



**HRVATSKI SABOR  
KLUB ZASTUPNIKA SDP-a**

Zagreb, 3. lipnja 2008.

**PREDSJEDNIKU HRVATSKOG SABORA**

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske i članka 190. Poslovnika Hrvatskoga sabora, Klub zastupnika SDP-a podnosi Interpelaciju o radu Vlade Republike Hrvatske.

Za predstavnike Kluba zastupnika SDP-a koji će u njegovo ima sudjelovati u radu Hrvatskoga sabora i njegovih radnih tijela, određeni su zastupnici: Zoran Milanović, Branko Grčić, Slavko Linić, Ljubo Jurčić, Marin Jurjević, Luka Denona, Dino Kozlevac, Davor Bernardić.

**PREDSJEDNIK  
KLUBA ZASTUPNIKA SDP-a**

Zoran Milanović

## **ZASTUPNICI U HRVATSKOM SABORU**

### **Članovi Kluba SDP-a**

Zagreb, 3. lipnja 2008.

## **PREDSJEDNIKU HRVATSKOG SABORA**

Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske i članka 190. Poslovnika Hrvatskog sabora predlažemo

### **INTERPELACIJU** **o radu Vlade Republike Hrvatske**

**Predmet interpelacije je:**

#### **Uloga Vlade Republike Hrvatske u procesu sanacije i restrukturiranja hrvatske brodograđevne industrije**

Zastupnici koji podnose ovu interpelaciju smatraju da je nužno otvoriti raspravu pred Hrvatskim saborom o Vladinoj politici koja se odnosi na proces sanacije i restrukturiranja hrvatske brodogradnje, te osobito o najnovijim odlukama koje se tiču namjere i pokretanja procesa privatizacije pet najvećih hrvatskih brodogradilišta. Zastupnici smatraju da takve odluke imaju dalekosežne posljedice po opstanak i budućnost hrvatske brodogradnje, te s tim u svezi očuvanje velikog broja radnih mjesta direktno i indirektno vezanih za taj sektor, a onda i ukupne socijalne konzekvence koje su u središtu interesa hrvatske javnosti.

Za predstavnike koji će u ime predlagatelja sudjelovati u radu Hrvatskog sabora i njegovih radnih tijela određuju se zastupnici: Zoran Milanović, Branko Grčić, Slavko Linić, Ljubo Jurčić, Marin Jurjević, Luka Denona, Dino Kozlevac, Davor Bernardić.

## **OBRAZLOŽENJE**

### **1. Uvodno obrazloženje**

Hrvatska brodograđevna industrija nalazi se danas pred najneizvjesnijim razdobljem svoje duge i uglavnom uspješne povijesti. Svi kumulirani problemi koji su rezultirali ogromnim gubicima brodogradilišta i posljedično ogromnim troškovima države kroz nekoliko provedenih sanacija danas su došli do vrhunca. Takav osjećaj pojačan je,

između ostalog, i zbog činjenice da se Hrvatska približava punoj integraciji u EU i da u okviru nužnih prilagodbi ima za cilj izvršiti temeljne obveze. A zahtjevi nisu mali. Priča o brodogradnji vezana je najmanje za dva izuzetno važna poglavlja: ono o slobodi tržišnog natjecanja i s tim u svezi reguliranjem statusa državnih potpora, te poglavlje koje se bavi industrijskom politikom i s tim u svezi nužnošću da se hrvatska brodograđevna industrija u narednim godinama prilagodi kriterijima učinkovitosti koji danas egzistiraju na jedinstvenom europskom tržištu. Može se, dakle, reći da Europa želi da Hrvatska reformira brodogradnju na način da ona postigne poslovne atribute kao što su rentabilnost, ekonomičnost i produktivnost do razine koja će u narednom razdoblju zahtijevati minimalnu državnu intervenciju definiranu prema kriterijima EU!

