



Mladen Gerovac

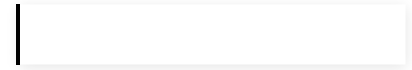
| 8 listopada, 2023

Država je i dalje gluha i slijepa za potencijal hrvatske male brodogradnje

FEATURED

„Nakon svih uspona i dramatičnih padova hrvatska mala brodogradnja proteklih dvije-tri godine ponovno napreduje“ procjena je Borisa Vukušića, predsjednika Grupacije male brodogradnje pri HGK. Doista je put hrvatske male brodogradnje pun drame, uspona i padova. Počelo je sa 6-7 firmi koje su preživjele Domovinski rat i privatizaciju. Do 2008. godine sve se lijepo razvijalo uz eksponencijalni rast male brodogradnje. Vukušić misli da smo tada imali i najveći rast na svijetu, oko 20% godišnje, a od poslova u hrvatskoj maloj brodogradnji živjelo je 2000 ljudi.







Boris Vukušić / Snimio: Mladen Gerovac

A onda metak u čelo malih brodograditelja – ne samo da je cijeli svijet potonuo u krizu koja je svima globalno otežala poslovanje, nego je hrvatska Vlada išla dodatno dotući baš hrvatsku malu brodogradnju s dva fatalna udarca. Prvi je bilo uvođenje posebnih trošarina za nova plovila, odnosno poreza na tzv. luksuz za kupnju brodova, a drugi je bio zakon po kojem su tvrtke mogle kupiti brod samo za gospodarsku djelatnost. Zašto se postsanaderovska vlada tako iracionalno okomila baš na brodice i jahte za sport i razonodu kao na luksuz? Moguće je da su se tako trsili pokazati odmak od Sanaderovog ozloglašenog luksuznog stila života. Bivšeg su premijera, koji je imao zbirku dragocjenih švicarskih satova, skupocjenih Brioni odjela i umjetničkih slika, mediji posebno žestoko u to doba prozivali zbog povremenih krstarenja na luksuznoj jahti „Malo vitra“.

Žalosno je da nikakvi argumenti niti iz javnosti niti iz struke nikako nisu mogli uvjeriti vladu na čije je čelo Ivo Sanader svojim zadnjim premijerskim dekretom postavio Jadranku Kosor da promjeni ovu odluku. Novopečena premijerka u javnim je nastupima zazivala štednju i „stezanje remena“, pozivajući građane da troše što manje. Suprotno tome, u Njemačkoj je istodobno Angela Merkel pozivala građane da troše više i da kupuju automobile njemačkih proizvođača, za što ih je država stimulirala subvencijom od gotovo 1000 eura. Tako je autoindustrija bila motor njemačkog brzog izlaska iz krize. Hrvatska je pak zemlja koja se duže od svih drugih europskih zemalja oporavljala od krize, a oporavlja se još i danas.

Bile su to crne godine za cijelo gospodarstvo, ali mala je brodogradnja posebno teško stradala. Jer taj je sektor 2008. godine bio hrvatski izvozni proizvod koji je u svijetu bio prepoznatljiv po kvaliteti i koji je tada, uz primjerenu podršku države, imao šanse razviti se u respektabilnu industriju plovila za slobodno vrijeme. Umjesto podrške razvoju tada propulzivnoj i rastućoj industrijskoj grani koja se temeljila na višestoljetnoj hrvatskoj tradiciji brodograditeljstva, dogodilo se suprotno. Zbog uvedenih trošarina, tzv. poreza na luksuz, brodovi hrvatskih brodograditelja preko noći su postali skuplji za 30 do 50%, pa je prodaja skoro potpuno stala. I tako se broj od 147 brodograditelja iz 2008. godine 2012. godine, kad su ove trošarine ukinute, sveo na njih 35.

Europska mala brodogradnja cvate, hrvatska vene

Tužno mi je bilo pratiti događanja na ovogodišnjem najvećem nautičkom sajmu u Düsseldorfu gdje su se europski brodograditelji „žalili“ kako ne mogu nakon korone i lock downa podmiriti silno naraslu potražnju za plovilima. Na tom tržištu Hrvatska više nije veliki igrač, a bila je.



