

# SAMOBORAC KOJI SPAŠAVA HRVATSKU BRODOGRADNJU

DIV  
OŽIVLJAVA  
ŠKVER

## 'U POSLU SU MI POTPORA RODITELJI: OČAC ME NAUČIO ODLUČIVATI, A MAJKA JE PREPUNA MUDRIH IZREKA'

PISE MARK ČIGOJ SNIMA TOM DUBRAVEČ/PH

Tomislav Debeljak (40), vlasnik DIV grupe iz Samobora koja je prije tri godine preuzela Brodosplit gdje zapošljava 2000 radnika, za Nečeljni otkriva svoje obiteljske i poslovne tajne.



Brodosplitu smo dvije godine i devet mjeseci, u ožujku će biti točno tri godine. Doli smo 8. ožujka 2013., a prije toga tri godine snimali smo stanje, dakle u Brodosplitu smo zapravo već godinu dana. Na početku sam imao viziju da ćemo sve probleme riješiti za šest mjeseci, ali je za neke promjene ipak bilo potrebno više vremena. Snimljeni razmjerni mlađi samoborski poduzetnik Tomislav Debeljak (40), vlasnik DIV grupe čije je sjedište u Samoboru. Vrijednost njegovih tvrtki procjenjuje se na oko 200 milijuna eura, dok su im dugovanja prema bankama samo 15 posto ukupne aktivne, odnosno manje od 40 milijuna eura. Uz - u hrvatskim okvirima - megaposaos u više od dvije tisuće radnika u splitskom škvru, DIV grupa otkriva ima 1200 zaposlenih u osam tvornica na sedam lokacija u regiji: u Samoboru i Kninu, zatim u Korčulji, Sarajevu u BiH, pa u Valjevu i Svirjegu u Srbiji te u slovenskim Jesenicama. Na području bivše Jugoslavije najveći su proizvođač betonskih prugova i lake željezničke mehanizacije, a na hrvatskom tržištu najveća su grupacija specijalizirana za preradu, proizvodnju i trgovinu vijčane robe te ostalih strojnih dijelova i metalnih proizvoda. DIV grupa svake godine povećava promet i preko 40 posto, uz recesije uložila su u novu tvornicu u Kninu 40 milijuna eura te u novim pogonima na 25.000 četvornih metara zaposli više od 300 novih radnika. Nedavno su potpisali ugovor o gradnji tvornice betonskih prugova u Sisku, vrijedne 10 milijuna eura, za koju bi dokumentacija trebala biti gotova 2016., a objekt dovršen 2018. godine.

**Odbijanje poslova**  
- U Brodosplitu su, napokon, iza nas loši ugovori koje smo naslijedili, završeno kadrovsko restrukturiranje i veliki dio tehnološkog restrukturiranja. Mi nismo imali prostora za ugovaranje brodova s gubicima jer za razliku od drugih brodogradilišta država je sudjelovala u restrukturiranju samopokrićem troškova iz prošlosti, tesmo sada ostali su sklopim ugovorima koji su svi pozitivni. Smanjili smo cijenu našeg rada na minimum, i to ne kroz smanjenje plaća za odradene sate radnika koji rade po radnim listama, već kroz racionalizaciju u nabavi, tehnologiji, organizaciji rada... govori Debeljak i objašnjava kako su zbog sadašnjih cijena novih tankera i balkebra (brod za prijevoz rasutih tereta) na svjetskom tržištu bili primarni odbijati mnoge poslove.  
- Ne želimo raditi brod čija je cijena na tržištu 300 milijuna, a nas izrada stoji 600 milijuna. Zato smo odbili izradu dva tankera za jako kvalitetnu ekipu iz zadarske tvrtke Tankerska Next Generation (TNG), čija se gradnja sada završava u Južnoj Koreji. Mi bismo po svakom njihovom brodu, prema aktualnim cijenama na svjetskom tržištu, imali po desetak milijuna dolara gubitaka. U Južnoj Koreji i Kini država pokriva gubitke brodogradilištima. Južna Koreja će pokriti minus između prodajne cijene od oko 50 milijuna dolara i proizvodne od oko 60 milijuna za svaki brod koji je naručila zadarska TNG. Kod nas te gubitke nisu bili spremni snositi ni država, ni TNG, ni Brodosplit iz čije je taj posao otišao južnokorejcima. Takvih poslova je dalje dovoljno na tržištu i njima nije trebalo napuniti godišnja narudžbi, no to bi bilo pogrebno za