Nažalost, hrvatska Vlada dugo je odgađala početak ozbiljnog bavljenja budućnošću brodograđevnog sektora. Prekoračeni su svi rokovi definirani u okviru Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju sa Europskom komisijom, a koji su se vezivali uz davnu 2004. godinu. S druge strane, prekoračeni su i svi naknadno postavljeni rokovi za podnošenje jasnog i cjelovitog programa restrukturiranja, kako hrvatske brodogradnje u cjelini, tako i svakog hrvatskog brodogradilišta pojedinačno, a riječ je bila o ljetu 2007. godine. Nažalost, u tom razdoblju brodogradnja je potonula u još veće probleme, a osobito u smislu smanjenja manevarskog prostora u najznačajnijem segmentu očuvanja kontinuiteta obavljanja djelatnosti, a to je ugovaranje novih poslova. Stroga pravila EU, definirana u Smjernicama Zajednice za državne potpore za sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u teškoćama, nametnula su velika ograničenja u daljnjem sudjelovanju Države u izdavanju jamstava i drugih oblika državnih potpora, osobito u prijelaznom razdoblju izrade i sve do konačnog usvajanja programa restrukturiranja. Može se, dakle, reći da je vrijeme radilo protiv brodogradilišta, i da svaki dan odgađanja rješenja gura iste u sve teži položaj i slabi njihov inicijalni položaj kako u odnosu na sve zahtjevnije tržišne uvjete tako i u odnosu na predstojeće pregovore s predstavnicima Europske komisije o njihovoj sudbini i sudbini hrvatske brodogradnje u cjelini.

Važno je reći da se cijeli proces vezan za planove restrukturiranja i pregovore s EU u posljednjih nekoliko godina odvijao obavijen velom tajni. Izrazito malo informacija je dospijevalo u javnost, a slično je i sa informiranjem najviših hrvatskih institucija kao što je to, između ostalih, i Hrvatski Sabor. S obzirom na značenje koje za hrvatsko gospodarstvo ima sektor brodogradnje, a osobito za izvozni sektor koji je i onako skroman i izaziva puno problema za vanjskotrgovinsku bilancu i produbljuje deficit u bilanci plaćanja s inozemstvom, te s obzirom na ogromni broj direktno i indirektno zaposlenih ljudi i njihovih obitelji čija budućnost ovisi o sudbini brodograđevnog sektora, izražavamo jasan stav i zahtjev da se rasprava o hrvatskoj brodogradnji prenese i u Hrvatski Sabor.

Ovaj naš zahtjev dodatno je pojačan zadnjom Odlukom Vlade o namjeri privatizacije i načelima privatizacije društava ULJANIK d.d., BRODOGRADILIŠTE KRALJEVICA d.d., BRODOTROGIR d.d., BRODOGRAĐEVNA INDUSTRIJA 3. MAJ d.d. i BRODOSPLIT d.d., od 21. svibnja 2008. godine. S obzirom na očekivane dalekosežne posljedice ovakve odluke, te s obzirom na brojne nedoumice oko razloga i argumenata koji bi Vladu u ovom trenutku vodili izravno ka jednom ovako radikalnom rješenju, potpuno smo uvjereni da je nužno pred Hrvatskim Saborom otvoriti raspravu o cjelovitoj vladinoj politici u svezi s budućnošću hrvatske brodogradnje.

## 2. Ocjena stanja hrvatske brodogradnje

Hrvatska brodogradnja u većinskom je državnom vlasništvu, a u najvećoj je mjeri zastupljena s pet velikih brodogradilišta lociranih u pet gradova smještenih u tri industrijska bazena na jadranskoj obali i to u Rijeci, Puli, Kraljevici, Trogiru i Splitu. Brodogradnja u ovim regijama još uvijek predstavlja gotovo nezamjenjivi okvir za ekonomske aktivnosti i egzistenciju područnog stanovništva.

Sadašnje stanje u hrvatskoj brodogradnji, kao posljedica višegodišnjih internih i eksternih utjecaja, opterećeno je kumuliranim gubitcima, tehnološkim zaostajanjem, kao i drugim poteškoćama vezanih uz poslovanje ove djelatnosti. **U uvjetima kada država više neće biti u mogućnosti pokrivati unutarne neracionalnosti brodograđevnog sektora može se reći da je krajnje vrijeme za poduzimanje sustavnih mjera koje će omogućiti njegovo preživljavanje i opstojnost na sve zahtjevnijem europskom, te osobito svjetskom tržištu.**

Brodogradnja je danas još uvijek iznimno važan dio industrijske strukture i važan strateški pravac gospodarskog razvitka Republike Hrvatske. **Ipak, treba jasno reći da bez potpore države i sufinanciranja iz državnog proračuna putem raznih oblika državnih potpora ne bi bilo izvjesno preživljavanje brodogradnje u proteklom razdoblju.**

