



MAGYARORSZÁG NAGYKÖVETSÉGE
ZÁGRÁB

Folytatódnak a pólai Uljanik és a fiumei „3. maj” hajógyár pénzügyi nehézségei

Vezetői összefoglaló: A pólai Uljanik és a többségi tulajdonát képező fiumei „3. maj” hajógyár dolgozóinak augusztus végén történt bérátutalását követően a munkások szeptember 3-tól beszüntették a sztrájkot. Azzal egynapon a Zágrábi Értéktőzsde bejelentette, hogy a norvég Siem Csoport két cége felbontotta a négy járműszállító hajó építéséről kötött szerződést, mert az Uljaniknak nem képes leszállítani a megrendelt hajókat. Az Uljanik Csoport tagvállalatainak számláját zárolták, majd leállt a gyártás. Az Isztria megyei rendőrkapitányság vizsgálatot indított törvényellenességek feltárására. A kormány a helyzet megoldására négy lehetőséget mérlegel: gyorsított csődeljárás átstrukturálással, csőd előtti kiegyezés, az Európai Bizottság által elfogadott átszervezés a Kermas Energija céggel, illetve új átstrukturálási program egy meg nem nevezett kínai stratégiai partnerrel.

2018. szeptember 7-én a hajógyártás helyzete lesz kiemelt témája Andrej Plenkovic miniszterelnök és Margarethe Vestager piaci versenyért felelős biztos közötti zágrábi megbeszélésnek.

A pólai Uljanik hajógyár és a többségi tulajdonában lévő fiumei „3. maj” testvércége egyre nagyobb pénzügyi nehézségekkel szembesül. A kormány az augusztus 30-án megtartott ülésén állami garanciát adott a Horvát Postabank (HPB) 2015. és 2016. évre vonatkozó betétbiztosítási eszközeire az Uljanik felé, ami lehetővé tette a júliusi bérek kifizetését. Ezt követően szeptember 3-ával ismét megkezdődött a gyártás, de alapanyaghiány miatt csökkentett ütemben. Az állami garancia egyúttal biztosítani fogja az augusztusi bérek kifizetését is. A fiumei hajógyár számlájának felszabadítására szánt összeg is formálisan az Uljanik számlájára került, amelyről továbbküldték a „3 maj” számlájára. Erre azért volt szükség, mert az állam nem nyújthat közvetlen segílyt többségi magántulajdonban lévő cégnek. Ez állami támogatásnak minősülne, amelyet 2023-ig tilt a 2013-ban elfogadott vállalati átstrukturálási program. Darko Horvat gazdasági miniszter szerint a beavatkozásáról tájékoztatták az Európai Bizottságot, amelynek nem volt kifogása ellene. Ezzel a garancianyújtással kimerültek az állam lehetőségei a hajógyár segítésére.

Ezzel egy időben a cayman-szigeti Automarine Transport és norvég Siem Shipping Inc. vállalat szeptember 1-i hatállyal felbontotta az Uljanik pólai hajógyárral négy hajó építésére kötött szerződést. A két vállalat anyacégének (Siem Csoport) a Zágrábi Értéktőzsdén szeptember 3-án megjelentetett közleménye szerint a szerződés egyoldalú felbontására azért került sor, mert az Uljaniknak „nem áll módjában” leszállítani a megrendelt hajókat a szerződéses feltételek szerint. A megrendelt hajók közül az elsőn befejeződött a munka 80 százaléka, a második gyártása kezdőfázisban, míg a két utóbbi még az előkészítési fázisban volt. A megrendelés teljes értéke 198,2 M EUR volt, és a gondok akkor merültek fel, amikor kiderült, hogy a megnövekedett költségek miatt a kormánygarancia kibocsátásában szereplő 0,8-1 M EUR nyereség helyett az üzlet megközelítően 54 M EUR veszteséggel fog zárulni. Amennyiben a megrendelő aktiválja az állami garanciákat, akkor a költségvetésből valamivel több, mint 65 M EUR-t kell majd kifizetni. Az állam némileg csökkentheti ezt az összeget, ha az első, teljesen megépített hajót sikerülne értékesíteni más vevőnek, ami 37-46 M EUR bevételt hozhatna.