Generalni manager Sea Raya Hans Roelants je izjavio da je ovo vrijeme bez presedana, da biznis naprosto cvate, ne stignu „naštancati“ toliko brodova koliko ih kupci žele. A ta će potražnja i dalje rasti zbog trenda smanjenja radnog tjedna s pet na četiri dana. U tom se trenutku u europskim brodogradilištima gradilo 1000 naručenih plovila dužih od 24 metara, a brodograditelji su primali narudžbe za 2025. godinu. Na Blue Innovation Dock panelu se raspravljalo o tome da europske marine moraju naći odgovor na pitanje gdje će ta plovila biti smještena te kako brzo povećati broj vezova u moru i suhih vezova, a da se pri tome sačuva okoliš i zadovoljstvo boravka na moru.

I Hrvatska će iz ovoga izvući dobit. I naši mali brodograditelji (oni koji su opstali i novi) imaju povećane narudžbe, raste charter industrija, raste marinski biznis i rastu prihodi nautičkog turizma. Ali ta će naša dobit biti puno manja nego što smo mogli imati da smo čuvali i njegovali kapacitete hrvatskih malih brodograditelja koji su sada mogli dominirati svojim segmentom tržišta. Ovako, vrhnje će pobrati Poljaci, koji su preuzeli glavnu riječ u proizvodnji malih plovila u Europi.



Glamurozni štand Pičuljana na sajmu u Düsseldorfu 2007. godine

Hrvati najbrojniji izlagači i posjetitelji na Bootu u Dusseldorfu 2007.

O tome kako smo jaki bili u maloj brodogradnji i kako se još nismo oporavili, zorno svjedoče hrvatski štandovi na nautičkom sajmu u Düsseldorfu uoči krize i sada. Oduševljen snagom hrvatske male brodogradnje 2007. godine sam iz Düsseldorfa napisao reportažu pod naslovom „Hrvati osvojili najveći nautički sajam u Europi“:

„Nije ih omeo ni uragan koji je prije dva tjedna pomeo sjevernu Njemačku. Nije ih zaustavio ni snijeg koji je tjedan dana kasnije zatrpao austrijske i njemačke ceste i aerodrome. Hrvati su, u odnosu na broj stanovnika, sasvim pouzdano najbrojniji strani izlagači i posjetitelji na ovogodišnjem 38. Bootu, najvećem kopnenom nautičkom sajmu u Europi.“

Europskom jahtom godine u kategoriji od 10 do 12 metara dužine na Bootu 2007. je proglašena jedrilica Salona 37 splitskog AD Boatsa. Hrvatski se jezik čuo na brojnim štandovima, bilo da su posjetitelji i kupci, bilo prodavači. Veljko Haggia iz tvrtke Reful Marine iz Hudog Bitka kraj Zagreba i s velikim novim pogonom u Gornjoj Čemernici kod Gvozda na sajmu su bili prvi puta s 5-metarskim čamcem s motorom od 50 konja – Reful 490 Open. Direktor Haggia uzbuđeno mi je pokazivao bilježnicu punu ponuda dilera za prodaju njihove brodice – desetak njemačkih tvrtki, nekoliko francuskih, zatim Nizozemci, Englezi, Talijani, Španjolci, Austrijanci Belgijanci, Danci, Grci, Rumunji, pa čak i Rusi i Filipinci, svi su bili zainteresirani.

Pičuljan je svoj Rab 830 i Rab 720 predstavio impozantnim štandom. Štand je imao i Ris Marine d.o.o. te zadarski Adex s modernim elegantnim brodicama Adex 29 i Adex 25. Nakon Düsseldorfa je direktor Danijel Pavlović planirao seriju sajamskih nastupa: Zagreb, Split, Portorož, Izola, Genova... „Krećemo u ozbiljan brending, probijamo se na tržište. Želimo dilersku mrežu i cilj nam je u iduće tri godine postići proizvodnju od stotinu brodova godišnje“.





Franjo Baotić 2007. u Dusseldorfu /Snimio: Mladen Gerovac

Bio je tu i Baotić Yachting, kao zastupnik 12 poznatih brandova, čarter flota i vlasnik marina Seget Donji i Veli rat.