Argumente za državni intervencionizam u ovom sektoru treba tražiti u činjenici **da brodogradnja i danas povezuje preko 1500 domaćih isporučitelja roba i usluga**, što rezultira značajnim multiplikativnim učincima za hrvatsko gospodarstvo, a brod predstavlja jedan od najznačajnijih prepoznatljivih izvoznih hrvatskih proizvoda na globalnom tržištu. Hrvatska brodogradnja **sudjeluje s cca 1,4 % u BDP-u, te s 12 do 15% u izvozu Republike Hrvatske.** Brodogradilišta direktno zapošljavaju do 12.000 djelatnika, te dodatno cca 5.000 kooperantskih radnika u punom radnom vremenu, dok direktni isporučitelji proizvoda i usluga zapošljavaju još 26.000 djelatnika što je ukupno **preko 40.000 radnih mjesta vezanih uz brodograđevnu industriju.** U okviru proizvodnih radnika u RH, na brodogradnju otpada 8% zaposlenih. Brodogradnja je u 2007. godini izvezla 22 broda, ukupne vrijednosti 759,7 mln USD, čime se doprinosi uravnoteženju i održivosti vanjskotrgovinske i platne bilance zemlje.

**U brodogradnji izgrađeni know-how i razvijanje dugogodišnjih veza sa znanstveno-obrazovnom zajednicom iznimno je vrijedan segment koji garantira da i u budućnosti brodogradnja ima dobre izgleda,** ali uz ozbiljan zaokret kroz proces restrukturiranja i prilagodbe novim uvjetima.

Hrvatska brodogradnja uspjela je kontinuirano održati značajan **udjel na svjetskom tržištu** (1,5%-2,3%), prvenstveno zbog visoke kvalitete izgrađenih brodova. Međutim, u proizvodnom programu svih hrvatskih brodogradilišta, izuzev Uljanika, **najviše su zastupljeni tankeri**, tržišna niša na kojoj je prisutna jaka konkurencija od strane dalekoistočnih zemalja (Koreja, Japan, Kina, Tajvan, Vijetnam, pa i Filipini i Indija), koje diktiraju cijene na svjetskom tržištu u koje se hrvatska, pa i ukupna europska brodogradnja teško može uklopiti. Otud i problemi u poslovanju naših glavnih europskih konkurenata: Poljske, Rumunjske, Rusije i Turske.

Stoga, **jedan od temeljnih zahtjeva koji se stavlja pred hrvatsku brodogradnju je postupni prelazak na sve složenije tipove brodova** gdje je konkurencija nešto slabija i gdje je moguće osigurati veću dodanu vrijednost. Takvi su npr. brodovi za prijevoz

automobila, Ro-Ro brodovi, brodovi za prijevoz teških tereta, brodovi za prijevoz žive stoke, brodovi za prijevoz asfalta, trajekti, mali putnički brodovi, off-shore objekti, i slično.

**Knjiga narudžbi hrvatskih brodogradilišta** prema dostupnim podacima „pokriva“ **naredne 3 godine**, praktično do kraja 2010. godine, a radi se o razdoblju koje će biti ključno za provođenje temeljitog restrukturiranja hrvatske brodogradnje. To uključuje približno **50-tak brodova ukupne vrijednosti preko 3 milijarde USD**.

**Globalne tržišne okolnosti idu u prilog opstanku hrvatske brodogradnje.** Potražnja za brodovima raste i može se očekivati da se neće u narednom srednjoročnom razdoblju smanjivati, uz već uobičajene kratkoročne fluktuacije.

Međutim, uz sve prethodno istaknuto što upućuje na veliko značenje brodogradnje za hrvatsko gospodarstvo, **opće poznata činjenica je da brodogradnja već dugi niz godina predstavlja „tvornicu gubitaka“ koje redovito pokrivaju porezni obveznici!** Isto tako, jasno je da nije bilo volje ni hrabrosti da se odgovorne institucije, prije svega Vlada RH, uhvati u koštac sa svim problemima koji su do toga doveli.

Koliko je kriza brodogradilišta teška najbolje oslikava podatak **da je njezin akumulirani gubitak u 2007. godini oko 1,05 milijardi kuna, a od siječnja 2003. godine do danas više od 8,4 milijarde kuna.** Nijedno hrvatsko brodogradilište, unatoč punim knjigama narudžbi, ne posluje pozitivno, a uz goleme kreditne obveze i velika državna jamstva. **Trenutačni iznos odobrenih državnih jamstava** za kredite je pak na razini oko 12,5 milijardi kuna, a **već je iskorišteno 11 milijardi.** Planovi restrukturiranja predviđaju da bi država do 2012. godine trebala odobriti još 29,7 milijardi kuna jamstava.

