRODOGRADNJA U EUROPSKOJ UNIJI

Europska brodogradnja u posljednjih tridesetak godina doživljava velike promjene: dvije trećine brodogradilišta je zatvoreno, zaposlenost je četverostruko smanjena (s preko 460 tisuća 1975. na 138 tisuća 2007.godine (CESA, 2008), porast konkurencije (zemlje jugoistočne Azije). Brodogradilišta ovisе o nizu djelatnosti- svojih opskrbljivača materijalima, sirovinama, poluproizvodima, gotovim proizvodima i uslugama, te u razvijenim europskim zemljama dolazi do povezivanja poduzeća koja opslužuju brodogradilišta pa se formiraju klasteri. Istovremeno se brodogradnja suočava s narušavanjem trgovinskih načela koja su dogovorena u okviru WTO-a, pa Europska komisija pokušava u okviru WTO-a i OECD-a riješiti takve probleme. Konkurencija je temelj funkcioniranja tržišnih gospodarstava, no ako je ona nelojalna i ako narušava tržišne odnose

(konkurencija koja tržišne segmente osvaja nudeći proizvode po cijeni ispod troškova proizvodnje) jasno ima za cilj uništiti ostale proizvođače. Takvu politiku provode brodogradilišta iz zemalja jugoistočne Azije jer je njihova brodogradnja uživala visoke državne potpore (i još uvijek uživa) zato što se smatra da se kroz razvoj i ekspanziju ove grane odvija brža industrijalizacija. To im je omogućilo da preuzmu primat europskim brodogradilištima u segmentu proizvodnje tankera i velikih kontejnera pa se europska brodogradilišta pribojavaju da bi im mogli preuzeti i dominaciju u proizvodnji luksuznih putničkih brodova.

3.1. Isporuke i narudžbe brodova u EU

Iako se udio EU u svjetskoj proizvodnji brodova kontinuirano smanjuje, Europska unija poznata je kao veliki svjetski proizvođač brodova. Ima dugu tradiciju, znanje, izvrsnost i tradicionalno dominantno mjesto u proizvodnji luksuznih putničkih brodova i brodova za specijalne namjene. Pomorski sektor bio je i ostao od presudnog značaja za Europu zbog njenog gospodarstva, topologije, povijesti i tradicije; predstavlja značajan izvor zapošljavanja. Brodogradilišta izrađuju vrlo kompleksne proizvode u čijoj se proizvodnji koriste raznovrsna znanja i vještine, te visoka tehnologija. No, to ne umanjuje značaj njezinih glavnih konkurenata, zemalja jugoistočne Azije koje su preuzele vodeću poziciju na svjetskoj rang ljestvici najvećih proizvođača. EU je svjesna da ne može biti troškovno konkurentna jer je cijena rada u EU znatno viša nego npr. u Južnoj Koreji ili Kini, a i materijal kojeg nabavlja-poglavito čelik je također skuplji. Zbog toga EU mora nastojati drastično smanjiti ostale troškove i vrijeme proizvodnje zbog prekapacitiranost i sve jače konkurencije; postići održiv proces gradnje broda, osigurati najviše standarde kvalitete potrebne za sigurnu plovidbu.

U Europi postoji udruženje brodograditelja CESA (Central European Shipbuilding Association) koje okuplja preko 300 brodogradilišta iz Europske unije, Norveške i Hrvatske; predstavlja 99% proizvodnje brodova EU i 85% svih europskih brodova, a u svjetskim razmjerima ta brodogradilišta predstavljaju oko 20% ukupnog svjetskog kapaciteta za proizvodnju trgovačkih brodova, te zapošljavaju oko 137.500 djelatnika.

Tablica 1.

Proizvodnja, nove narudžbe i knjiga narudžbi brodova u članicama EU i odabranim konkurentima 2008. godini

Zemlje	Proizvedeno			Knjiga narudžbi			Nove narudžbe		
	Broj	1000 CGT	Udio ukupnom (%)	Broj	1000 CGT	Udio u ukupnom (%)	Broj	1000 CGT	Udio u ukupnom (%)
Belgija	0	0	0,00	1	6	0,00	0	0	0,00
Bugarska	4	35	0,05	28	269	0,14	2	32	0,07
Češka	4	9	0,01	6	21	0,01	0	0	0,00
Danska	7	566	0,84	21	506	0,27	4	102	0,24
Finska	5	308	0,46	7	499	0,26	4	87	0,20
Francuska	4	232	0,35	13	757	0,4	3	212	0,49
Grčka	1	0	0,00	4	15	0,01	0	0	0,00
Italija	23	700	1,04	98	2065	1,09	4	55	0,13
Latvija	7	7	0,01	6	23	0,01	3	6	0,01
Litva	3	8	0,01	9	39	0,02	4	15	0,03
Mađarska	0	0	0,00	0	0	0,00	0	15	0,03
Malta	1	0	0,00	0	0	0,00	1	1	0,00
Nizozemska	43	140	0,21	100	687	0,36	51	288	0,67
Njemačka	70	1350	2,01	181	3283	1,73	34	544	1,27
Poljska	63	673	1,00	140	1313	0,69	31	71	0,17
Portugal	2	16	0,02	15	86	0,05	1	1	0,00
Rumunjska	53	592	0,88	164	2116	1,11	14	219	0,51
Slovačka	9	22	0,03	28	112	0,06	40	266	0,62
Španjolska	63	208	0,31	148	1041	0,55	6	30	0,07
Švedska	2	19	0,03	3	47	0,02	2	31	0,07
UK	5	1	0,00	9	8	0,00	5	5	0,01
EU-27	369	4886	7,28	981	12893	6,78	209	1965	4,57
Hrvatska	27	617	0,92	64	1079	0,57	12	185	0,43
Turska	132	710	1,06	332	2345	1,23	71	409	0,95
Japan	560	18632	27,8	1607	30649	16,1	510	7820	18,2
Južna Koreja	518	26106	38,9	2303	64357	33,8	557	14780	34,4
Kina	836	13714	20,4	4004	62011	32,6	951	13864	32,3
Svijet- ukupno	3162	41873	100,00	11341	190266	100,00	2928	42953	100,00

CGT= compensated gross tonnage, kompenzirane bruto registarske tone, dobivaju se kao umnožak bruto registarskih tona koeficijentom c (koji ovisi o stupnju složenosti broda).

Izvor: VSM Jahrebericht 2008, <http://www.vsm.de> prema Lloyd's Register-Fairplay.

EU-27 predstavlja 7,3% svjetskih isporuka u 2008.godini i njezin se udio u svjetskoj proizvodnji smanjuje što je vidljivo iz novih narudžbi i knjige narudžbi. S druge strane, glavni svjetski proizvođači brodova su Južna Koreja, Japan i Kina. Udio Japana u svjetskoj proizvodnji brodova kontinuirano se smanjuje već gotovo dva desetljeća (s 37% 1992. na 28% u 2008.), a istodobno pratimo rast udjela Južne Koreje (s 12% na 39%) i Kine (s 7% na 20%). U ovim europskim i svjetskim mjerilima Hrvatska je mali proizvođač koja predstavlja tek oko 1% svjetskih isporuka u 2008.godini, dok se među europskim proizvođačima ističu Njemačka, Italija i Poljska. Iz navedenih tendencija smanjivanja udjela u

svjetskoj proizvodnji i u cilju zadržavanja dominantne pozicije u segmentu najsloženijih brodova, EU kroz industrijsku politiku i politiku tržišnog natjecanja ukazuje na načine povećanja konkurentnosti i nužnih kontinuiranih inovativnih napredaka u ovoj industriji.