## 'NA NATJEČAJU U VENECIJI 11. PROSINCA IMALI SMO NAJBOLJU CIJENU I TEHNIČKO BODOVANJE ZA IZRADU 22 NOVE MORSKE BRANE. SAD IH GRADIMO UKUPNO 63'

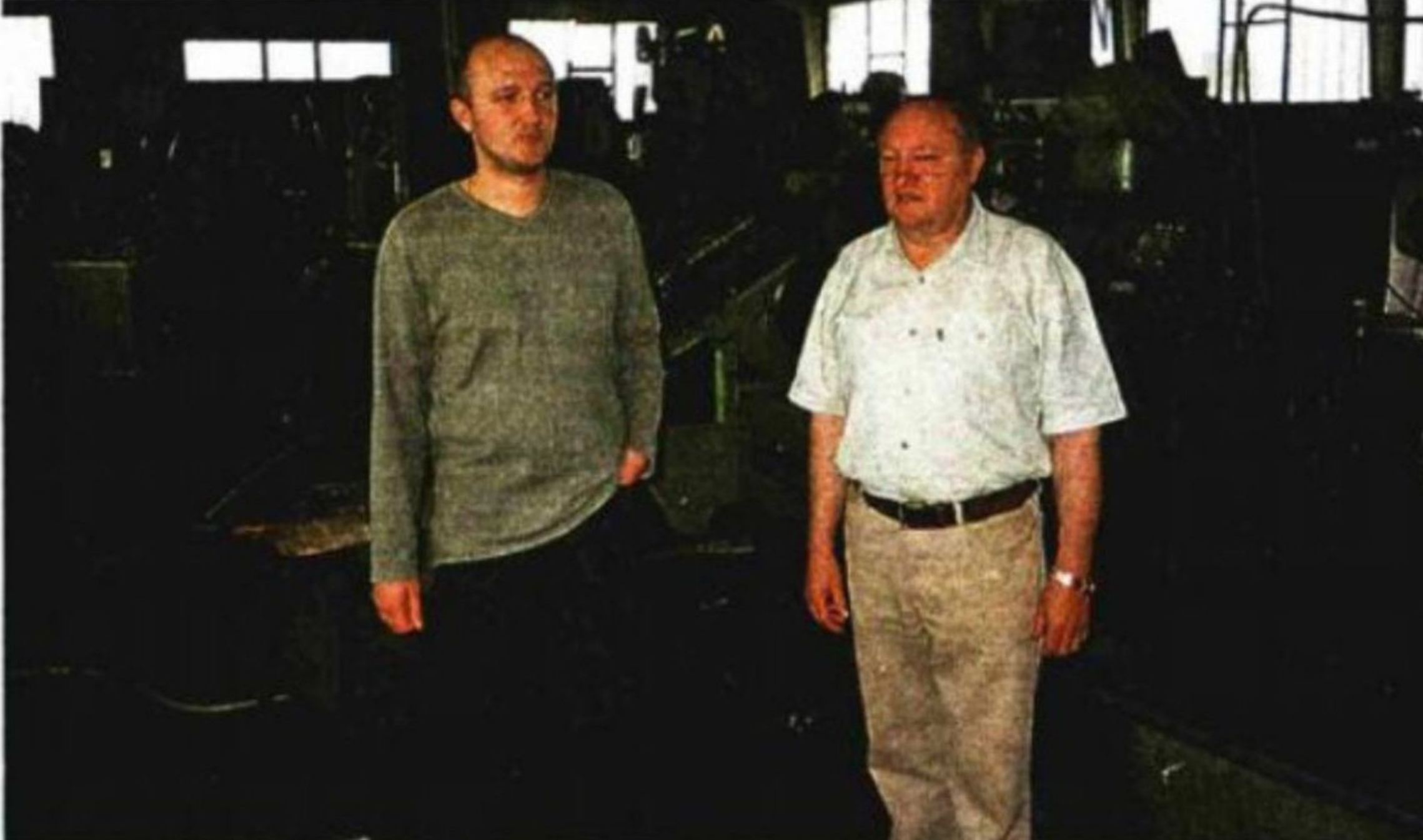
Brodosplit - tumači Debeljak. Nije uvijek bilo tako, zlatne godine u brodogradnji, kada su cijene brodova bile najviše, bile su od 2004. do 2008. Debeljak tvrdi da je Brodosplit i tada radio najkvalitetnije brodove, no da tadašnje uprave nisu iskristale visoke cijene brodova na svjetskom tržištu i veliku priliku za oporavak splitskog škvra, vječitog gubitaka kojega je milijardama kuna svake godine morala dotirati država. - Da su tada u Brodosplitu ugovarali poslove bar poimim najmanjim cijenama kineskih brodogradilišta, ali na dan primopredaje, nebi napravili 12 milijardi kuna gubitaka, već 100 milijuna dolara dobiti. Oni su ugovarali fiksnu cijenu u dolarima na dan sklapanja ugovora, bez devizne i klauzule na cijenu celika. A tečaj dolara i burzovna cijena celika jako utječu na pozitivno poslovanje - objašnjava samoborski poduzetnik koji kao kuriozitet spominje kako su u to vrijeme gubici bili oko 30 posto od proizvodne cijene broda, a u ukupnoj cijeni su samo 14 posto iznosile plaće radnike.