Az Uljanik fennmaradásának kilátásait gyengíti, hogy a vállalat a 2018. évet 17 megrendeléssel kezdte, májusig más megrendelők már felbontották a szerződéseket 6 hajóra, egyet pedig leszállítottak, így jelen pillanatban csak 6 építendő hajó szerepel a megrendelések könyvében. Az üzleti eredmények is

nagyon rosszak, a vállalat a 2017. évben 1,8 Mrd HRK (243,2 M EUR), 2018. első félévében pedig további 380 M HRK (51,35 M EUR) veszteséget valósított meg. A megrendelt hajókra szóló szerződések felbontásával jelentősen megváltoztak azok a kezdő feltételek, amelyek alapján az Európai Bizottságnak (EB) benyújtott átstrukturálási terv készült, így biztos, hogy azt – az EB esetleges támogatásától függetlenül – módosítani kell majd.

A nehézségekhez hozzátesz, hogy a norvég megrendelővel kötött szerződés egyoldalú felbontása miatt szeptember 3-án a Horvát Fizetésforgalmi Intézet teljes inkasszó alá vonta az Uljanik Csoport valamennyi tagvállalatának (Uljanik d.d., „3. maj”, Uljanik Proizvodnja opreme, Uljanik Strojogradnja) folyószámláját. A rendelkezésre álló adatok alapján nem állapítható meg, hogy kik aktiválták követeléseiket az Uljanik felé, de feltételezik, hogy a zárolásra nagyobb beszállítók felé fennálló adósság egy része miatt került sor. A termelés az újonnan felállt helyzet miatt teljesen leállt.

Elemzők szerint a kormány már ideje dolgozik az Uljanik Csoport megmentésének négy különböző változatán. Elsőként említik az új stratégiai partner kiválasztását, mivel elégedetlenek, hogy a Kermas Energija nem vállal „elég aktív” szerepet a nehézségek leküzdésében. Sajtóértesülések szerint fennáll annak lehetősége, hogy valamelyik kínai hajógyártó hajlandó lesz átvállalni a stratégiai partner szerepét, és legalább 100 M EUR készpénzzel megmenti a pólai hajógyártást. A második változat a csőd előtti kiegyezés, amely vélhetően biztosítaná a „3. maj” fennmaradását, míg az Uljanikot felszámolnák. Ebben az esetben az elbocsátott alkalmazottak számát 2000 és 2500 közöttire becsülik (*Megjegyzés: A 2018. év első felében 250 szakmunkás távozott a cégtől, július és augusztus folyamán pedig újabb 136 alkalmazott nyújtotta be felmondását*). A harmadik változat alapját képezi a cégvezetés által az Európai Bizottságnak benyújtott átstrukturálási program, amelyben a stratégiai partner a Kermas Energija lenne. Ennek a legérzékenyebb pontja, hogy az EB elfogadhatónak minősít-e az állami garanciát a 200 M EUR összegű hitelre, amelyet a Kermas adna az Uljaniknak. Az utolsó változat szerint végre kellene hajtani a pólai és fiumei hajógyár gyorsított csődeljárását, amelynek keretein belül a kormány külön-külön új vevőt keresne a két hajógyárra.

Andrej Plenkovic miniszterelnök és Darko Horvat gazdasági miniszter újságírói kérdésekre válaszolva nem kívántak részletekbe bocsátkozni, csupán megerősítették, hogy a horvát hajógyártás helyzete lesz a központi témája a tárgyalásoknak, amelyeket Zágrábban szeptember 7-én fognak vezetni Margarethe Vestagerrel, az EU piaci versenyért felelős biztosával.

A számlák szeptember 4-ei zárolásával egyidejűleg az Isztria megyei rendőrkapitányság szakemberei megkezdték a helyszíni vizsgálatot a cég tevékenységében esetleges törvényellenességek gyanúja miatt. Tekintettel arra, hogy előzetes vizsgálatról van szó, a rendőrség szóvivője – a Büntetőeljárásról szóló törvény rendelkezései miatt – nem nyilatkozhatott az ügyben.

Megjegyzés: Az Uljanik és leányvállalatainak esetleges csődeljárásának alá vonása jelentős népszerűségvesztést jelenthet Andrej Plenkovic kormánya számára. A hajógyárak megmentése – kormányzati álláspont szerint - nem lehetséges az Agrokor esetében alkalmazott módszerrel. Utóbbi magyarázat azonban abból is fakad, hogy a konszern átszervezésével főleg a belföldön hagyományos erős beszállítók jártak a legrosszabbul. A horvát kormány tehát nem akar belefutni még egy ilyen „kézi irányítású” átszervezési kísérletbe. Isztria, ill. a Kvarner-félsziget ráadásul hagyományosan a jelenlegi ellenzék egyik fellegvára: bármilyen közvetlen „Agrokor”- típusú beavatkozás jelentős helyi és országos politikai támadásnak lenne kitéve.