

NIKAD NEĆEMO NAPUSTITI BRODOGRADNJU

Važno je to da smo kroz svoj program restrukturiranja Brodosplita **uspjeli postati fleksibilni i tržišno održivi. To znači da ćemo sutra, ako bude isplativo raditi najsofisticiranije projekte - raditi njih**, a ako bude isplativo raditi najjednostavnije projekte, onda ćemo raditi njih piše Jozo Vrdoljak vrdoljak@privredni.hr

više od
200 mil €
očekivani promet DIV Grupe u
2016.



oko
100 mil €
očekivani ovogodišnji prihod
Brodosplita

10 mil €
investirat će se u gradnju
tvornice betonskih pragova

S Tomislavom Debeljakom, vlasnikom i predsjednikom Uprave samoborske DIV Grupe u sklopu koje posluje i splitski Brodosplit, razgovarali smo i o projektima DIV-a i o poslovanju tog brodogradilišta.

■ Kakva je ova godina za DIV i Brodosplit?

- Ukupni promet cijele DIV Grupe ove će godine premašiti 200 milijuna eura, dok će Brodosplit uprihoditi nešto više 100 milijuna eura. Godinu ćemo završiti pozitivno, unatoč nastavku

KADA SMO PREUZELI BRODOSPLIT, ODMAH SMO NAPUSTILI SVE PROJEKTE KOJI DONOSE GUBITKE

utjecaja na poslovanje iz razdoblja prije preuzimanja ili utjecaja neispunjenih obveza države iz Ugovora o prodaji i prijenosu dionica Brodosplita što nam donekle opterećuje poslovanje. Da nema toga, dobit Brodosplita bi bila desetak milijuna eura, a ovako planiramo da će iznositi oko 30 milijuna kuna.

■ Koji su to negativni utjecaji prošlosti?

- To su primjerice kamate na koncesijsku naknadu iz razdoblja od 2011. do 2013. godine, koje su trebale biti zatvorene još prije privatizacije. Osim toga, i dalje se plaćaju određene odštete radnicima prema raznim sudskim odlukama iz

razdoblja prije privatizacije. Neispunjenje obveza države iz Ugovora rezultira kamatama koje plaća Brodosplit. Sve to u ovoj godini nas stoji oko 40 milijuna kuna.

■ Što je s vašom investicijom u izgradnju tvornice betonskih pragova u Sisku?

- Očekujemo da Grad Sisak do kraja riješi pitanje potrebne infrastrukture, kako bismo nastavili s investicijom. Konkretno, nije riješen pristup željeznici, napajanju električnom energijom i slično.

■ Koliko vrijedi ta investicija?

- Ulažemo u gradnju tvornice betonskih pragova te bi 50 posto proizvodnje plasirali u Hrvatsku, a polovinu u Austriju gdje imamo stalnog kupca, te u Mađarsku, Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu. Ukupna investicija koja je planirana kroz dvije faze iznositi će 10 milijuna eura. Znači u prvoj fazi minimalno ćemo investirati više od šest milijuna eura.


■ Kada očekujete da će se ti problemi riješiti?

- Realno bi bilo da se taj problem riješi za pola ili najkasnije za godinu dana.

■ Kako posluje vaša tvornica u Kninu?

- Radi se o najvećoj proizvodnoj investiciji u zadnjih pet godina. Dosegli smo 80 do 90 posto proizvodnog kapaciteta, a izvozimo oko 90 posto proizvodnje. Upravo radimo na izvozu u SAD. Pri tome nam na ruku ide činjenica da bi SAD trebao povećati carinske stope na proizvode iz Kine.

■ Brodosplit je dobio posao izgradnje broda za krstarenje polarnim područjima Polar ▶

A man with a shaved head and light blue eyes, wearing a light blue button-down shirt, is sitting at a desk. He has his hands clasped in front of him. On the desk is a large architectural drawing or blueprint. The background is a plain, light-colored wall.

**Položili smo četiri kobilice
za gradnju kontejner-
feeder brodova na LNG
pogon. Gradit će se za Baltik
koji je ekološka zona**

Rekonstrukcija željezničke pruge vrijedna 1,24 milijarde kuna

Možete li nešto reći o ugovoru koji je DIV kao dio konzorcija dobio u izgradnji i rekonstrukcije pruge?

- Mi smo dio konzorcija koji je s HŽ Infrastrukturuom potpisao Ugovor o izgradnji i rekonstrukciji pruge Dugo Selo-Križevci,

vrijedan 1,24 milijarde kuna. U konzorciju su, osim DIV-a, Zagreb Montaža i Dalekovod. Sličnu suradnju imamo i s Deutsche Bahnom. Nama je ta tržišna niša dosta važna, a širili bismo se i izvan Hrvatske.

Brodosplit je već dosegao pokazatelje dugoročne održivosti. To je i bio cilj restrukturiranja pa mogu reći da je po svim kriterijima potpuno zdrava tvrtka. Za razliku od ostalih, mi imamo veliki vlastiti doprinos.