nam je limitiran na 1500 proizvodnih radnika. Od toga smo ih oko 500 mi sami školovali u zadnjih tri godine. Mi stalno zapošljavamo, ali nema dovoljno školovanih ljudi na tržištu rada, a mi ih ne možemo školovati tisuću preko noći, dok je država zabranila uvoz radnika. Zato do kraja 2017. ne možemo prihvatiti ni jedan veliki posao. Ako bi dopustili uvoz radne snage, tada bismo mogli ugovarati i nove poslove jer brodogradevnih kapaciteta još imamo - tvrdi Debeljak. Većina poslova koje je Brodosplit sklopio u zadnje tri godine javnosti su poznati: gradnja morskih brana za Veneciju, ophodnih brodova za Hrvatsku ratnu mornaricu, najvećeg jedrenjaka na svijetu, brodskih motora, riječnih krucera, putničkih jedrenjaka, radnih brodova za održavanje obale, lučkih dizalica, najzahtjevnijih dijelova brodova za jedno od najvećih svjetskih brodogradilišta Fincantieri, jahta od 60 metara... - Naša satnica koju prodajemo je 22,5 eura, a sat rada nas stoji oko 20 eura. Direktno u brodogradilištu mjesечно ugodimo radimo oko 150.000 radnih sati, što je više od tri milijuna eura, a to je uz ostale poslove projektiranja i ostalih popratnih usluga koje Brodosplit nudi dovoljno za pokrivanje svih troškova - naoko lagano zatvara mjesечно financijsku konstrukciju Brodosplita Tomislav Debeljak koji se pohvalio i novim, značajnim poslom s već poznatim partnerom, Consorzijska Venecija Nuova, talijanskom kompanijom u vlasništvu države i grada Venecije. Naime, Brodosplit je 11. prosinca na natječaju u Veneciji imao najbolju cijenu i tehničko bodovanje za izradu još 22 morske brane, te bi u veći lani potpisane ugovore za 41 branu, početkom iduće godine trebao potpisati ugovor za izradu nove 22 brane.

Konkurencija su nam bile dvije talijanske firme, a mi smo bili jeftiniji za sedam posto. Bio sam siguran da ćemo sada dobiti i taj novi posao - govori Debeljak i objašnjava kako su na morskou ulazu u Veneciju četiri prolaza. Jedan prolaz zatvoren je branama prije tri godine, za drugi sa 20 i treći sa 21 branom. Brodosplit je lani pobijedio na natječaju, a za četvrti prolaz sa 22 brane Brodosplit je imao najbolju cijenu i tehničko bodovanje te bi posao trebao biti ugovoren početkom iduće godine.