„U Njemačkoj sam već 40 godina i bilo mi je jasno da je s ovakvim morem budućnost Hrvatske nautika odnosno yachting.“, rekao mi je tada Franjo Baotić.

Na štandu HTZ-a na prezentacijskim je poslovima bilo angažirano ukupno 25 ljudi iz Hrvatske, a podijeljeno je 2,5 tone propagandnih materijala. Tu je bilo i Udruženje malih brodograditelja pri HGK, a organizirana je i već tradicionalna masovna fešta Hrvatska večer za hrvatske izlagače, njihove klijente i suradnike.

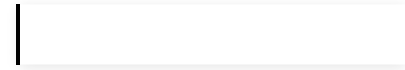
Tradicionalna hrvatska fešta na sajmu u Dusseldorfu /Snimio: Mladen Gerovac

Na Bootu 2023. samo dva broda iz Hrvatske



Ovogodišnji Boot Düsseldorf 2023. imao je oko 1600 izlagača iz 50 zemalja, a hrvatski nastup godine bio je tek slabašna sjena onog iz 2007. godine. Hrvatska se predstavila uglavnom kao čarter i ronilačka destinacija, na sajmu nije bilo niti jedne hrvatske jedrilice, a od motornih brodica i jahti koji se proizvode u Hrvatskoj predstavio se samo Pearl Sea Yachts i Rand Boats iz Splita, inače u vlasništvu danskog biznismena Carla Kaia Randa. Tradicionalna i masovna fešta Hrvatska večer sa pršutom, sirom, hrvatskim vinima i dalmatinskom glazbom, sa nasmijanim i razdraganim izlagačima i posjetiteljima, kada su jedino Hrvati imali dozvolu Uprave Boota da se ostanu družiti nakon zatvaranja sajma u 18,00 h sve do 22 sata, ostala je tek lijepa uspomena.





Stipe Nevistić daje intervju u njemačkoj novinarki na Bootu 2023

Od hrvatskih malih brodograditelja plovila za sport i razonodu udar krize i trošarina preživjela je tek četvrtina. Zadarski Adex Boat koji je imao tako uspješan nastup na sajmu Boot 2007. Uspjeli su oni koji nisu imali kredite ili nisu tik pred krizu ušli u investicijski ciklus. Ovi koji su preživjeli snalazili su se prebacujući se s proizvodnje brodova



na popravke, iznajmljivanje brodova, iznajmljivanje vezova, radeći poslove u drvu i plastici za druge naručitelje, pa i izvan brodograditeljske niše.. Otpuštali su radnike, koji su se onda zapošljavali u drugim branšama ili su odlazili u brodogradilišta u inozemstvu, što je pak generiralo današnji problem hrvatske male brodogradnje – nedostatak stručne radne snage.

Potencijal hrvatske male brodogradnje prepoznaju samo stranci

Ipak, nautički turizam u Hrvatskoj raste, pa se uz njega oporavlja i hrvatska mala brodogradnja. Ali može se reći da država s tim nema ništa. Hrvatska mala brodogradnja plovila za slobodno vrijeme nije prepoznata kao strateška industrija od strane hrvatske Vlade, te nema posebnih programa da se nju podupre. Ali, njen potencijal prepoznaju stranci. I nije tu samo njemački gigant Lürssen koji okuplja hrvatske brodograditeljske inženjere u Lürssen Design Centru Kvarner da dizajniraju najluksuznije jahte na svijetu, nego i danski Rand Boats koji ima brodogradilište u Splitu u kojem razvija serijsku proizvodnju. Pa poljski škver H2 Catamarans koji u bivšem Salonitu u Vranjicu proizvodi prve hrvatske katamarane Luna 49.

