



Mladen Gerovac

| 14 kolovoza, 2023

Boris Vukušić: “Nakon svih uspona i dramatičnih padova hrvatska mala brodogradnja ponovo napreduje”

HRVATSKA MALA BRODOGRADNJA

Za sva saznanja o prošlosti, sadašnjosti i budućnosti hrvatske male brodogradnje nema boljeg sugovornika od Borisa Vukušića. Boris je u tom poslu već više od 25 godina, a posljednjih 16 predsjednik je Udruženja malih brodograditelja, koja je nedavno prerasla u Grupaciju male brodogradnje pri Hrvatskoj gospodarskoj komori. Tema našeg razgovora je stanje u hrvatskoj maloj brodogradnji te što se poduzima i što treba poduzeti da se osigura njen daljnji rast.

Suvremena mala brodogradnja ima korijene u hrvatskoj tradicijskoj brodogradnji. Kako je sve počelo?

Početak je bio sa 6 -7 firmica koje su preostale nakon Domovinskog rata i nakon privatizacije. Imali smo lijep razvoj sve do 2008. godine. Mislim čak da smo tada imali i najveći eksponencijalni razvoj male brodogradnje u svijetu. Tada je donesen onaj famozni zakon o posebnim porezima na plovila, vozila, zrakoplove, motorkotače koji je puno toga poremetio na tržištu i uništio puno firmi.

Bio je to takozvani porez na luksuz tadašnjeg ministra financija **Ivana Šukera** i predsjednice Vlade **Jadranke Kosor**. Donesen je zbog nerazumijevanja. Ukazivao sam Šukeru i njegovim ljudima da u Hrvatskoj zapravo nema proizvodnje automobila, zrakoplova i motorkotača, jedino što proizvodimo jesu plovila, brodice, brodovi i da je to nešto što plasiramo na domaćem i na stranom tržištu, da nam je to izvozni biznis i da od toga žive brojne obitelji.



U tom momentu je oko 2000 ljudi bilo zaposleno u sektoru i oko sektora male brodogradnje, što znači: mala brodogradnja u drvu, poliesteru, ovlašteni brodogradnjači, serviseri, proizvođači brodske opreme, projektanti ... To nas je nažalost do 2011. godine srozalo na same početke. Krenuli smo ponovo, osnovali smo i klaster male brodogradnje, koji je uvršten među strateške izvozne klustere Republike Hrvatske. U to vrijeme, godine 2010. i 2011., uspjeli smo kao Udruženje male brodogradnje pri HGK dogovoriti s predsjednikom vlade, vladom i ministarstvom gospodarstva bespovratna sredstva za oporavak male brodogradnje što je bio dobar poticaj malim brodograditeljima. A onda su nastupile nove nevolje – korona i lock down.



Igor Meštrović graditelj supergumenjaka Bura / Snimio Mladen Gerovac

Nakon svih tih uspona i padova, kako stoji mala brodogradnja danas?

Najprije treba uzeti u obzir da Hrvatska broji oko 3.800.000 stanovnika. koliko ih ima jedan veći grad, recimo Rim ili Milano. A u sektoru male brodogradnje danas imamo ukupno registriranih oko 280 firmi od kojih 70-tak posluje vrlo uspješno. Mogu reći da se u posljednjih dvije i pol do tri godine lijepo oporavljamo i da mala brodogradnja napreduje. Sve se više izvozi, prepoznaju nas u Europi i u svijetu. Neke naše firme rade posebne brodove, brodove specijalne namjene za europske i prekomorske države, neke firme uspješno grade charter brodove.

Imamo i napredak u tehnologiji gradnje – dosta proizvođača je prešlo na vakuum infuzije i apliciranja, imamo i dosta proizvođača specijalnih plovila te onih koji grade u aluminiju. Većina ih se prilagođava ekološkim standardima



očuvanja prirode.

Što se tiče novih tehnologija, čiste i ekološke proizvodnje to uspješno radi, na primjer firma Mar servis iz Kaštelira. Oni rade brodove od organskih materijala, od organskih smola i prediva, rade vakuum infuzijom, od manjih brodova do velikih putničkih katamarana sa solar elektropogonima. Ugrađuju elektromotore koji su proizvod jedne naše sjajne firme Tema d.o.o. u Puli.

Tema je jedna od boljih firmi na svijetu u proizvodnji elektropropulzija za sve veličine plovila – od manjih brodice do velikih preookeanskih kruzera i tankera. Dosta firmi se specijaliziralo za proizvodnju profesionalnih, gospodarskih plovila. Na stranom tržištu prepoznaju našu kvalitetu. Nemamo, niti smo ikad imali serijsku proizvodnju kao što imaju Francuzi, Poljaci, Turci, Talijani. nismo imali veću serijsku proizvodnju brodice a sad je na tom putu RAND koji uspješno grabi naprijed modernim dizajnom brodice. Naši brodovi u svijetu su prepoznati po individualnom odnosu prema kupcu. I prepoznati smo po dizajnu, kvaliteti i tradiciji. Nama su more i brodogradnja u krvi, mi imamo vrsne inženjere brodogradnje, vrsne fakultete brodogradnje – zagrebački, splitski riječki ... Nažalost, ostali smo bez Brodarskog instituta. Taj je Brodarski institut uz naše fakultete bio kičma razvoja brodogradnje. Imali smo tamo i bazene za testiranje, i proračune, i stručnjake ...