- Isporuca prvih brana za Veneciju kreće u travnju 2016. godine. Četiri brane potpuno su gotove, a šest ih je na skladištu i još samo nisu obojane - priča Debeljak koji je posebno ponosan na pola milijarde kuna vrijedan posao gradnje najvećeg jedrenjaka na svijetu, dugog 162 metra s pet kriznih jedara, za brodarsku kompaniju Star Clippers Ltd. iz Monaka.

- Za izradu običnog balkebrjera kakve je Brodosplit gradio, prosječno treba duplo manji broj sati nego za najveći jedrenjak na svijetu koji sada gradimo. Dakle, to je posao kao da gradimo dva velika balkebrjera. Ali, zbog cijena ne mirira da je 3400 ljudi ostalo bez posla. DIV grupa je ušla u proces restrukturiranja, no našalost do danas je i u dijelu hrvatske politike ostao problem nerazumijevanja, što je do restrukturiranja. U ožujku ove godine Vladi smo poslali 20 točaka prigovora u kojima smo argumentirano pokazali kroz kakva sve nerazumijevanja prolazimo u poslovanju s državom. Recimo samo da nam ne priznaju kamate na dugovanja zbog neispunjenih obveza države, a to nam je oko 60 do 70 milijuna kuna. Da je država napravila sve što je potpisala i obvezala se da će napraviti u restrukturiranju, mi bismo danas imali minimalno još 300 zaposlenih više i dizali bismo BDP za 100-ak milijuna kuna više. To je definitivno posljeda antipoduzetničke klime, još uvijek se na području



Tomislav u naručju najmlađeg sina, trogodišnjim Jakovom (desno), njegova tjeća snimljena prije tri godine, sljeva na desno: Katina (9), Filip (11), Željko (14), Jakov (3), Klara (13), Leda (5) i Anastazija (7)



**STATOM BOŽIDAROM PRIJE 14 GODINA OTAC JE 1971. OTVORIO OBRT, VEĆ SA 10 GODINA TOMISLAV JE POČEO VODITI NA POSLOVNE SASTANKE, A SA 15 MU DAVAO DA DONOSI POSLOVNE ODLUKE (LIJEVO)**

Atmosfera je puno opuštenija, ali i učinkovitija nego na početku, kaže (gore); u tvornicu vijaka u Kninu DIV je uložilo 40 milijuna eura (dolje)



znetnik gleda unaprijed s određenom sumnjom - govori. - To vam je ovakvo odnos: Brodosplit je bolesnik kojeg je pregažio vlak, a DIV grupa je doktor. Doktoru za ozdravljenje bolesnika treba reze, raznih ušteda, tehnoloških i organizacijskih ulaganja... Do sada smo zatvorili oko 1,4 milijarde kuna, što je za oko 400 milijuna više od predviđene dinamike, no u iduću dvije godine dva mjeseca ostala nam je još milijarda kuna - govori Debeljak, a na pitanje koliko je DIV grupa uložila svog novca u Brodosplit, spremno odgovara:

**Ostala još milijarda**  
- Oni nisu pogodovali privatnicima nego su spašavali svoju ekonomiju. Bez toga bi kompanije propale, ljudi bi završili na burzi, stala bi proizvodnja, ne bi se kupovali njihovi proizvodi, država je bi naplaćivala poreze..., a za državu bi sve to bilo puno skuplje - govori Tomislav Debeljak te navodi drugi primjer: investitoru koji u Europi pokreće novu proizvodnju u otvora radna mjesta po pravilima EU država daje 40 do 60 posto poticaja za gradnju tvornice.  
- Mi smo spasil dvije tisuće radnih mjesta, a kroz restrukturiranje su se Brodosplit i država obvezali pokriti 12,5 milijardi kuna gubitaka koje su napravile bivše uprave. U tome su 60 posto ili sedam milijardi sudjeluje država, a 40 posto ili nešto više od pet milijardi vlastiti je doprinos. Prije našeg dolaska u Brodosplit, država je

uložila oko 6,5 milijardi kuna, i obvezala se da će pokrivati gubitke na brodovima za koje su prije potpisani ugovori - što je više od 300 milijuna kuna, te gubitke na slobodnim kapacitetima odnosno plaće za 1400 ljudi koji nisu dolazili na posao - a to je bilo oko 400 milijuna kuna. Tih 700 do 800 milijuna kuna za rješavanje dubioza iz prošlosti država je otkrila pokrila - navodi Debeljak te nastavlja objašnjavati kako je Brodosplit kroz restrukturiranje tri milijarde kuna starih dugova prema državi zatvorio prodajom državi gotovo kompletnog zemljišta i hala i time pokrio veći dio vlastitog doprinosa, a sve nekoliko godina prije same privatizacije.