3.2. Strategija razvoja brodogradnje

EU se još od 2000. godine i donošenja Lisabonske strategije intenzivnije bavi pitanjem konkurentnosti svojeg gospodarstva, te naglasak stavlja na dinamičan razvoj zasnovan na znanju i inovacijama i na poticanju poduzetništva. U području industrijske politike i ususret proširenjima 2004. i 2007. EU je donijela komunikaciju "Industrial Policy in an Enlarged Europe" (EC, 2002). Europsko vijeće je na svom sastanku u listopadu 2003. u okviru integrirane strategije pozvalo Vijeće ministara i Europsku komisiju da izradi prijedlog mjera i politika u cilju postizanja konkurentnosti poduzeća u prerađivačkoj industriji.

Iste je godine Europska komisija izradila dokument «LeaderSHIP 2015. Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence» koji definira takve mjere u sektoru brodogradnje u cilju održivosti i dugoročnog razvoja na dinamičnom tržištu. Svrha je poboljšati postojeće tehnološko vodstvo u odabranim tržišnim segmentima, poticati i zaštititi inovacije i know-how, poboljšati industrijsku strukturu te odlučno se usmjeriti na proizvodnju temeljenu na znanju kako bi brodogradilišta iz članica EU postali svjetski lideri u svojim područjima (tržišnim segmentima) do 2015. godine (EC, 2003).

LeaderSHIP 2015 je strategija razvoja brodograđevne industrije do 2015. godine. Nastala je zbog potrebe za održavanjem pozicije lidera u segmentu složenih, skupih brodova (putnički brodovi i specijalizirani brodovi).

LeaderSHIP se temelji na 8 smjernica razvoja:

- Utvrđivanje pozicije u svjetskoj brodogradnji
- Poticanje ulaganja u istraživanje, razvoj i inovacije
- Razvijanje naprednih programa financiranja i garancija
- Promoviranje gradnje sigurnijih brodova i postavljanju viših ekoloških standarda
- Europski pristup potrebama pomorske industrije
- Zaštita intelektualnog vlasništva
- Dostupnost kvalificirane radne snage
- Izgradnja održive strukture industrije (EC, 2003).

Europska komisija je 2007. izradila izvješće «LeaderSHIP 2015 Progress Report» te ističe pozitivna obilježja europske brodogradnje od 2002. do

2005. u svih osam područja, a ističu se: trostruko povećanje vrijednosti novih narudžbi, četverostruko povećanje proizvodnosti u zadnja dva desetljeća, ali upozorava na najveći izazov koji predstavljaju brodogradilišta iz azijskih zemalja koja nastupaju na svjetskom tržištu po nefer uvjetima. Pozitivan, rastući razvoj europske brodogradnje pod snažnim je utjecajem dviju aktivnosti: revidirane Lisabonske strategije za rast i zaposlenost i Europske vizije za oceane i mora koja se temelji na holističnom okviru pomorske politike koji je izradila Europska komisija (EC, 2007)¹. Tržište brodova je globalno i kupci mogu kupiti brod gdje god žele. Konkurencija je sve veća, tržište je veliko i dinamično što zahtijeva kontinuirane napore za povećanje konkurentnosti i opstanak na tržištu. Zajedničke aktivnosti realiziraju se kroz osnivanje: WATERBORNE TP-platforme koja povezuje sve sudionike pomorske industrije, zemlje članice i ostale stakeholdere; European Defence Agency- poticanje konkurentnosti u pomorskoj vojnoj industriji, smanjenje segmentacije tržišta i omogućavanje sinergije u primjeni industrijske, pomorske, obrambene i sigurnosne politike, ali i kroz brojne radne grupe i socijalna partnerstva za iznalaženje mjera i provođenja aktivnosti postavljenih u strategiji Leadership 2015.

3.3. Državne potpore u EU

EU se zalaže za smanjivanje državnih potpora i za njihovu efikasniju namjenu koja će rezultirati rastom blagostanja u njenim članicama. Logično je da, ako država podupire poduzeća koja kontinuirano ostvaruju gubitak i tako im omogućava opstanak, to opterećuje državni proračun i porezne obveznike, a da efekti nisu vidljivi u porastu BDP-a per capita i sveukupnog razvoja. Zato se EU preusmjerava na poticanje istraživanja i razvoja, inovacija, (cjeloživotnog) obrazovanja kao temelja za stvaranje dodane vrijednosti i preduvjeta porasta proizvodnosti i konkurentnosti. Istodobno smanjuje potpore namijenjene određenim sektorima: poljoprivreda, promet, brodogradnja i sl. (Jović i Kesner-Škreb, 2006)

Državne potpore mogu se podijeliti na:

- potpore za horizontalne ciljeve (istraživanje i razvoj, inovacije, zaštitu okoliša i uštedu energije, malo i srednje poduzetništvo, zapošljavanje, usavršavanje, kulturu)
- sektorske potpore koje su namijenjene za poticanje razvitka određenih gospodarskih sektora (npr. čelik, kopneni promet, pomorski promet, brodogradnja i sl.)
- regionalne potpore koje potiču razvoj područja s izrazito niskim životnim standardom ili visokom nezaposlenošću. (AZTN, 2008)

¹ U lipnju 2006. Europska komisija donijela je «Maritime Policy Green Paper» u kojem brodogradnju postavlja kao ključni dio promjenjivog i međusobno povezanog europskog pomorskog područja.

Od ranih 1970-ih državna pomoć brodogradnji EU predmet je niza specifičnih komunitarnih režima. Sedma direktiva EU (90/684) donijeta je 1990. i ona određuje oblike nacionalnih državnih pomoći brodogradnji. Prema njoj države smiju davati dvije vrste pomoći: pomoć za proizvodnju (operating aid) i pomoć za restrukturiranje. Pomoć za proizvodnju utvrđuje se u % ugovorene cijene broda prije dobivanja pomoći, a njezin plafon utvrđuje se usporedbom najkonkurentnijeg brodogradilišta EU i triju konkurenata s dalekog istoka. Pomoć za restrukturiranje odobrava se u obliku investicija, pomoći pri zatvaranju i pomoći za istraživanje i razvoj. Primjenu Sedme direktive nadzire Europska komisija koja mora odobriti svaku državnu pomoć brodogradnji (Bitzer i Hirschhausen, 1997). Osnovni cilj Direktive je zaštititi brodogradnju EU od nepoštene konkurencije koja nudi dampinške cijene; zadržati razinu brodograđevne djelatnosti u onim segmentima gdje brodogradnja može biti konkurentna po postojećim uvjetima i omogućiti da se unutarintegracijska konkurencija odvija na principima transparentnosti i jednakosti.