► **Expedition Cruise Vessel. Kakav je to brod?**

- Riječ je o gradnji prvog takvog broda u svijetu te ima visoku dodanu vrijednost kako za kupca, tako i za graditelja, što je i osnova uspješnog posla. Ugovarali smo ga dugo tako da smo dosta stvari pripremili kako bismo započeli s gradnjom. Brod će biti izgrađen u klasi LR PC6 (Polar Class 6) kakva se do sada još nije gradila u Hrvatskoj. Na svojih osam paluba moći će ugostiti 196 putnika u 95 kabina o kojima će se brinuti 69 članova posade u 35 kabina. Brod će biti dugačak 107,6 metara, širok 17,6 metra. Pokretat će ga dva motora ukupne snage 4200 kW i dostizati će brzinu od 15 čvorova. Brod će biti opremljen svim potrebnim rješenjima i opremom kako bi putnici mogli u potpunosti promatrati ledenjake iznad i ispod razine mora, uživajući u promatranju jedinstvenog biološkog i životinjskog svijeta iz najboljih perspektiva. Putnici će biti smješteni u luksuznim kabinama i apartmanima, gdje će im se s više-struko osiguranim sustavima koji ih opslužuju omogućiti siguran i ugodan boravak. Dizajn i sva tehnička rješenja djelo su Brodosplitovih stručnjaka koji i ovim poslom potvrđuju svoju ključnu ulogu u pozicioniranju Brodosplita visoko na listi tehničkih kompetencija i graditeljske konkurentnosti.

■ **Imate li još ambicija kad je riječ o gradnji brodova za krstarenje polarnim područjima?**

- U zadnjih dvadesetak godina jako malo je takvih brodova izgrađeno u svijetu, tako da su sada traženi. Znači, svaki igrač na tržištu kretno je u izgradnju takvih brodova. To je jako dobra tržišna niša, pa se nadamo da ćemo uskoro ugovoriti još nekoliko brodova u toj klasi.

■ **Je li točno da su najveća europska brodogradilišta za putničke brodove - talijanski Fincantieri i njemački Meyerwerft - popunjena do 2022. godine?**

- Istina je da imaju popunjene kapacitete, ali velikim, odnosno, mega krucerima duljim od 300 metara. Nisu popunjena srednjim ili manjim tipovima krucera što je naše interesno područje.

■ **Radi li se o isplativim projektima?**

- Kada smo preuzeli Brodosplit, odmah smo napustili sve projekte koji donose gubitke. To je normalno jer brodogradilište više nema državu iza sebe koja će pokrivati gubitke. Te 2013. godine offshore tržište bilo je zanimljivo, ali smo imali sreće što nismo imali značajnije projekte u tom dijelu, jer se to tržište strmoglavo. Posao gradnje krucera se pokazao kvalitetnim i mi smo trenutačno u visokoj fazi ugovaranja gradnje još nekoliko brodova u tom dijelu.

■ **Gdje je šansa europske brodogradnje?**

- Europska brodogradnja u ovom trenutku jedino može biti profitabilna u gradnji putničkih brodova.

■ **Kako ide program restrukturiranja Brodosplita i kada će završiti?**

- Brodosplit je već dosegao pokazatelje dugoročne održivosti. To je i bio cilj restrukturiranja pa mogu reći da je po svim kriterijima potpuno zdrava tvrtka. Za razliku od ostalih, mi imamo vlastiti veliki doprinos. Pokrili smo ga već 80 posto i još jedino trebamo dovršiti ostatak procesa restrukturiranja. To ćemo riješiti već iduće godine. Inače, zadani program restrukturiranja treba biti dovršen do ožujka 2018. godine.

■ **Koliki je vlastiti doprinos Brodosplita?**

- Ukupni vlastiti doprinos Brodosplita određen je na razini većoj od dvije milijarde kuna, no tek će se na kraju znati točan izračun. Mi ćemo ga do 2018. godine pokriti i više nego što je potrebno jer smo ušli u niz novih projekata.

■ **Što je bilo dobro, a što loše u zadanim programima restrukturiranja?**

- Bilo je loše to što se smanjivala tonaža, a ulaganje u vlastitu flotu bilo je ono dobro. Jedan od primjera bio je taj da se ulaže u bulk carriere kada je vozarina bila 36.000 dolara dnevno. Znači, program je predviđao gradnju tog broda s gubitkom, ali bismo to kroz vlastitu flotu nadoknadili s tada odličnim vozarinama. Međutim, te vozarine su drastično pale 2012. godine što je rezultiralo time da smo odlučili

graditi drugačije brodove. Važno je to da smo kroz svoj program restrukturiranja Brodosplita uspjeli postati fleksibilni i tržišno održivi. To znači da ćemo sutra, ako bude isplativo raditi najsofisticiranije projekte - raditi njih, a ako bude isplativo raditi najjednostavnije projekte, onda ćemo raditi njih. Brodogradnju nećemo nikada napustiti, a ako su izvanbrodograđevni projekti isplativi, radit ćemo i njih.