- Misada nismo vlasnici zemljišta i hala, u najmu smo kod države i zato niti ne može biti govora o gašenju proizvodnje i gradnji stanova, kakve glasine su se pojavljivale - kaže. - Brodosplitu je nakon toga ostalo još oko 2,4 milijarde kuna vlastitog doprinosa koje smo trebali zatvoriti u pet godina. Prema pravilima EU, u restrukturiranju ne treba za tajznos dopokapitalizirati firmu jer se nikad ne bi našao kupac, nego u izračun vlastitog doprinosa ulaze sredstva od kredita, bankovnih garancija, raznih ušteda, tehnoloških i organizacijskih ulaganja... Do sada smo zatvorili oko 1,4 milijarde kuna, što je za oko 400 milijuna više od predviđene dinamike, no u iduću dvije godine dva mjeseca ostala nam je još milijarda kuna - govori Debeljak, a na pitanje koliko je DIV grupa uložila svog novca u Brodosplit, spremno odgovara:

**Oduštali od Tibo-a**  
- Na početku smo uložili 53,7 milijuna kuna, od toga 3,7 milijuna kuna u kupnju dionica Brodosplita, te 50 milijuna kuna u dopokapitalizaciju, a što je uzadnje vrijeme najveća privatna investicija u bilo koje hrvatsko brodogradilište. Osim toga, DIV grupa za Brodosplit je dizala bankovne garancije i posudila 50 milijuna kuna za plaće kada država ništa nije isplaćivala. Ne pada mi na pamet prodati u dio u vlasništvu Brodosplita jer vjerujem da će dionice koje smo kupili za 53,7 milijuna kuna nakon zatvorenja procesa restrukturiranja, a najviše za tri do četiri godine, vrijediti barem milijardu kuna. No ni tada me nećemo zanimati prodaja, ja sam već sada u DIV-u zaradio dovoljno da moja djeca mogu spokojno živjeti. Ja to ovako vidim, a kako bi moj otac govorio: netko je rođen da bude sportaš, a on i ja smo dobili ulogu da stvaramo radna mjesta. Ne bih se libio voditi ni jedan poslovni stav koji trenutno postoji u svijetu, a - recimo - politika me uopće ne zanima.

Iako se u medijima spominjalo kako je DIV grupa najozbiljniji kupac za tvrtku Tibo iz Matulija, izgleda da od toga neće biti ništa.  
- Za Tibo smo bili zainteresirani, mislim da smo je mo-

gli spasiti, no bojim se da smo oduštali od toga. Zbog prevelike negativne od strane sindikata vjerojatno ćemo se povući - kaže. - Meni je nastala još 1971., kada je njegov otac Božidar napustio siguran posao u Remontnom zavodu u Bregani te u garaži u Samoboru otvorio vlastiti obrt koji je nazvao DIV, što je kratice za Debeljak - izrada vijaka. Tomislav je rođen 1975., kada se posao već počeo širiti. - Jako poštujem svoga tatu. Oduvijek sam bio zainteresiran za posao, on me na to nije tjerao, ali me vodio sa sobom i već s desetak godina išao sam s njim na poslovne sastanke. Meni je sve oko firme bilo veliki gušt, kao drugoj djeci igratigrice ili nogomet. Već sa 15 godina tata mi je često davao priliku da odlučujem. Bilo je gdje gdje ćemo raditi halu, tata je rekao da ja odlučim i tako je i bilo. Tako me već kao klinca naučio donositi odluke. No, često mi je i kontrirao, ali samo zato da argumentima obranim svoju odluku, a kroz te rasprave s njime stjecao sam mudrost i puno širu sliku o svakom konkretnom poslu. - Majka mi je isto velika potpora, prepuna je mudrih izreka koje mi oлакšavaju životni put. Objesulo sam danas ponosni na sve što smo postigli i apsolutno vjeruju u sva naša moju odluku. - Ponekad i danas raspravljamo o nekim poslovnim odlukama, a ja bih volio da mi i više pomažu u poslu - govori Tomislav koji sa suprugom Danijelom ima čak osmero djece. Najstariji je Željko (14), sljedeći Klara (13), Filip (11), Katina (9), Anastazija (7), Leda (5), Jakov (3) i Andrija koji još nema ni godinu dana.