Uredba Vijeća ministara 1540/98 zamjenjuje cijeli niz dosadašnjih direktiva u cilju ujednačavanja pravila prema brodogradnji s pravilima koja postoje prema ostalim industrijskim sektorima. Pri tome uzimaju se u obzir specifični faktori koji utječu na sektor brodogradnje: obilježja svjetskog tržišta brodogradnje (prekapacitiranost, pad cijena), brod predstavlja veliko kapitalno dobro, ali i poteškoća koje se javljaju u primjeni pravila WTO-a na nelojalnu trgovinsku praksu u ovom sektoru, te (ne)postojanje sporazuma u okviru OECD-a. Uredba omogućava specijalne mjere za pomoć koja je kompatibilna s načelima funkcioniranja zajedničkog tržišta u cilju poticanja veće efikasnosti i konkurentnosti brodogradilišta, smanjivanja ekonomski neodrživih kapaciteta i poštivanja međunarodnih obveza u području izvoznih kredita i razvojne pomoći. Specifični oblici pomoći europskim brodogradilištima jesu:

1. pomoć za istraživanje, razvoj i inovacije;
2. pomoć pri zatvaranju brodogradilišta- zbrinjavanje viška radnika ili radnika koji moraju biti prijevremeno umirovljeni, plaćanje programa usavršavanja radnika, troškovi povezani uz restrukturiranje brodogradilišta, zgrada, instalacija i infrastrukture za druge namjene;
3. pomoć za zapošljavanje- stvaranje novih radnih mjesta, uključivanje radnika s poteškoćama i sl.;
4. razvojna pomoć i izvozni krediti;
5. regionalna pomoć- za investicije u nadogradnju ili modernizaciju instalacija s ciljem poboljšanje proizvodnosti i ne smije biti povezana uz financijsko restrukturiranje brodogradnje.

Ovaj okvir trebao se primjenjivati od 1.siječnja 2004. do 31. prosinca 2006.godine (EC, 2004), da bi se kasnijim komunikacijama (2006/C 260/03 i 2008/C 173/03) njegova primjena produljila do 31.prosinca 2011.

Prema Izvješću EU, ukupna državna pomoć predstavlja 0,5-0,6% BDP-a EU u 2007.godini i ima tendenciju smanjivanja (1980-ih predstavljala je 2% BDP-a), te je preko 80% tog iznosa namijenjeno horizontalnim ciljevima. Pomoć brodogradnji smanjena je s 1 milijardu eura godišnje u razdoblju 2002.-2004.godine na 313 milijuna eura godišnje u razdoblju 2005.-2007. (European Commission, 2008).

3.4. Uloga ostalih međunarodnih organizacija u osiguranju poštenih trgovinskih uvjeta

Važne su aktivnosti koje poduzimaju OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development) i WTO (World Trade Organisation). U okviru OECD-a 1994. izrađen je Sporazum o poštivanju normalnih uvjeta konkurencije u sektoru brodogradnje (Agreement on Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry) koji nije ratificiran i nije stupio na snagu, a 1998. godine donijet je Sporazum o smjernicama za službeno dopuštene izvozne kredite za brodove (Agreement on Guidelines for Officially Supported Export Credits for Ships) koji se primjenjuje od prosinca 2000.godine. Unutar OECD-a formirana je Radna grupa za brodogradnju (Council Working Party on Shipbuilding WP6) koja predstavlja jedino tijelo koje predstavlja međunarodnu platformu za razmjenu informacija i izradu ekonomskih analiza svih aspekata sektora brodogradnje. Osnovni cilj je da progresivno utvrđuje uvjete konkurencije i u skladu s time da potiče transparentnost industrije, te da se dijalog proširi i na zemlje koje nisu članice OECD-a, ali imaju razvijenu brodograđevnu industriju. Krajnji je cilj postizanje multilateralnog sporazuma o smanjivanju i ukidanju državne potpore i ostalih potpornih mjera koja narušavaju tržišne mehanizme. Pregovori o sporazumu o brodogradnji u kojima su, uz članice OECD-a, sudjelovali Brazil, Kina, Hrvatska, Filipini, Rumunjska, Rusija, Chinese Taipei i Ukrajina održavali su se do rujna 2005.godine kad su prekinuti. WP6 organizira radionice u cilju olakšavanja razmjene informacija o razvoju ove industrije. Posljednja takva radionica održana je u prosincu 2008.godine, dok će se WP6 u budućnosti baviti: utjecajima ekoloških i klimatskih promjena na brodogradnju, razmatranjem mogućnosti povezivanja brodograđevne industrije i proizvodnje pomorske opreme, te proučavanjem razvoja inputa za brodogradnju: čelik, oprema, rad (OECD, 2009).

Zbog sve većeg gubitka tržišta na svjetskom brodograđevnom tržištu, kao i nelojalne konkurencije azijskih zemalja, EU je u okviru WTO-a potpisala sporazum s Južnom Korejom (Agreed Minutes Related to the World Shipbuilding Markets) s ciljem uspostave poštenih i transparentnih uvjeta konkurencije odnosno u konačnici ukidanje državne pomoći brodogradnji. Budući da se Južna Koreja nije pridržavala sporazuma Vijeće ministara je 2002. donijelo Uredbu kojom se dopušta dodatna 6%-tna direktna subvencija na ugovorenu cijenu za proizvodnju određenih tipova brodova (uglavnom brodova za prijevoz kontejnera, tankera za prijevoz nafte i kemikalija, te LNG brodova), u situacijama kada se za

isti ugovor natječu korejska brodogradilišta nudeći nižu dampinšku cijenu. EU je u okviru Tijela za rješavanje trgovinskih sporova u okviru WTO-a zatražila da se preispita ponašanje južnokorejskih brodogradilišta s obzirom da se po mišljenju EU uvelike ne poštuju pravila WTO-a, no WTO je tek u manjoj mjeri utvrdio korištenje nedozvoljenih mjera, a većinu pritužbi nije mogao dokazati. Iz navedenog se može zaključiti da je WTO nemoćan spriječiti državni intervencionizam u brodogradnji u Južnoj Koreji, što pred EU postavlja zahtjeve i pitanje kako zaštititi brodograđevnu industriju.

Zbog sve veće cjenovne konkurencije azijskih brodogradilišta u EU se došlo do zaključka da brodograđevna industrija može postati konkurentnija ukoliko se brodogradilišta povežu međusobno i počnu zajednički djelovati na svjetskom tržištu. U Europi već postoji trend povezivanja brodogradilišta pa tako npr. brodogradilište Fincantieri (Italija) – povezuje 10 brodogradilišta (<http://www.fincantieri.it>). Na ovaj način moguće je racionalizirati poslovanje i provesti specijalizaciju brodogradilišta.

4. ISKUSTVO POLJSKE

Između dvanaest novih zemalja koje su postale punopravne članice EU u 2004. i 2007. godini u djelatnosti brodogradnje ističe se Poljska koja je prije ulaska u EU predstavljala oko 3% svjetske proizvodnje brodova, te je bila druga po veličini brodograđevna sila u Europi (jedino je Njemačka proizvodila više brodova mjereno u CGT)². Krajem 1990-tih poljska brodogradilišta zapošljavala su oko 1,5% ukupno zaposlenih i predstavljala su 4% robnog izvoza. Prije ulaska u EU u zemljama srednje i istočne Europe (Poljska, Estonija, Mađarska, Slovenija i Češka) bilo je ukupno 35 brodogradilišta, od čega je većina pripadala Poljskoj (26). Poljska je ujedno imala i najveći broj brodogradilišta koja su gradila novogradnje (NOBE). Većinu proizvodnog asortimana predstavljali su brodovi srednjeg stupnja složenosti, odnosno brodovi za prijevoz kontejnera gdje je čak 10% svjetske proizvodnje locirano u Poljskoj (CESA, 2008).