■ Koji su to izvanbrodograđevni projekti osim Vrata Venecije?

- Vrata Venecije su naš najznačajniji izvanbrodograđevni projekt. Pored njega imamo gradnju stambenih i velikih industrijskih kontejnera, dizalica, čeličnih konstrukcija. Tu je odlična profitabilnost i zahvaljujući takvim projektima Brodosplit posluje profitabilno. Što se tiče same brodogradnje, tu nastojimo biti barem na pozitivnoj nuli. Mogu reći da tu ima prostora za unapređenje profitabilnosti.

■ Imate li problema s nedostatkom radne snage u brodogradilištima?

- Da, to je veliki problem. Recimo, kad smo imali prigodu prije dvije godine ugovoriti gradnju nekih brodova, država nam nije dozvolila uvoz radnika tako da smo odustali od tih projekata. To se u to vrijeme svakako tumačilo, pa čak i s ministarske razine. Trebali smo tada oko 1000 radnika i nije nam dozvoljen uvoz. Tada smo stornirali ugovore. Kada su i ostala

tada u Brodosplitu radilo više tisuća radnika, što je nemoguće realizirati. Znači, trebali bismo uvoziti radnike iz Njemačke i Italije - što znači da bismo bili nekonkurentni, a uvoz iz zemalja izvan EU-a, gdje je cijena rada slična našoj, je ograničen. Mislim da bi država mogla biti brža i efikasnija na način da - ako mi pokažemo jamstvo da smo ugovorili projekte - dozvoli uvoz radnika. Ovako, mi ćemo u optimalnoj situaciji u Brodosplitu imati oko 3000 proizvodnih radnika.

■ Je li moguće rješenje razmjena radnika među hrvatskim brodogradilištima?

- Hrvatska brodogradnja je općenito mala i to treba imati na umu. Mi smo sličnu inicijativu pokrenuli 2013. godine i nešto samo napravili samo s Brodotrogirom. Naravno da bismo trebali puno više surađivati na tom planu. Dao sam svojim menadžerima naputak da pokušaju nešto inicirati u tom smislu jer svi trebamo surađivati.

■ Izgradili ste jahtu za vlastitu flotu. Koliko su to unosni poslovi?

- To su najunosniji brodovi jer je zarada na njima oko 30 posto. Gradnja jahti je možda i jedina niša u brodogradnji koja ima toliku zaradu. Jahtu Katinu smo dali u najam i predviđamo da će od iznajmljivanja isplatiti uloženo za nešto više od šest godina. U to vrijeme jahta će vrijediti oko 70 posto svoje cijene tako da nema profitabilnijeg posla. Znači, mi za vlastitu flotu umjesto bulk carriera gradimo jahte.

■ Jeste li ugovorili još neku jahtu?

- Nismo još, ali idućih tjedana trebali bismo ugovoriti gradnju polarne jahte koju ćemo graditi u Brodogradilištu specijalnih objekata. Nama je u interesu svakih devet mjeseci izgraditi jahtu. Gradnja jahti je jako pozitivna priča kao i gradnja malih jedrenjaka dužine 63 metra. Planiramo ustrojiti vlastitu prodaju, tehnički menadžment koji će biti potpora budućim kupcima. U tom dijelu povezali bismo se s malim brodogradilištima kako bi i oni mogli graditi takve brodove. Nama su takvi projekti dobrodošli jer popunjavamo rupe kada imamo prazne hodove. Tako imamo stalni angažman stručnih radnika.

■ Imate li još nekih novih projekta u Brodosplitu?

- Položili smo četiri kobilice za gradnju kontejner-feeder brodova na LNG pogon. Gradit će se za Baltik koji je ekološka zona. Za razliku od običnih kontejnerskih brodova ti brodovi bi samo uštedom goriva i troškovima održavanja isplatili investiciju za 30 godina. To je velika prigoda, a mi te brodove možemo graditi povoljnije od kineskih brodogradilišta. ■



Brod za krstarenja polarnim područjima Polar Expedition Cruise Vessel bit će prvi takav brod u svijetu i ima visoku dodanu vrijednosti kako za kupca, tako i za graditelja, što je i osnova uspješnog posla. Ugovarali smo ga dugo tako da smo dosta stvari pripremili kako bismo započeli s gradnjom.

AKO POKAŽEMO JAMSTVO DA SMO UGOVORILI PROJEKTE, DRŽAVA BI MOGLA BITI BRŽA I EFIKASNIIJA I DOZVOLITI NAM UVOZ RADNIKA

hrvatska brodogradilišta ugovorila određene poslove, onda su svi postali svjesni nedostatka radnika. Ono što smo mi učinili u situaciji u kojoj nam nije bio dozvoljen uvoz, bilo je to da smo započeli obuku i obučili više od 500 novih radnika. Trenutačno u Brodosplitu radi ukupno oko 2200 radnika.

■ Je li vam to sada dovoljno?

- Naravno da nije, jer ako ugovorimo potencijalne projekte - što je dosta izgledno - trebat ćemo puno više proizvodnih radnika. To znači da bi