- Divim se mojoj Danijeli koja sama vodi brigu o djeci, nemamo ni kućnu pomoćnicu, a ona sve stiče - govori Tomislav Debeljak koji je do prije godinu dana s tako brojnom obitelji živio u dvosobnom stanu u Bregani. - Prije godinu dana smo do-



**'Radimo na viziji u kojoj se sante leda u moru koriste kao korisna površina na kojoj se mogu graditi i gradovi. Na te vizije utrošio sam par milijuna'**

vršili gradnju kuće u Samoboru preselili se. I danas, godinu dana nakon što smo se preselili, fali mi stan - govori Debeljak koji se kaže da je dosta tradicionalan, konzervativan i vjieran, pa bi mu zato teško bilo preseliti se iz njegova rodnog grada. - Razmišljao sam ponekad i o životu u Zagrebu, razmišljao sam 2013. kada smo preuzeli Brodosplit i o životu u Splitu. Split je zaista predivan grad, ali ne bih mogao živjeti u njemu, kao ni u Zagrebu. Moje selo je ipak moje selo - kaže Debeljak koji u Splitu ima unajmljeni stan.

- Kada smo preuzeli tvornicu u Kninu i kada je trebalo najviše zapeći, bio sam tamo deset posto svoga vremena. U Svirjegu u Srbiji isto tako. A u Splitu sam na početku bio i 150 posto normalnog radnog vremena, a sada sam oko 80 posto. Tjedno sam četiri dana u Splitu a ostatak u Zagrebu - priča Debeljak koji je bio talentirani harmonikaš, svirao je klavir i saksofon, bavio se streljastvom, skijaškim trčanjem, volio tenis, kao učenic išao na razna državna natjecanja iz fizike, matematike, informatike i tehničkog odgoja, a najdraži hobi mu je danas vožnja jet-skijem, s kojim žana po četiri, pet sati iči od Splita do Paga.

**Ukraden patent**  
Pohadao je Fakultet strojarstva, ali nije diplomirao. - Prestao sam iči na predavanja jer mi se ukazala prilika da razvijem jedan patent. Tome sam tada posvećivao jako puno vremena, a taj patent su mi ukrali jer ga nisam zaštitio. Danas sam registrirani vlasnik 30-ak patenata za vijčanu robu, željeznice, strojeve za montažu kolosijeka i plovehkih objekata - govori Debeljak kojeg već godinama intrigira mogućnost da se velike sante leda u moru koriste kao korisna površina na kojima se mogu graditi i gradovi. To nije samo njegova ideja, jer su je već pokušavali razvijati u povijesti: u Drugom svjetskom ratu Kanada je kroz projekt Habakur pokušavala napraviti nosač aviona od leda, i djelomično je u tome uspjela, no Drugi svjetski rat je završio i projekt je stao.

- U takvoj viziji mogle bi se relativno lagano spojiti dvije udaljene točke koje razdvaja more a da taj projekt bude profitabilan. No najveća vrijednost je dobivanje sigurnog, jeftinog i mobilnog prostora na moru. S takvim projektnima nisam stao, na njima i dalje normalno radimo u suradnji s Fakultetom u Splitu i ostalim partnerima, jer to nisu neke velike investicije. Do sada sam na razvoj plutajućih platformi uložio nekoliko stotina milijuna kuna - otkriva Debeljak koji smatra da bi, uz sve poslove, zbog obitelji organiziranje sada mogao otići dva tjedna na godišnji odmor. - Ali, previše bi mi falio posao, pa ipak dogodine - završava.