Poljska se po knjizi narudžbi na dan 31. prosinca 2008. nalazi na 3 mjestu u Europi. Iako je po isporukama 2008. godine predstavljala tek 1% svjetskih isporuka, istodobno to je predstavljalo oko 14% ukupnih isporuka EU-27 mjereno kompenziranom bruto registarskim tonama. Krajem prosinca 2008. godine Udruženje poljske pomorske industrije FORUM OKRETOWE (The Association of Polish Maritime Industry) imalo je ukupno 36 članova (4 remontna, 5 brodogradilišta za novogradnje i 24 proizvođača opreme). Broj zaposlenih u brodogradilištima novogradnji je 3300, a u remontnim brodogradilištima 3800.

² Uz Poljsku, značajni proizvođači brodova su Hrvatska i Ukrajina.

Obilježja svih brodogradilišta novih članica je da su ona predstavljala velike konglomerate koji su osim temeljne djelatnosti okupljali i svu prateću proizvodnju i usluge. To je dovelo do neefikasne proizvodnje, pa je broj zaposlenih bio 3-4 puta veća po CGT od zapadnoeuropskih brodogradilišta. U doba centralno-planskog privređivanja poljska je brodogradnja bila organizirana kroz organizaciju Shipbuilding Industry Union (Zjednoczenie Przemashu Okretowego) koja je bila dio vladine administracije, ali istodobno je na sebe preuzela upravljanje brodogradilištima i bila je posrednik između samih brodogradilišta i međunarodnih tržišta. Zbog velike zaštite države brodogradnja nije optimalno koristila resurse, a do promjene u upravljanju dolazi 1990. godine kad je brodogradnja u Poljskoj osjetila nepovoljne posljedice s jedne strane razjedinjena Sovjetskog saveza, a s druge strane bila je suočena s nedostatkom likvidnosti. Rezultat je bio smanjenje proizvodnje, zaposlenosti i proizvodnosti, da bi već od 1992. godine uslijedio oporavak koji se nije odvijao istim intenzitetom u svim brodogradilištima. Temeljna odrednica razvoja brodograđevne djelatnosti bio je proces «enterprisation» (privatizacija i razjedinjavanje ostalih djelatnosti od brodogradnje), pri čemu su ključni elementi za održavanje i jačanje konkurentne pozicije brodogradnje bili: proizvodna specijalizacija, outsourcing, smanjenje broja zaposlenih, komjuterizacija i automatizacija proizvodnih procesa, rješavanje problema dugova i nepodmirenih kreditnih obveza (Bitzer and Hirschhausen, 1997). Brodogradnja je i nakon navedenih promjena ostala neprofitabilna odnosno njezino je djelovanje i opstanak bio uvelike potpomognut pomoći iz državne blagajne.

Proces rješavanja statusa brodogradnje započeo je ulaskom Poljske u EU i još traje. Prilikom ulaska u EU poljska su brodogradilišta bila u mješovitom vlasništvu, te je većinski udio pripadao državi, a njime je upravljala Agencija za restrukturiranje industrije. Najveća brodogradilišta su: Gdansk, Gdynia i Szczecin. Početkom 2000-ih postojao je pokušaj rješavanja problema brodogradnje spajanjem dvaju brodogradilišta Stocznia Gdansk SA i Stocznia Gdynia SA koji nije rezultirao željenim rezultatima, da bi poljska vlada 2006. napravila program restrukturiranja za sva tri brodogradilišta.

Poljska vlada dostavila je u rujnu 2008. novi plan restrukturiranja brodogradilišta Szczecin, Gdynia i Gdansk koji Europska komisija nije prihvatila s obrazloženjem da se iz tih planova ne može vidjeti kako će biti osigurana održivost brodogradilišta, te da ovaj plan predviđa čak veću pomoć države u budućnosti. Europska komisija u želji da pomogne poljskoj vladi predložila je da se imovina dvaju brodogradilišta (Gdynie i Szczecina) proda na tržištu putem otvorenog i nediskriminirajućeg javnog natječaja u nadi da će investitor svježim kapitalom utjecati na porast konkurentnosti i održivu proizvodnju. Ovaj prijedlog nazvan je «Olympic Airways solution», dok je poljskoj vladi sugerirano da za brodogradilište Gdansk napravi novi plan restrukturiranja s obzirom da je ono već privatizirano i da je primilo manje pomoći u prošlosti od navedenih dvaju brodogradilišta (Kroes, 2008). Poljska brodogradilišta (Gdynia i Szczecin) moraju vratiti nedopuštene državne potpore koje su dosegle iznos od 1,7

milijardu eura u četiri godine članstva Poljske u EU, uvećanih za 1,73 milijarde eura jamstva. Ova dva brodogradilišta trebala su u kolovozu 2009.godine biti prodana investitorima iz Katara, ali uplata za njih nije stigla u predviđenom roku do 31.kolovoza pa je sada ponovo njihova budućnost upitna.

Brodogradilište Gdansk 2007.godine prodano je ukrajinskom poduzeću Donbass, te je jedino koje ne mora vratiti nedopuštene državne potpore. Ovo brodogradilište ima poseban značaj za Poljsku jer je tu stvoren radnički pokret Solidarity 1980.godine pod vodstvom Lech Walesa koji je imao važnu ulogu u borbi protiv komunizma 1980ih godina i u konačnici u pobjedi nad komunizmom. U srpnju 2009. EU je odobrila veliku državnu pomoć brodogradilištu Gdansk nakon što je poljska vlada predstavila novi plan restrukturiranja koji će osigurati dugoročnu održivost brodogradilišta. Pomoć kroz različite mjere vrijedna je 251 milijun eura. Subvencijama su prekršena europska pravila o konkurentnosti na tržištu brodogradnje, pa je proizvodnja u tom brodogradilištu morala biti značajno smanjena.

Iz navedenih aktualnih zbivanja iz poljske brodogradnje jasno je da se ona suočava s problemima i da ni ova brodogradilišta još uvijek nisu uspješno restrukturirana što je vidljivo iz velikih iznosa državnih potpora. Europska komisija strogo nameće svoja pravila, te se nedozvoljena pomoć mora vratiti. Proces privatizacije ni za poljska brodogradilišta nije jednostavan i pitanje je sudbine i opstanka dvaju brodogradilišta koja nisu privatizirana u predviđenom roku.