## **2.1. Koji su uzroci teškog stanja u hrvatskoj brodogradnji?**

Današnje teško stanje u hrvatskoj brodogradnji rezultat je **dugogodišnjeg izbjegavanja da se odgovorne institucije kao i management hrvatskih brodogradilišta suoči s realnim stanjem te da poduzmu odgovarajuće mjere za ozdravljenje** ovog važnog sektora. Uz te, primarno unutarnje probleme i uzroke može se reći da je kriza pojačana i djelovanjem nekih nepovoljnih vanjskih utjecaja o čemu je riječ u nastavku.

**Kao prvo,** unatoč objektivnim uzrocima vezanim za rat i raspad šireg brodograđevnog sustava u kojemu su djelovala hrvatska brodogradilišta početkom 90-tih, **cjelovito restrukturiranje hrvatske brodogradnje nije se nikada provelo,** i to ne samo u financijskom smislu, već i u svakom drugom: tehnološkom, organizacijskom, proizvodnom, kadrovskom.

**Izostanak modernizacije tehnološkog procesa** uvjetovao je zaostajanje hrvatske brodogradnje za glavnim konkurentima, a što je vodilo u neefikasnost, visoke troškove i upitnu razinu dodane vrijednosti koja se u tim uvjetima stvarala.

**Visoki rizici ugovaranja poslova na dugi rok** svezani s puno neizvjesnosti u pogledu cijena inputa, a posebno kretanja intervalutarnih tečajeva. I upravo rast cijena čelika, te iznimno veliki pad tečaja dolara prema EUR-u i kuni zasigurno su najznačajniji eksterni čimbenici koji su doveli u nepovoljan položaj hrvatsku brodogradnju i ugrozili u velikoj mjeri rentabilnost poslovanja.

**Visoki troškovi financiranja** u odnosu na konkurente u Europi i svijetu, s obzirom da naša brodogradilišta nemaju vlastitih sredstava, nego svu aktivu financiraju iz tuđih izvora, a što rezultira visokim troškovima kamata.

**Neodgovarajući proizvodni program u odnosu na globalne trendove svjetskog brodograđevnog tržišta.** Posljednjih godina gradili su se u velikoj mjeri brodovi koji ni tehnološki ni cjenovno nisu bili dovoljno konkurentni da bi anulirali sve ostale, objektivne slabosti hrvatske brodogradnje. U asortimanu su prevladavali uglavnom tankeri s kojima se teško moglo konkurirati dalekoističnim proizvođačima poput Koreje i Kine, a posebno u odnosu na značajne iznose državnih potpora u tim brodogradilištima.

**Unutarnji organizacijski problemi** koji su utjecali na daleko veće troškove gradnje broda u usporedbi s europskim brodogradilištima, ali i u usporedbi sa realno očekivanim troškovima u uvjetima ponašanja managementa naših brodogradilišta prema načelima „dobrog gospodara“. Loša organizacija, prekoračenje rokova izgradnje, veliki udjel bolovanja, rasipanje materijala, energije i drugih inputa samo su pojačavali dojam o unutarnjim izvorima neučinkovitosti i nesposobnosti uprava da se s njima nose.

### 3. Što tražimo od hrvatske Vlade?

Logičan put ka ozdravljenju hrvatske brodogradnje bio bi cjelovito restrukturiranje u funkciji uklanjanja svih danas prisutnih izvora neefikasnosti i nerentabilnosti, kako bi se brodogradilišta pripremila za uspješno poslovanje u uvjetima važećih pravila tržišnog natjecanja na jedinstvenom europskom tržištu, a što se prvenstveno odnosi na neodrživost današnjeg sustava subvencija i državnih potpora u najvećoj mjeri korištenih za financijsko restrukturiranje (sanaciju) poslovanja brodogradilišta.