Što se dogodilo s Brodarskim institutom?

Mislim da je najveća greška napravljena u onom momentu kad je Brodarski institut stavljen na tržište i odvojen je od državnog proračuna. Brodarski institut je bio prije svega specifična znanstveno-istraživačka ustanova. Jest da su tamo testirali svoje brodove i jahte najrenomiraniji proizvođači u svijetu kao što su Riva i Benetti. ali teško da takva institucija može opstati samo od usluga gospodarstvu. Pogotovo što u onim fazama globalne recesije kad je sve stalo, tamo je radilo dosta inženjera. Nažalost, to je, bojim se, otišlo u nepovrat. Njegove projekte iskopirale su neke istočnoazijske zemlje, i sada su one velike sile u brodogradnji. Tamo je možda trebao biti muzej hrvatske velike i male brodogradnje te edukativne radionice za djecu, i priprema za studij strojarstva i brodogradnje.



Marsel Brkić s novom Leidi / Snimio: Mladen Gerovac

Što bi trebala poduzeti država da prestane biti „maćeha“ hrvatskoj maloj brodogradnji?

Bilo bi dobro da nas država ponovno prepozna kao stratešku izvoznu granu. Država – odnosno ministarstvo turizma i ministarstvo gospodarstva bi moglo subvencionirati kupnju domaćih brodova za gospodarske svrhe i to se ne bi kosilo s pravilima Europske unije o tržišnom natjecanju. Mi smo broj 1 u svijetu što se tiče čarter flote, a ona se obnavlja svakih 5-6 godina. Bio bi to poticaj da se ti brodovi više nego dosad grade upravo u našim brodogradilištima. Isto tako držim da bi se trebalo davati povoljne kredite i poticaje za izgradnju energetske učinkovitih poslovnih prostora, sa solarnim panelima i vjetroelektranama, za vlastite potrebe ili za potrebe HEP-a.

Nadalje, poznato je da naši mali brodograditelji proizvode dio flote koji koriste razni ponuđači apartmana, kao unaprjeđenje kvalitete turističke ponude. U vrijeme kada je naša mala brodogradnja praktički uništena potezima države, tj. vlade Jadranke Kosor, naši vlasnici apartmana i malih hotela kupovali su takve male brodove u Italiji.



Pomoglo bi da država subvencionira vlasnike apartmana i malih hotela da plovilima unaprjeđuju turističku ponudu kao što je to činila s gradnjom bazena.

Problem je i nedostatak stručne radne snage. Srednjoškolski obrazovni sustav valja prilagoditi potrebama male brodogradnje. Još 2007. godine predlagao sam da se u srednjoškolsko obrazovanje uključi školovanje za prerađivače kompozitnih materijala u kojem bi prve dvije godine bilo opće obrazovanje, a zatim dvije godine stručno usmjerenje: dalje za kemijskog inženjera ili za studij brodogradnje. Ili bi se odmah mogli zaposliti na takvim poslovima u brodogradnji. Jedan kvalitetan online edukativni program za rad s kompozitnim materijalima razvila je 3D grupa iz Svete Nedelje. Program je sufinancirala EU, a sa sugestijama prilikom izrade programa sudjelovali smo i mi kao Grupacija male brodogradnje.

Zatim, korištenje povoljnih kredita i bespovratnih sredstava EU za najveći broj malih brodograditelja je velika nepoznanica pa su im ta sredstva nedostupna. Njima treba pomoć. Tko bi im u tome trebao pomoći? HGK tu može pomoći, ali onima koji plaćaju članarinu. I država bi mogla pojednostaviti svu tu potrebnu dokumentaciju. Ne uvjetuje baš sve Europa. Neke stvari smo mi sami zakomplicirali. Recimo, da ministarstvo gospodarstva i europskih fondova i razvitka subvencionira konzultantske firme za pružanje usluga malim brodograditeljima prilikom izrade dokumentacije. Njihovi troškovi ulaze u ukupni trošak i priznaju se, međutim trebalo bi biti više konzultanata koji bi bili plaćeni iz proračuna da ljude konzultiraju, da kontaktiraju male brodograditelje, da ih upućuju u mogućnosti i da im kažu – nemojte se plašiti. Učinit ćemo sve da povučete sredstva koja su vam potrebna. Tu je i praćenje svega, vidljivost prema regulama EU. Ljudi se u tome svemu pogube, nema im tko objasniti. Dakle, i tu bi se država trebala angažirati.



Goran i Boško Popara uspješno proizvode popularne brodice u svojoj tvrtki Arba nautika / Snimio Mladen Gerovac

Kako im pomaže Grupacija male brodogradnje?