5. OBILJEŽJA HRVATSKE BRODOGRADNJE U KONTEKSTU PRIDRUŽIVANJA EU

U Hrvatskoj je registrirano 7 velikih (3.maj; Brodosplit; Brodosplit-BSO; Brodotrogir; Kraljevica; Viktor Lenac i Uljanik), 14 srednjih i 352 mala brodogradilišta koja su 2007.godine zapošljavala oko 16500 djelatnika i ostvarila ukupni prihod od 8,8 milijardi kuna. Brodogradnja je vrlo značajna u vanjskoj trgovini, te predstavlja 12% izvoza i 3% robnog uvoza Hrvatske (HGK, 2008). Udio domaćih inputa u ukupnoj vrijednosti izvezenih brodova procjenjuje se na oko 60-65%. Hrvatska brodogradnja- Jadranbrod ustanovljena je 1997. spajanjem Hrvatske Brodogradnje d.o.o. i Jadranbroda kao nadzorno stručno tijelo gdje se susreću interesi države kao većinskog vlasnika brodogradilišta i brodograđevne industrije. Svrha ove institucije je da se postepeno prilagođava potrebama brodogradilišta, te da nadzire korištenje sredstava državne pomoći za namjene za koje su odobrena.

Iz ranije analize jasno je da brodogradnja ima poseban status u EU, dalekoistočnim zemljama pa tako i u Hrvatskoj.

Tablica 2.

Isporuke brodova u 2008.godini i knjiga narudžbi hrvatskih brodogradilišta na dan 28. veljače 2009.

Brodogradilište	Isporuke brodova		Knjiga narudžbi	
	DWT	CGT	DWT	CGT
Uljanik, Pula	63 580	104 448	174 400	277 480
3.maj, Rijeka	170 179	99 173	219 500	122 639
Brodosplit, Split	408 768	114 753	526 642	201 225
Brodotrogir, Trogir	92 022	46 072	275 700	139 338
Kraljevica, Kraljevica	19 472	400 796	19 481	31 185
Ukupno	754 021	609 152	1 215 903	771 867

DWT= deadweight tons, nosivost broda izražena u metričkim tonama; CGT= compensated gross tonnage, kompenzirane bruto registarske tone, dobivaju se kao umnožak bruto registarskih tona koeficijentom c (koji ovisi o stupnju složenosti broda).

Izvor: *Brodogradnja, Vol. 60, br.1, 2009., str.14-17.*

U strukturi proizvodnje prevladavaju tankeri koji su 2008. predstavljali čak 50,4% proizvodnje mjereno u bruto registarskim tonama (CGT). Brodogradilište Uljanik te je godine isporučilo tri broda za prijevoz automobila i jedan ro-ro brod. Brodogradilište 3.maj proizvodilo je tri broda za prijevoz automobila, a brodogradilište Kraljevica tri trajekta. Ostalih 11 brodova pripalo je različitim oblicima tankera. Isto tako i u narudžbama tankeri imaju veliki udio (18 brodova od 39, odnosno oko 52% mjereno u CGT)

Ako se osvrnemo na modele brodogradilišta koji postoje u svijetu, treba reći da hrvatska brodogradilišta proizvode standardne brodove uz određene modifikacije koje naručitelji ne mogu naručiti u tvornicama brodova pa hrvatska brodogradilišta primaju narudžbe po svjetskim cijenama kojima ne uspijevaju pokriti troškove neselektivne gradnje. Hrvatsku brodogradnju dodatno opterećuju prateći ekstenzivni kapaciteti za proizvodnju komponenata za potrebe brodogradilišta (prateće djelatnosti, npr. proizvodnja dizel motora, bravarije, elektro opreme i sl.), visoki broj stalno zaposlenih i neadekvatna kooperacija (isključivo kao najam radnika s ručnim alatom). Navedena obilježja stvaraju opću sliku hrvatske brodogradnje koja zaostaje u makrotehnologiji i razvoju montažnih brodogradilišta za europskim brodogradilištima, te ostvaruje gubitke zbog komercijalne djelatnosti- visokih uvoznih cijena i niskih izvoznih cijena. Izuzetak je brodogradilište Uljanik koje je usmjereno na izgradnju brodova za posebne namjene, te uz viši stupanj tehnološkog razvoja i racionalizaciju broja zaposlenih ostvaruje pozitivne poslovne rezultate.

Ovakvo stanje u brodogradnji Hrvatske rezultat je naslijeđa razvoja brodogradnje u bivšoj državi koja je u razdoblju poslije 2.svjetskog rata provodila politiku industrijalizacije, a kroz brodogradnju se poticao i razvoj ostalih industrija (npr. proizvodnja čelika). Prateće djelatnosti razvile su se u okviru

brodogradilišta kako bi se što više smanjila potreba za uvozom, država je osigurala jeftino refinanciranje kredita za izvoz, inflacija je poništavala gubitke, te je u takvim okolnostima država podržavala poslovanje nekonkurentnih hrvatskih brodogradilišta. Došlo je do prekobrojne zaposlenosti, nefunkcionalne organizacije rada, a pravo stanje i problemi poslovanja postali su jasni nakon osamostaljenja Hrvatske nakon čega je prepoznata potreba za restrukturiranjem ove djelatnosti u cilju racionalizacije poslovanja.

Počevši od 1992. postojalo je nekoliko planova za restrukturiranje, koji su predviđali različite opcije preustroja brodogradilišta (odvajanje pratećih proizvodnji, privatizacija ili zatvaranje brodogradilišta i sl.), ali oni nisu uspjeli riješiti temeljne probleme ove djelatnosti. (Ministarstvo gospodarstva, 1995) . Valja ipak istaknuti dvije faze tehnološke obnove velikih hrvatskih brodogradilišta: 1999. Vlada je donijela odluku o financiranju prve faze tehnološke obnove brodogradilišta u iznosu od oko 100 milijuna DEM, te u razdoblju 2002.-2005. odobreno je još 60 milijuna USD (Sladoljev, 2008). Time je poboljšana tehnološka opremljenost velikih hrvatskih brodogradilišta pa su se ona po ovom kriteriju približila europskim, no to nije utjecalo na rješavanje problema ostvarivanja dugogodišnjih gubitaka. Uz ove planove došlo je i do nekoliko sanacija brodogradilišta u 1990-im, ali i 2000-im godinama, te su na taj način brodogradilišta oslobođena gubitaka i obveza iz prijašnjeg razdoblja, i raspoložu obnovljenim kapitalom. (Kersan-Škabić, 2002)

U izvještaju «Strategija razvitka brodogradnje» (Vlada RH, 2000) upozorava se na slabosti hrvatske brodogradnje: neadekvatni vlasnički odnosi i organizacijski modeli, nepovoljan odnos izravnog rada i administracije, nedovoljna efikasnost pripremnih funkcija, nedovoljna briga o stručnom kadru; niska proizvodnost, nedovoljna informatizacija brodograđevnog procesa.

Iz navedenog jasno je da su hrvatska brodogradilišta organizirana prema funkcionalnom principu, gdje je cjelokupna proizvodnja organizirana po fazama proizvodnje. Organizacijska struktura industrije, podsjeća na strukturu tvornice brodova koje postoje u azijskim zemljama, ali je bitno istaknuti da se poslovne strategije hrvatskih brodogradilišta uvelike razlikuju od njihovih. U azijskim su zemljama prisutni konglomerati koji predstavljaju složenu mrežu cjelokupne prateće industrije koje opskrbljuju samu brodogradnju (tzv. clusteri, keiratsu ili chaebol sustavi). S druge strane hrvatsku brodogradnju karakterizira tzv. tailor-made princip projektiranja i proizvodnje koja rezultira proizvodnjom u malim serijama, što dovodi do gubitaka brodogradilišta, članica grupa, te pratećih djelatnosti.