U tom i takvom procesu restrukturiranja od Vlade, managementa brodogradilišta i svih drugih odgovornih institucija **traži se izrada programa restrukturiranja koja će dati odgovore na ključna pitanja kao što su:**

- povećanje konkurentnosti kroz smanjenje troškova i ukupnu racionalizaciju poslovanja, uključujući i nužno financijsko restrukturiranje;
- povećanje produktivnosti i učinkovitosti poslovanja u skladu sa zahtjevima slobodne tržišne utakmice,
- u svezi s prethodnim, očekuje se doprinos postupnom usklađivanju sustava državnih potpora pravilima EU kako se ne bi zakočio proces pregovora sa EU;
- prilagodba asortimana suvremenim uvjetima na svjetskom brodograđevnom tržištu, preferirajući brodove posebnih namjena koji se proizvode u manjim serijama i velike su pojedinačne vrijednosti (a što bi bilo u skladu s EU-programom LeaderShip 2015);
- modernizacija proizvodnje u skladu sa zahtjevima izgradnje kompleksnih i tehnološki zahtjevnih brodova. Pri tome ističemo potrebu reorganizacije prema tzv. montažnom tipu brodogradilišta;
- prethodni koncept pretpostavlja zadržavanje *core businessa* u okviru restrukturiranih brodogradilišta te privatizaciju svih onih pratećih djelatnosti koje danas funkcioniraju u okviru brodogradilišta, a imaju kapacitet za poslovanje i izvan tog tržišta;
- veće ulaganje u istraživanje i razvoj, odnosno inovativnu aktivnost koristeći raspoložive resurse EU-fondova, sve u cilju što bržeg usvajanja odrednica LeaderShip 2015 programa, odnosno strategije razvoja europske brodogradnje;

- bolji management pojedinačnih hrvatskih brodogradilišta koji će imati snage, volje i hrabrosti uhvatiti se u koštac sa svim današnjim i očekivanim problemima;
- stimuliranje ostanka u brodogradilištima najkvalitetnije radne snage, osobito one u projektantskim timovima, ali i dovođenju u realniji odnos omjera proizvodnih i „neproizvodnih“ radnika;
- posljedično, očekuje se i priprema kvalitetnih programa zbrinjavanja viška radne snage kako bi se izbjegli nepovoljni socijalni učinci mjera za restrukturiranje brodogradnje;
- razvoj outsourcinga u isporuci komponenti i pružanju usluga u još većoj mjeri nego što je to danas slučaj, doprinoseći razvoju malog i srednjeg poduzetništva u regijama i državi kao cjelini, kao i većem ukupnom udjelu domaće komponente u izgrađenim brodovima;

**Međutim, nije jasno zašto se hrvatska Vlada odlučila na ubrzanu privatizaciju tri velika i jednog malog brodogradilišta (Uljanik, Brodogradilište Kraljevica i Brodotrogir te Brodogradilište specijalnih objekata koje je tvrtka-kćer Brodosplita) već do kraja prvog kvartala 2009. godine. Da li se može govoriti o tome da je Vlada odustala od njihovog restrukturiranja kao nužnog preduvjeta njihove bolje pripreme za moguću privatizaciju?**

**Nije jasno što Vlada podrazumjeva kada kaže da za neka brodogradilišta dolazi u obzir i prenamjena djelatnosti? Koja brodogradilišta i o kojim zamjenskim djelatnostima se radi? Doista, ako se Vlada odlučila da za neka od prethodno navedenih brodogradilišta dolazi u obzir prenamjena djelatnosti, onda je i logično da se ne razgovara o potrebi njihovog restrukturiranja niti se ostavlja vrijeme za to. Međutim, hrvatska javnost ima pravo znati više o stvarnim namjerama Vlade kako bi se izbjegle bilo kakve špekulacije o tako važnim pitanjima?**

**Konačno, nije jasno što točno znači namjera Vlade da nakon provedenog restrukturiranja, dakle s odgovorajućom odgodom, pristupi traženju strateških partnera za dva preostala velika brodogradilišta, „3. maj“ i „Brodosplit“. Nije jasno što znači da će se privatizacija ovih društava provesti „nakon uspješne provedbe privatizacije društava“ koja su ranije spomenuta. Što Vlada namjerava učiniti ako se doista privatizacije ranije navedenih društava ne provedu uspješno, odnosno kakva će sudbina „3. maja“ i „Brodosplita“ biti u tom slučaju?**

U kontekstu ovih dilema, **nužno je istaknuti veliku neizvjesnost** u pogledu uspješnosti ovakvog pristupa rješavanju problema brodograđevne industrije. Za to postoji niz argumenata.

