

Evidencijski broj / Article ID: 18126122
Vrsta novine / Frequency: Dnevna
Zemlja porijekla / Country of origin: Hrvatska
Rubrika / Section:



DOZNAJEMO PRVE NAJAVE IZ KERMAS GRUPE

**Uljanik će staviti
naglasak na gradnju**

**PUTNIČKIH
BRODOVA**

str. 3



ODMAK OD TANKERA I TERETNJAKA PRVE POJEDINOSTI IZ PLANA KOMPANIJE DANKA KONČARA

Današnja BLAGO PALUČIĆ

NAJAVA IZ KERMAŠ GRUPE

Uljanik će graditi PUTNIČKE BRODOVE



PIŠE Milan PAVLOVIĆ

PULA - Premda se očekivalo da će dovršetkom prijedloga Plana restrukturiranja priča oko Uljanika krenuti prema mirnijim vodama, događanja i niz kontradiktornih izjava najodgovornijih ljudi uključenih u taj proces s početka ovog tjedna pokazali su da to baš i neće biti tako. U četvrtak se o situaciji u Uljaniku govorilo u emisiji Otvoreno na HRT-u, a gosti su bili ministar gospodarstva, poduzetništva i obrta Darko Horvat, predsjednik Uprave Kermas Energije i Brodotrogiara Nenad Končar, sindikalni povjerenik SMH u Uljaniku Đino Šverko i direktor korporativnih komunikacija Uljanika Hrvoje Markulinčić.

Ministar Horvat u emisiji je ponovio kako situacija u najvećem hrvatskom brodogradilištu u zadnjih 10 do 15 godina nije ni vesela, ni sretna, ni spretna i da ima puno razloga za zabrinutost, ali i za vjerovanje da se može pronaći rješenje.

Pakiranje krivnje

"U dokumentu koji je poslan Bruxellesu naziru se obrisi nečega s čim bi mogli početi već unutar mjesec dana uz angažman Uljanika i njegovog strateškog partnera te jamstvenim portfeljem za koji je država spremna. Ono što želimo, kao i u segmentu Agrokor, jest osposobiti ne samo Uljanik, već cijelu Uljanik grupu, da posluje pozitivno i da se konačno presječe modalitet ugovaranja brodo-

Radi se o zaokretu proizvodnog programa s naglaskom na putnički program. Mi želimo napraviti odmak od brodova koje ne možemo graditi s dobiti kao što su tankeri, teretni brodovi, odnosno tzv. bulkeri, brodovi za prijevoz kontejnera i slično. Prelaskom na putnički program izgradnje mi samo pratimo trendove EU brodogradnje te tako potencijalno stavljamo Uljanik na mapu škverova koji grade putničke brodove

va s unaprijed predviđenim minusima, kašnjenja u isporukama i nekim drugim problemima unutar samog ugovaranja", kazao je Horvat.

Hrvoje Markulinčić u Otvorenom je kazao kako nije tajna da se kasnilo i kasni s isporukom pojedinih ugovorenih brodova, ali i da isto tako nije tajna da je glavni razlog tom kašnjenju nedostatak adekvatnog suporta i pravovremenog financiranja gradnji.

"Odgovornost Uprave, Nadzornog odbora i na kraju krajeva i svih dioničara za stanje u nekom društvu je po samoj definiciji prisutna, no zadnjih dana se često prelazilo i preko granica same odgovornosti, odnosno "pakiranja" nam se krivnja. To je ono što se ne bi smjelo događati u ozbiljnoj i argumentiranoj raspravi jer svima dobro upućenima problematika brodogradnje trebala bi biti dobro poznata, odnosno morali bi biti svjesni kroz kakvu situaciju prolazi i kakve probleme ima brodogradnja u zadnjih desetak godina u Europi, pa čak i u Koreji, zbog svepri-

sutne konkurencije kineskih proizvođača. Kad sve to stavimo na jednu jasnu platformu, možemo i moramo razgovarati i o odgovornosti Uprave, a ja kao profesionalni glasnogovornik kroz zadnjih 20 godina i kroz mandate tri uprave mogu jamčiti da su sve tri imale jedan jedini cilj, a to je očuvanje Uljanika i očuvanje brodogradnje", kazao je Markulinčić.

Dan nakon emisije iz Kermas Energije, izabranog strateškog partnera Uljanik grupe, poručili su kako i oni, kad je u pitanju budućnost Uljanika, imaju isti način razmišljanja kao Vlada i ministar Horvat, ali i sindikati.