Danas hrvatska brodogradnja egzistira uz izdašnu pomoć iz državnog proračuna kroz subvencije i državna jamstva. U sektoru brodogradnje mogu se primijeniti specijalne potpore za: istraživanje i razvoj, zaštitu okoliša, sanaciju i restrukturiranje uz uvjet smanjenja kapaciteta, djelomično ili potpuno zatvaranje kapaciteta, inovacije u brodogradnji koje još nisu bile korištene, regionalne

potpore za nadogradnju ili modernizaciju postojećih poduzetnika zbog poboljšanja iskoristivosti postojeće opreme i uređaja. (AZTN, 2008).

Tablica.

Potpore brodogradnji u razdoblju od 2005.-2007.godine

Kategorija	2005.			2006.			2007.		
	mil. HRK	mil. EUR	udio (%)	mil. HRK	mil. EUR	udio (%)	mil. HRK	mil. EUR	udio (%)
Ukupne potpore	5057,4	683,4	100,0	7909,8	1080,2	100,0	8947,4	1219,7	100,0
Brodogradnja	642,8	86,9	12,7	2198,7	300,3	27,8	2306,6	314,4	25,8
Subvencije (1)	431,2	58,3	-	484,7	66,2	-	386,1	52,6	-
Udio u temeljnom kapitalu (2)	3,1	0,4	-	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Jamstva (3=5+6)	208,5	28,2	-	1714,0	234,1	-	1920,5	314,4	-
Državna jamstva sektoru brodogradnje									
	2005. u mil. RK			2006. u mil. HRK			2007. u mil. HRK		
Ukupna izdana državna jamstva za brodogradnju (4)	4088,1			4444,3			4837,3		
Izdana državna jamstva za sanaciju brodogradilišta (5)	0,0			1522,0			1701,0		
Potpore sadržana u izdanim državnim jamstvima bez sanacije (6)	208,5			162,0			220,0		

Izvor: AZTN, 2008.

U strukturi ukupnih potpora prevladavaju sektorske potpore s udjelom od 47% u 2007.godini, slijede horizontalne potpore s udjelom 16,5 i regionalne potpore s udjelom od 5,4%. U usporedbi sa strukturom potpora u EU očita je prisutnost obratnog redoslijeda oblika potpora, te je u EU najveći dio potpora namijenjen horizontalnim ciljevima zato što takve potpore u znatno manjoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje. Stoga je imperativ da se i u hrvatskom gospodarstvu poveća udio horizontalnih i regionalnih potpora, a smanji udio sektorskih potpora. Ako se osvrnemo na djelatnost brodogradnje uočava se da se potpore povećavaju u apsolutnim i relativnim pokazateljima, te su 2005.iznosile 12,7% ukupnih potpora, da bi 2007.godine predstavljale čak 25,8% ukupnih potpora. Ovakvo povećanje potpora rezultat je sanacije brodogradilišta koja je započela u drugoj polovici 2006.godine.³

U 2006. i 2007.godini potpore brodogradnji dodijeljene su uglavnom putem subvencija i državnih jamstava i predstavljaju 0,88 odnosno 0,84% BDP-a. Ukupna jamstva koje je država dodijelila veća su od iznosa uključenih u državnu

³ Uz to došlo je do promjene metodologije izračuna potpora u državnim jamstvima za 2005.godinu kada se iznosi jamstava nisu u cijelosti smatrali državnim potporom.

potporu zato što se sva jamstva ne uključuju u 100%-tnom iznosu u državne potpore jer ne dolazi do njihova protestiranja.

Spevec (2008) ističe potrebu restrukturiranja hrvatske brodogradnje koja mora imati za cilj povećanje proizvodnosti, učinkovitosti, fleksibilnosti poslovanja, tehnološku obnovu i jačanje aktivnosti usmjerenih na uvođenje novih proizvodnih programa i inovacije odnosno stvaranje uvjeta za rast konkurentnosti. U 2008.godini poduzetnici koji grade brodove i čamce sudjelovali su s 18,8% u ukupnom gubitku prerađivačke industrije odnosno s 56,9% u konsolidiranom financijskom rezultatu (s negativnim predznakom). Akumulirani gubici hrvatskih brodogradilišta procjenjuju se na oko 9 milijardi kuna početkom 2009.godine, što jasno ukazuje na nedovoljnu aktivnost države i neadekvatnu politiku u djelatnosti brodogradnje. Važan uzrok gubitaka jesu tečajne razlike i financiranje skupim kratkoročnim tuđim kapitalom.

U procesu pristupnih pregovora s EU bilo je potrebno uskladiti hrvatske zakone u području državnih potpora sa pravom EU, što je učinjeno stupanjem na snagu novog Zakona o potporama (NN 140/2005 kojim prestaje važiti ZDP NN 47/2003), donošenjem Uredbe o Državnim potporama (NN 50/2006) i Odluke o popisu pravila o državnim potporama (NN 121/2006). Prema tim novim propisima državne potpore za sanaciju i restrukturiranje mogu se dodijeliti poduzetnicima u teškoćama i to samo jedanput u 10 godina. Državne potpore za sanaciju u obliku jamstava na kredite i avanse za četiri brodogradilišta u ukupnom iznosu od 4,2 milijarde kuna odobrene su 21. rujna 2006., te su raspodijeljene na sljedeći način: brodogradilištima Brodosplit i 3. maj po 1,7 milijarde kuna; brodogradilištu Brodotrogir d.d. 625 milijuna kuna i Brodogradilište Kraljevica d.d. 221 milijun kuna. Tome treba pridodati i naknadno odobrenu državnu potporu (18. siječnja 2007.) za sanaciju Brodosplit Brodogradilišta specijalnih objekata d.o.o. u obliku jamstva na kredite u iznosu od 140 milijuna kuna (AZTN, 2008). Po tome je vidljivo da su sva velika hrvatska brodogradilišta osim Brodogradilišta Uljanik iskoristila mogućnost sanacije.

Uz to brodogradilištima su dodijeljene subvencije od Ministarstva mora, turizma, prometa i razvitka u 2006. godini za poticanje gradnje brodova za hrvatske brodare i ribolovne flote te za izgradnju i rekonstrukciju izletničkih brodova u hrvatskim brodogradilištima u iznosu od 68,6 milijuna kuna. Vlada je također utvrdila Program gradnje brodova (22.siječnja 2009.) prema kojem će država do 2011. poticati gradnju brodova za hrvatske brodare s ukupno 240 milijuna kuna. Cilj je Programa obnova flote hrvatskih brodara, veća sigurnost plovidbe i veći stupanj zaštite mora i okoliša.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja je u srpnju 2008.godine donijela odluku da se državne potpore brodogradnji odobravaju, nakon što Ministarstvo gospodarstva, rada i poduzetništva i Hrvatski fond za privatizaciju obavijeste Agenciju o završetku provedbe procesa privatizacije i dostave joj plan ulaganja i poslovni plan investitora, te drugu potrebnu dokumentaciju i isprave sukladno propisima o državnim potporama.