Kroz rad udruženja, odnosno sada grupacije, održali smo preko 30 sjednica, i na svakoj je bilo po 2-3 stručnih predavanja, ukupno barem 100, sve iz domene male brodogradnje. Od sigurnosti na radu i financiranja do tehnologije rada. Imali smo i workshopove za ispravan rad s kompozitnim materijalima, za napredne tehnologije itd. Ali tu je uvijek bilo 20 do 30 ljudi, a imamo oko 280 tvrtki koje su registrirane u domeni male brodogradnje. Nitko ne razmišlja kako to da nikome nije niti jedna inspekcija došla posljednjih tri godina. Niti zašto nema više onih velikih trošarina koje su ih uništile. To je napravilo naše udruženje. No morate imati jednu kritičnu masu ljudi koje zastupate da bi se mogli postaviti sa svojim zahtjevima. Jer nije se lako boriti s politikom. Imali smo klaster male brodogradnje, to je bio top down klaster, znači organiziran od vrha države prema malim brodograditeljima. Jedne godine smo imali najveći štand na sajmu u Düsseldorfu. Ljudi su bili oduševljeni našom ponudom. Zašto to ne bi mogli svake godine? Evo i sad se organizira jedna grupa proizvođača opreme da nastupe zajedno na METS-u u Amsterdamu, jednom od najvećih sajmova nautičke i brodske opreme na svijetu.

Mislim da smo na dobrom putu, ali problem u našoj novoj brodogradnji je taj individualizam. Vrlo teško se ljudi odlučuju udruživanje, premda bi obnavljanje jednog nacionalnog klastera ili više klastera bilo dobro i da se zajednički nastupi na renomiranim sajmovima tipa Düsseldorf, Genova, Stockholm, Thuln, Southampton. Thuln je, primjerice, jako dobar sajam za nas. Blizu je, Austrijanci vole naše brodove, tamo smo prepoznati kao dobri



proizvođači. I u tom smislu bi država mogla pomoći. Hrvatska gospodarska komora je onima koji su odlučili plaćati članarinu, koja više nije obavezna, spremna i subvencionirati izlaganje na sajmovima. Mi, kao grupacija male brodogradnje pri HGK, sad se pripremamo na izradu kataloga male brodogradnje koji će se onda distribuirati po svim sajmovima i na taj način ćemo pomagati našim malim proizvođačima koji nisu u mogućnosti ići po tim sajmovima i dijeliti svoje prospekte.

Velimir Milenović sa suprugom na sjajnoj brodicii Nerezine 630 iz njihovog škvera na Danima hrvatske male brodogradnje 2018. u Podstrani / Foto: Mladen Gerovac

Kako je s nastupom na domaćim sajmovima?

Jedan od velikih problema naših sajмова je svako godišnje dizanje cijena izlaganja, usluga i dizalica. Svake godine imamo isti problem i svake godine pokušavamo ispregovarati bolje cijene. Organizatori sajмова nam idu na ruke, ali mogli bi i više. Znam da Zagrebački velesajam ima velike režijske troškove. To su veliki prostori u koje treba ulagati, puno energije se troši. Ali ako za auto show cijene mogu biti 10 puta manje nego za boat show onda mi tu nešto ne štima. Recimo, zašto ministarstva turizma i gospodarstva s Vladom RH ne bi omogućili da sajam u Zagrebu bude besplatan za domaće izlagače? Da se to naplati iz proračuna. Godine 2020. trebali smo na zagrebačkom sajmu nautike imati jedan paviljon samo za domaću brodogradnju, no nažalost došla je korona i to je propalo. Interes je obostran. Zagrebački sajam je i prodajni sajam. A Hrvati u najvećem broju kupuju radne brodove ili naše pasare – tipa Dalmatinka, Primorka, Istranka. Ili kupuju gumenjake. Ima ljudi koji kupuju jedrilice i jahte. Sve to proizvodi i hrvatska mala brodogradnja.



Jesmo li ponovno konkurentni na međunarodnom tržištu?

Jesmo. U masovnoj produkciji nismo konkurentni, ali smo konkurentni u kvaliteti, u dizajnu, u individualnom pristupu kupcu. No, uvijek smo nekako kaskali za Europom i svijetom u proizvodnji opreme za malu brodogradnju. Imali smo uvijek tri, četiri ili pet firmi koje su radile opremu za brodove, međutim, preko devedeset posto opreme i materijala za malu brodogradnju se uvozi. Mislim da je to isto jedan segment gdje bi se mnogi mogli naći. Što se tiče inoxa, nemamo svoje proizvodnje. Što se tiče upravljačkih sustava, imamo nešto vezano za hidrauliku, imamo proizvodnju cinkova i vinčeva, međutim tu malo štekamo i mislim da s obzirom na broj brodograđevnih firmi i obrta da bi se neki obrti i firme mogli okrenuti u tom smjeru. Dosta slabo stojimo i s izradom interijera.

No, unatoč svemu ukupno gledajući hrvatska mala brodogradnja je ponovo u uzletu i ja sam, kao u uvijek – optimist, zaključuje Boris Vukušić, predsjednik Grupacije male brodogradnje pri HGK.

Ovaj tekst je dio projekta 'Hrvatska mala brodogradnja', a objavljen je uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije u sklopu projekta poticanja kvalitetnog novinarstva