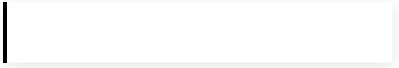
„U sektoru male brodogradnje danas imamo ukupno registriranih oko 280 firmi od kojih 70-tak posluje vrlo uspješno. Mogu reći da se u posljednjih dvije i pol do tri godine lijepo oporavljamo i da mala brodogradnja napreduje“, kaže Vukušić: „U masovnoj proizvodnji mi nismo konkurentni, ali smo konkurentni u kvaliteti, u dizajnu i individualnom pristupu kupcu. Nama su more i brodogradnja u krvi.“

Mala brodogradnja važna je za cijeli nautičku sektor

Jedan od problema hrvatskih malih brodograditelja brodica i jahti za slobodno vrijeme odnosno sport i razonodu je i terminski. Ova specifična mala brodogradnja uglavnom se u javnom govoru ne odvaja od velike brodogradnje, iako je riječ o sasvim drugačijoj industriji, koja koristi drugačiju tehnologiju, drugačije materijale, koristi se u druge svrhe i generira prihod i u drugim segmentima koji su uključeni u nautički turizam.

„Važno je da odgovorni u resornim ministarstvima shvate da je potencijal male brodogradnje ogroman, da se tu ne radi samo o gradnji brodica i jahti, nego o cijelom nautičkom sektoru, uključujući marine, čartere, servise, remonte pa čak i restorane i niz drugih djelatnosti koje su direktno ili indirektno vezane uz malu brodogradnju. To je ogroman potencijal, ogromne brojke realiziranog prihoda i ogroman broj radnih mjesta“, izjavio je Romano Pičuljan, potpredsjednik Udruge nautičkog sektora Hrvatske udruge poslodavaca.





Romano Pičuljan (desno) i Nenad Andrić na sajmu u Dusseldorfu 2007. godine /Snimio: Mladen Gerovac

Potporom razvoju hrvatske male brodogradnje plovila za sport i razonodu trebali bi se stoga baviti ne samo Ministarstvo gospodarstva i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture nego i Ministarstvo turizma koje priprema novi Zakon o turizmu koji će stupiti na snagu 2024. godine.

Govoreći o tretmanu nautike u tom zakonu ministrica Brnjac ljetos je na konferenciji „Održivi nautički turizam“ rekla: „Kroz novi Zakon o turizmu unaprijedit ćemo okvir za poticanje ulaganja u turizmu, a po prvi puta će se stvoriti i poseban okvir poticaja za održivu nautiku. Poticat će se projekti u turizmu visoke dodane vrijednosti, koji između ostaloga uključuju i charter flotu kao i djelatnosti smještaja gostiju na plovilima nautičkog turizma za krstarenje i plovila za jednodnevne i višednevne izlete. Radi smanjivanja emisija stakleničkih plinova iz turizma, osigurat će se dekarbonizacija turističke infrastrukture i zelena tranzicija turističke flote. Po prvi puta će se omogućiti korištenje potpora za charter flotu i to za obnavljanje ili kupnju čistih vozila ili vozila s nultom stopom emisije. „

„Tisuću hrvatskih brodica za hrvatski turizam“

Tim bi se zakonom svakako trebalo obuhvatiti i poticanje hrvatske male brodogradnje na sljedeće načine.

Prvo je prijedlog da se charter tvrtkama daju subvencije za širenje i obnovu flote brodovima hrvatske proizvodnje. Drugo je prijedlog da se subvencionira kupnja broda hrvatskih brodograditelja vlasnicima apartmana i vila koji bi tako proširili svoju ponudu najmom broda za dnevne izlete.

Ne tako davno, 2012. godine Ministarstvo turizma je pokrenulo akciju za gradnju tisuću bazena u privatnim smještajima. Bio je to trogodišnji program bespovratnih potpora za gradnju bazena u turističke svrhe u suradnji dvaju ministarstava, Ministarstva turizma i Ministarstva malog poduzetništva. Postavljeni su uvjeti za privatne iznajmljivače i vlasnike malih obiteljskih hotela da bazen ne smije biti manji od 30 četvornih metara. Tom se intervencijom bitno podigla razina usluga u privatnom smještaju, što je omogućilo i podizanje cijena.

Slično unaprjeđenje turističkih kapaciteta postiglo bi se i akcijom „Tisuću hrvatskih brodica za hrvatski turizam“, a osim toga unaprijedila bi se i industrija proizvodnje malih plovila za sport i razonodu s kojom bi Hrvatska ponovno postala konkurentna na svjetskom i europskom tržištu.

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