Iako je trenutak privatizacije hrvatskih brodogradilišta loš jer kriza nije pošteđila ni brodersku niti brodograđevnu industriju, te se bilježi pad prihoda broderskih kompanija i smanjenje narudžbi novih brodova, Hrvatska na putu prema EU nema mogućnost završiti proces pregovora (poglavlje Tržišno natjecanje) ako sektor brodogradnje ne bude funkcionirao na tržišnim principima. Preciznije, privatizacija hrvatskih brodogradilišta preduvjet je otvaranju pregovora u poglavlju Tržišno natjecanje. Europska komisija je, uz privatizaciju, smanjivanje državnih potpora, predložila smanjivanje kapaciteta za 40%. Hrvatska vlada je sredinom srpnja 2009. godine donijela odluku o prodaji pet hrvatskih brodogradilišta za jednu kunu, dok je za Uljanik bio predviđen posebni model. Nakon što je Europska komisija prihvatila poseban model privatizacije Uljanika najavljena je privatizacija na način da će se privatizirati 59,35% posto dionica po vrijednosti od 300 kuna po dionici, dok će se 25% zadržati za prodaju zaposlenicima pod posebnim uvjetima. Početna je vrijednost Uljanika 397,49 milijuna kuna. Budući da je to jedino hrvatsko brodogradilište koje je prošlo proces restrukturiranja sindikati su tražili da ono bude izuzeto iz zahtjeva o smanjenju zaposlenosti, što iz natječaja o privatizaciji nije vidljivo već se kupac obvezuje uskladiti proizvodne kapacitete sa izračunom koje će izraditi Ministarstvo nakon završetka privatizacije, pa bi prema tome moglo doći do smanjenja kapaciteta. Može se desiti da zainteresirani kupac ne prihvati Poslovni plan i program razvoja Uprave društva Uljanik, no u tom slučaju kupac mora sačiniti isti za razdoblje od pet godina i pri tome obuhvatiti i kompenzacijske mjere te vlastiti doprinos od najmanje 40% u ukupnim troškovima restrukturiranja. Ostala brodogradilišta prodaju se za jednu kunu, ali će realna cijena koju će kupac morati platiti iznositi između 20 i 50 milijuna eura (akumulirani gubici, kreditne obveze, planovi restrukturiranja). Iako je još u tijeku vremenski rok za otkup natječajnih dokumentacija u procesu privatizacije, predstavnici struke upozoravaju da se privatizacija odvija netransparentno i bez jasnih informacija i planova za budućnost, te da će proces restrukturiranja trajati još godinama kao što je slučaj u Poljskoj (Banka.hr).

Prema Odluci Vlade Republike Hrvatske, obveza novih investitora koji će biti odabrani u procesu privatizacije svakog brodogradilišta je da izrade plan ulaganja i poslovni plan, u skladu s kojima bi se trebalo izvršiti restrukturiranje brodogradilišta i uspostaviti njihova dugoročna održivost (rentabilnost) na tržišnim načelima, a prema pravilima i propisima o državnim potporama koji se odnose na dodjelu potpora poduzetnicima u teškoćama.

Privatizacijom hrvatskih brodogradilišta žele se postići sljedeći ciljevi:

- osiguranje dotoka svježeg kapitala,
- pristup novim tržištima,
- unapređenje upravljačkog know-how i poslovne efikasnosti, te
- poticanje uvođenja novih tehnologija. (PEP, 2009)

O samim rezultatima privatizacije u ovom se trenutku ne može dati procjena jer će to ovisiti o interesima i strategijama razvoja budućih većinskih vlasnika brodogradilišta.

Treba istaknuti i mogućnost povezivanja i okrupnjivanja brodogradilišta kao preduvjet racionalizacije i poslovanja s čime se već krenulo u maloj brodogradnji. Prema strategiji povećanja hrvatskog izvoza «Hrvatska izvozna ofenziva» kojoj su ciljevi povećati broj hrvatskih izvoznika, promijeniti strukturu izvoza, povećati konkurentnost proizvodnje repromaterijala, te osnovati 6 izvoznih klastera, osnovan je Klaster «Mala brodogradnje- plovila za sport i rasonodu». Klaster ima za cilj ponuditi međunarodnom tržištu moderna plovila za sport i rasonodu, kao i okrupnjivanje malih šķverova i proizvodnju plovila pod zajedničkom robnom markom. Sjedište klastera je u Brodarskom institutu u Zagrebu, osnovala ga je 21 tvrtka s područja cijele Hrvatske kojima se pridružilo još 8 novih članica- poduzeća koja se bave proizvodnjom i održavanjem plovila, proizvodnjom opreme, repromaterijala i servisera. Pozitivni rezultati vidljivi su iz zajedničkog nastupa (nastupa klastera) na sajmovima u zemlji i inozemstvu, a nakon početne faze djelovanja u klasteru se sada usklađuju očekivanja i mogućnosti članica.

4. ZAKLJUČAK

Prethodna analiza ukazuje na neodrživost postojećeg stanja u hrvatskoj brodogradnji, te naglašava potrebu suočavanja brodogradnje s tržišnim principima i sa sve manjom potporom države. Takva situacija zahtijeva iznalaženje modaliteta opstanka i profilacije na tržištu, što se ne može postići dosadašnjom orijentacijom proizvodnje brodova. Problem je u visokoj proizvodnoj usmjerenosti na segment srednje složenih brodova zbog činjenice što su u tom segmentu najvažniji proizvođači Južna Koreja i Japan, a hrvatska brodogradilišta ne mogu ponuditi cijene na razini južnokorejskih. Stoga bi se ulaskom u EU trebala nametnuti potreba preusmjeravanja proizvodnje na segment izgradnje najsloženijih tipova brodova koji su karakteristični upravo za brodogradnju u zemljama Europske unije, a koji ujedno postižu znatno više cijene na svjetskom tržištu. Problematika je kompleksna i nalaže organizacijske, tehnološke i proizvodne promjene. Učinkovitost gradnje broda uključuje: osiguranje najpovoljnije nabave potrebnog materijala; optimiziranje svakog procesa i planiranje svih operacija s ciljem osiguranja neprekinutog protoka materijala i optimalno iskorištenje raspoloživih resursa.

U zapadnoeuropskim zemljama veliki dio proizvodnje broda ne proizvodi se u samim brodogradilištima već se nabavlja od specijaliziranih proizvođača, zato je jedan od imperativa odvojiti prateće djelatnosti i s njima uspostaviti čvrstu mrežu. U cilju rasta konkurentnosti nezaobilazan je kontinuirani tehnološki razvoj i poticanje inovacija (unutar brodogradnje, ali i vanjskih poveznica: dobavljači, znanstveni instituti itd.).