Neovisno o tome tko će biti nositelj restrukturiranja, država kao većinski vlasnik ili privatni ulagači, **plan restrukturiranja mora biti održiv**. To znači da mora biti usklađen sa *Smjernicama Europske komisije za sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u poteškoćama*, te da ga mora odobriti Europska komisija, hrvatska Vlada i AZTN. Pravila su stroga, a problemi iz prošlosti (posljedice obveza iz SSP-a preuzete jo 2002. godine) dodatno opterećuju procjene o stvarnim troškovima restrukturiranja. Uglavnom, **očekivani troškovi su ogromni u usporedbi s realnom vrijednošću društava** čiji gubici su davno „pojeli“ kapital, a čije nekretnine bez zemljišta koje pripada pomorskom dobru malo vrijede. Slični primjeri iz npr. Poljske pokazuju da se u takvim uvjetima teško pronalaze privatni investitori, a kada se i pronađu proces ide vrlo sporo budući je opterećen nizom nepoznanica!

Da privatizacija sama po sebi nije rješenje pokazuju i obveze prema EK koje se odnose na **nužne kompenzacijske mjere u smislu redukcije ukupnih brodograđevnih kapaciteta**, što dodatno stvara neizvjesnost ishoda u ovom trenutku! Naime, **nije poznato u kojoj mjeri i na koji način će biti udovoljeno zahtjevima EK** u tom pogledu, **pa nije moguće niti pouzdano govoriti o tome što može a što ne može biti predmetom privatizacije!** S druge strane, očekivanja vezana za razmjere kompenzacijskih mjera također su nepovoljna s obzirom da postoji značajna korelacija tih mjera s ukupnom razinom državnih potpora u procesu restrukturiranja.

Želimo istaknuti još jednu bojazan i tražimo odgovor Vlade: **kakva su očekivanja u odnosu na položaj danas brojnih domaćih dobavljača brodske opreme i raznih usluga u slučaju da dođe do privatizacije** od strane inozemnih privatnih investitora. Logično je očekivati da će novi vlasnici preferirati svoje partnere u već uspostavljenim lancima dobave, a što može bitno izmijeniti strukturu dobavljača na štetu domaćih, hrvatskih poduzetnika. **Ima li Vlada rješenja koja će zaštititi domaće poduzetnike ili ih poduprijeti u osiguranju povoljnijeg konkurentskog položaja u odnosu na tzv. EU-brodograđevni outsourcing?**

**Konačno, tražimo odgovor Vlade na pitanje rješavanja statusa brodograđevnog zemljišta koje je danas u režimu pomorskog dobra, te pitanje statusa nekretnina na tom zemljištu.** Jasno je da Vlada mora riješiti to važno i osjetljivo pitanje prije ikakvih aktivnosti vezanih za moguću privatizaciju brodogradilišta, a posebno u slučaju da se očekuje prenamjena odgovarajućeg prostora.

S obzirom na sve navedeno, podnositelji Interpelacije predlažu Hrvatskom saboru da po završenoj raspravi donese sljedeće

## ZAKLJUČKE

Zadužuje se Vlada Republike Hrvatske da izradi i Hrvatskom saboru dostavi na raspravu i prihvaćanje:

- Program cjelovitog restrukturiranja hrvatske brodogradnje
- Individualne programe restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta, s terminskim planovima
- Plan financijskog restrukturiranja i osiguranja financiranja tekućeg poslovanja brodogradilišta u narednom razdoblju
- Elaborat o razlozima i uvjetima prenamjene djelatnosti u postojećim brodogradilištima
- Program prilagodbe državnih potpora brodograđevnom sektoru
- Program za zbrinjavanje eventualnog viška radne snage kao posljedice restrukturiranja brodograđevnog sektora
- Program rješavanja statusa zemljišta i nekretnina koje su danas u funkciji obavljanja brodograđevne djelatnosti
- Program poticanja razvoja malog i srednjeg poduzetništva direktno i indirektno vezanog uz brodograđevni sektor.

PREDSJEDNIK KLUBA  
ZASTUPNIKA SDP-a

Zoran Milanović



Na temelju članka 85. Ustava Republike Hrvatske i članka 190. Poslovnika Hrvatskoga sabora, mi dolje potpisani zastupnici, podnosimo Interpelaciju o ulozi Vlade Republike Hrvatske u procesu sanacije i restrukturiranja hrvatske brodograđevne industrije

<b>Red.br.</b>	<b>IME I PREZIME</b>	<b>POTPIS</b>
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		
16.		
17.		
18.		
19.		
20.		
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		