"Kao što smo već rekli, mi smo s budućim naručiteljima brodova već postigli načelan dogovor za izgradnju različitih brodova u Uljanik grupi i to u vrijednosti od približno milijardu dolara. Razgovori se vode aktivno i u dobrom smjeru. Ti poslovi koje spominjemo donose visoku dodanu vrijednost", kažu iz Kermas Energije. Oni naime najavljuju diversifikaciju proi-

zvodnog programa Uljanika ukoliko plan restrukturiranja bude u Bruxellesu odobren i oni uđu u vlasničku strukturu.

"Radi se o zaokretu proizvodnog programa s naglaskom na putnički program. Mi želimo napraviti odmak od brodova koje ne možemo graditi s dobiti kao što su tankeri, teretni brodovi, odnosno tzv. bulkeri, brodovi za prijevoz kontejnera i slično. Prelaskom na putnički program izgradnje mi samo pratimo trendove EU brodogradnje te tako potencijalno stavljamo Uljanik na mapu škverova koji grade putničke brodove. Cjelokupno hrvatsko gospodarstvo može imati benefit od ovoga budući da je multiplikacijski faktor u ovakvim poslovima ogroman. Dakle, mi brodogradnju želimo razvijati te

“Radna mjesta namjeravamo u maksimalnoj mjeri očuvati Kermas Energija

podizati na viši nivo i nipošto ju ne namjeravamo ugasiti", poručili su jučer iz Kermas Energije.

Ovakvim zaokretom bi se zapravo, tvrde, omogućila izgradnja brodova u skladu s proizvodnim cijenama u europskim brodogradilištima, a samim time i u Uljaniku.

"Brodovi kao što su tanke-

Kini, odnosno Dalekom istoku, i jednostavno cijene koje je moguće postići na tržištu nisu u skladu s proizvodnom cijenom koju Uljanik ili bilo koje drugo europsko brodogradilište ima. Brodovi koji su u putničkom programu su oni čija je cijena konkurentna i za koje mi možemo jamčiti realne rokove izgradnje i optimizacije proizvodnje, dakle izbjegavanje penala", kažu u Kermas Energiji te ističu da oni iskustva u takvim poslovima imaju, a uz sinergiju s Brodotrogirom i finskim Artechom svi predviđeni poslovi se mogu pravovremeno i projektirati i izgraditi te izbjeći penali.

Jasan prioritet

Što se tiče radnih mjesta za koje sindikati strahuju govoreći o brojkama od 200 do 1200 najavljenih otkaza, iz Kermas Energije kažu da upravo zaokret koji namjeravaju napraviti pokazuje da oni o radnim mjestima i socijalnim partnerima brinu.

"Radna mjesta namjeravamo u maksimalnoj mjeri očuvati shodno proizvodnom programu. Nadamo se da će ugovoreni poslovi doprinijeti i novim zapošljavanjima", poručili su.

Očuvanje što većeg broja radnih mjesta u brodogradnji svakako je prioritet i sva tri sindikata koji djeluju u Uljaniku, a da bi se to dugoročno ostvarilo, smatra Đino Šverko iz SMH, potrebno je kroz Program restrukturiranja u svakom smislu, pa i

prostorno, jasno postaviti temelje dugoročne održive budućnosti brodogradilišta.

"Nama je i dalje budućnost brodogradnje na ovim prostorima glavni i jedini prioritet kojim bi trebao rezultirati ovaj proces, odnosno postupak restrukturiranja Uljanika. To mora biti jasno svima koji se privremeno, povremeno, prigodnički ili stvarno uključuju u ovu priču, a kad spominju to kao vlastiti prioritet bilo bi dobro da to stvarno i misle. Jer svi su, uključujući i službenog strateškog partnera Danka Končara, isticali da im je brodogradnja na prvom mjestu, ali očito je da u planovima koji su se radili značajno mjesto zauzima i prostor za diversifikaciju. Mi ne bi željeli biti dovedeni u poziciju da budemo zbijeni isključivo na Otok, pa da zbog diversifikacije na koncu izgubimo brodogradnju, a držim da nam je, ako se skućimo na Otok, sudbina vrlo izvjesna. To bi bio stečaj brodogradilišta, a to nije samo moje već i mišljenje mnogih pametnih ljudi u i oko brodogradnje s kojima sam o toj temi razgovarao", rekao je Šverko.

On je kazao kako su svi svjesni da će EK u procesu prihvaćanja Plana restrukturiranja kroz tzv. "kompenzacijske mjere" tražiti određena smanjenja kapaciteta i prostora, no drži kako pri razgovorima oko toga iz Uljanika ne bi trebali biti previše servilni, odnosno unaprijed nuditi i više od onoga što im se traži.