Primjer Poljske pokazuje da je politika velikih i nedopuštenih državnih potpora suprotna načelima tržišnog natjecanja Europske unije, te je djelatnost dovedena na rub opstanka opterećena vraćanjem primljenih subvencija, ali i privatizacijom koja se u 2009. nije uspješno realizirala. EU se ozbiljno suočila s problemom subvencioniranih djelatnosti (kao što je brodogradnja) u novim zemljama članicama, te sada unaprijed želi nametnuti sposobnost opstanka djelatnosti po tržišnim uvjetima i državna pomoć mora biti u granicama i u skladu s kriterijima koji postoje u EU. Zato se nakon neuspjelih programa restrukturiranja nameće potreba privatizacije hrvatskih brodogradilišta kako bi se ispunilo mjerila za otvaranje pregovora u poglavlju Tržišno natjecanje. Trenutak privatizacije je loš s obzirom na globalnu recesiju, a upitan je i opstanak brodograđevne djelatnosti u svim brodogradilištima što će ovisiti o interesima budućih većinskih vlasnika brodogradilišta. Privatizacija ne mora nužno biti negativan proces, no s obzirom na ranija hrvatska iskustva postoji bojazan da će Hrvatska izgubiti još jednu tradicionalnu industriju. Konačni će efekti ovisiti o poslovnoj strategiji investitora, a pokazalo se da privatni vlasnici mogu upravljati svojom imovinom bolje od države. Prije samog ulaska u EU bit će poznati vlasnici brodogradilišta pa će oni provesti određena restrukturiranja u cilju povećanja rentabilnosti proizvodnje, smanjenju gubitaka i postizanju pozitivnog poslovnog rezultata.

Uz očekivanje da će budući investitor zadržati djelatnost brodogradnje sigurno je da će morati doći do jačeg povezivanja i suradnje brodogradilišta (mogućnost formiranja klastera) u cilju racionalizacije poslovanja i povećanja konkurentnosti. Ulazak u EU može pružiti šansu hrvatskim brodogradilištima da se kroz integraciju s europskim preorijentiraju na proizvodnju skupih složenih brodova (putničkih ili specijalnih brodova), te da potaknu tehnološki razvoj i inovativnost za što će jedino moći dobiti potporu države.

LITERATURA

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2008): Godišnje izvješće o državnim potporama za 2007.godinu, <http://www.aztn.hr>

Agreed Minutes Related to the World Shipbuilding Markets, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2000/l_155/l_15520000628en00490050.pdf

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

Banka.hr: Privatizacija brodogradilišta- kazna za sedam godina nerada, <http://www.bankamagazine.hr> (10.09.2009.)

Bitzer, J. and von Hirschhausen, Ch. (1997): The Shipbuilding Industry in East and West: Industry Dynamics, Science and Technology Policies and Emerging Patterns of Co-operation, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Discussion Paper, No.151.

Council Regulation (EC) No 1177/2002 of 27 June 2002 concerning a temporary defensive mechanism to shipbuilding, Luksemburg, 2002.

European Commission (2002): "Industrial Policy in an Enlarged Europe", COM(2002) 714 final of 11.12.2002, <http://ec.europa.eu>.

European Commission (2004): State aid to shipbuilding (II), http://europa.eu/legislation_summaries/competition/specific_sectors (OJ C 317 of 30.12.2003)

European Commission (2007): «LeaderSHIP 2015 Progress Report», COM (2007) 220 final, Commission Working Document, <http://ec.europa.eu>

European Commission (2008): State Aid Scoreboard, COM(2008) 751 final, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/archive/2008_autumn_en.pdf

European Commission, (2003): «LeaderSHIP 2015. Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, COM (2003) 717, <http://ec.europa.eu>

HGK (2008): Brodogradnja, Sektor za industriju, <http://www.hgk.hr>.

Hrvatska izvozna ofenziva, www.hio.hr

Ivanković, J., Ljubenković, B. i Žiha, K. (2009): Pregled brodogradnje trgovačkih brodova u svijetu, Brodogradnja, Vol.60, br.1, str.44-50.

Jović, I.; Kesner-Škreb, M (2006): Reforma državnih potpora u Hrvatskoj, u «Pridruživanje Hrvatske Europskoj uniji: izazovi sudjelovanja» (ur. K. Ott), Institut za javne financije, Zagreb, <http://www.ijf.hr/Eu4/jovic-skreb.pdf>.

Kersan-Škabić, I. (2002): Konkurentnost hrvatske brodogradnje, Ekonomski pregled, Vol. 53, br. 1-2, str. 144-163.

Klasić, M. (2004): Kriza hrvatskih brodogradilišta, uzroci i odrednice raspleta, XVI Symposium SORTA 2004.

Klasić, M. (2007): Poslovna strategija i rizici brodograđevne industrije, Brodogradnja, Vol.58, br.3, str. 252, 313-318.

Kroes, N. (2008): Restructuring of Polish shipyards, Declaration at plenary session of European Parliament, Strasbourg, 21.10.2008, Speech/08/551.

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

Ministarstvo gospodarstva (1995): Program restrukturiranja hrvatske brodograđevne industrije, Sektor brodogradnje, Zagreb, svibanj 1995.

OECD (1994): Agreement on Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry, <http://www.oecd.org>.

OECD (1998): Agreement on Guidelines for Officially Supported Export Credits for Ships, <http://www.oecd.org>.

OECD (2009): OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), <http://www.oecd.org/sti/shipbuilding>.

Pretpristupni ekonomski program 2009.-2011., <http://www.vlada.hr>.

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

Sladoljev, Ž. (2008): Hrvatska brodogradnja- izazovi i mogućnosti, Brodogradnja, Vol.59, br.2, str.163-165.

Spevec, O. (2008): Hrvatska brodogradnja- nužnost promjena i prilagodbi tržištu, SORTA.

The Shipbuilding and Ship Repair Sectors in the candidate countries: Poland, Estonia, The Czech Republic, Hungary and Slovenia, Final report, NOBE Independent Center for Economic Studies, <http://www.nobe.pl>

Uredba o državnim potporama (NN, br. 121/2003; NN, br. 50/2006)

Zakon o državnim potporama (NN, br. 47/03 i 140/05).

Ines Kersan-Škabić, Ph. D.

Associate professor

Department of Economics and Tourism

Juraj Dobrila University of Pula

E-mail: ikersan@efpu.hr

**SHIPBUILDING INDUSTRY IN THE EU AND CROATIA –
REALITY AND CHALLENGES*****Abstract***

The negotiations of Croatia with the EU concerning the Chapter on Market Competition demand for the ability of all business subjects (including shipbuilding subjects as well) to perform their activities without receiving state sector subventions. The paper researches the main features of the shipbuilding industry within the EU, with a special emphasis on the size and structure of the state subventions. The case of Polish shipbuilding is analyzed, an industry faced with the return of the oversized state subventions and unsuccessful privatization of two major shipbuilding yards. It is concluded that the situation in the Croatian shipbuilding industry is unsustainable in the aspect of the production orientation, organizational activity and the amount of the state subvention it receives. The moment for privatization is bad considering the global recession circumstances. The survival of the shipbuilding activities in all shipbuilding yards is also questionable and dependable on the interests and business strategies of the future majority owners of the shipbuilding yards. Joining the EU might give a chance to the Croatian shipbuilding yards to re-orientate, through the integration, and start producing more sophisticated ships, and thus generate the technological development and innovativeness as a precondition for the growth of competitiveness, which will grant the state subvention.

Key words: shipbuilding, state subventions, privatization.

JEL classification: L92

