



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA**

GRAD TROGIR  
GRADSKO VIJEĆE  
KLASA: 023-01/18-01/5  
URBROJ:2184/01-31/01-18-3  
Trogir; 06.travnja 2018.g.

**ZAPISNIK**

Sa 10. **tematske** sjednice Gradskog vijeća Grada Trogira održane dana **06.04.2018.g. ( petak )** u **10:00 sati** u Gradskoj vijećnici Grada Trogira.

Sjednici su na<sup>o</sup>čni: 1.) Predsjednik Gradskog vijeća Grada Trogira - Ante Piteša; 2.) Prvi potpredsjednik Gradskog vijeća Grada Trogira - Dubravko Škokić; 3.) Ivica Baturina; 4.) Sanja Vuković 5.) Sandro Hrabar; 6.) Romeo Palada; 7.) Marko Hrsto; 8.) Ivan Bašić; 9.) Damir Zaradić; 10.) Alen Pensa; 11.) Mario Juranović, 12.) Nives Karanušić; 13.) Tonći Barada; 14.) Toni Zulim; 15.) Slaven Jažo.

Odsutni: Stipe Novak i Matea Orlić

Sjednici su **nazočni i**: gradonačelnik Ante Bilić, zamjenik gradonačelnika Viktor Novak, zamjenica gradonačelnika Ruža Kovačević Bilić, privremeni pročelnici Frane Žižak, Perislava Paraman, Branka Frankić, Ivan Meštović, zamjenik pročelnika Dujo Odžak, pomoćnik ministrice gospodarstva gospodin Zvonimir Novak, vlasnik Brodotrogira gospodin Danko Končar, direktor Brodotrogira Mateo Tramontana, brojni članovi sindikata koji djeluju unutar Brodotrogira, te predstavnici tiska i građani.

**Predsjednik Gradskog vijeća Ante Piteša** je po<sup>o</sup>dravio sve prisutne i dao kratke smjernice o tome kako želi da rasprava i daljnja i<sup>o</sup>laganja sjednice i<sup>o</sup>gledaju sa slijedećim

**Dnevnim redom**

1. Analiza stanja u BRODOTROGIRU d.d.

**Gradonačelnik Ante Bilić** po<sup>o</sup>dravljam sve prisutne na ovoj tematskoj sjednici o daljem poslovanju Brodotrogira, ono što je bitno i<sup>o</sup> istaknuti je da skoro 1/3 proračuna Grada Trogira puni Brodotrogir, samim time je važnost nastavka proi<sup>o</sup>vodnje i zaposlenja u Gradu Trogiru je od i<sup>o</sup>nimne važnosti. To je otprilike i 1/3 ukupno zaposlenih u gradu te nam je cilj svima zajedno da u partnerskom odnosu se nastavi proi<sup>o</sup>vodnja u gradu, te da ne bi došlo do socijalnih problema u gradu. Jasno nam je da mora doći do restrukturiranja i nekih promjena u poslovanju ali da se u svemu tome poštuju i zaštite radnička prava sukladno svim po<sup>o</sup>itivnim propisima koji su na snazi. Ne bih puno duljio jer znamo da grad nema formalne ovlasti, ono što se priča po gradu i što je u ingerenciji grada je prostorni plan i njime je tamo predviđena, prema privatizacijskom ugovoru, industrijska zona za 60%, a za 40% je predviđeno da se ide u promjenu namjene.

**Zvonimir Novak** u ime Ministarstva gospodarstva, pomoćnik ministrice Dalić, zadovoljstvo mi je biti ovdje nakon 5 godina kada sam mogao posvjedočiti potpisivanju privatizacijskog ugovora i početak restrukturiranja u Brodotrogiru. Hrvatska brodogradnja Jadranplov, je društvo koje je u ime

Ministarstva gospodarstva drži nadzor nad provedbom privatalacijskog ugovora i nad provedbom restrukturiranja u privatizaciji brodogradilišta. Prema njihovom navodima, brodogradilište Brodotrogir u ovom trenutku ima narudžbe za 8 plovniha objekata vrijednosti oko 150 milijuna dolara, također raduje i činjenica da se vidi uočljivi trend i povećanje opsega posla u remontnoj djelatnosti. Isto tako Jadranplov navodi da su neke od ugovornih obveća ispunjene. Isto tako ugovor se pratilo da novi vlasnik održa određeni broj zaposlenika koji je i u ovom trenutku veći nego što je to ugovorom bila propisana. Društvo je vršilo ulaganja u investicijske projekte kako u brodograđevnoj tako i van nje, prema navodima Jadranplova, društvo je uložilo stotinjak milijuna kuna u brodograđevne, a oko 200 milijuna kuna u ostale djelatnosti. Isto tako, s obzirom da nemamo posljednji izvještaj Jadranplova, ali u onom zadnjem kojeg smo dobili je vidljivo je da će društvo ispuniti obveću vlastitog doprinosa. S obzirom da je Brodotrogir relativno manje brodogradilište od ostalih ima relativno veliku obveću u usporedbi s ostalim, podsjećam da je ta obveća milijardu i 400 milijuna kuna tako da impresionira podatak da su tu obveću uspjeli ispuniti. Država je tijekom cijelog ovog procesa pratila Brodotrogir, sukladno svojim ugovornim obvećama te je tako temeljem potpora isplatila 380 milijuna kuna, a tu je obveću imala i isplatiti do 01.07.2015.g., nakon tog datuma brodogradilište posluje beć državnih potpora. Posebno me veseli činjenica što je u ugovoru definirana obveća da posljednje dvije godine restrukturiranja društvo ima obveću poslovati pozitivno. S prestankom isplate potpore društvo je uspjelo prema financijskim pokazateljima poslovati pozitivno, ne samo tijekom posljednje dvije godine nego tokom cijelog provođenja programa restrukturiranja. Isto tako, država ja pratila brodogradilište ićdavanjem jamstava kao što je definirano u ugovoru. Tako je odmah na početku ićdala 60 milijuna \$ jamstva ića 2 tankera koja je društvo ugovorilo sa svojom kompanijom kćeri. Tankeri su napravljeni, isporučeni, jamstva su vraćena, brodovi plove, ćarađuju i otplaćuju svoj kredit. Isto tako država je ićdala jamstvo od 20ak milijuna eura koje je društvo dogovorilo da finskim narućiteljem koji je koliko ćnam u ćavršnoj faći i trebao bi biti isporućen vrlo brćo, pa će se i ta jamstva vratiti. Krajem 2017.g. društvo je ugovorilo još jedan brod ića koji je država isto tako ićdala jamstvo od 30ak milijuna €. S obzirom da je program restrukturiranja ćavršio, prema pravilima i smjernicama Europske komisije, u narednih 10 godina ne može koristiti nikakve subvencije niti državne potpore. Simbolićno, danas ćavršavamo jedan proces a već sljedeći tjedan ćapoćinjemo drugi. Zakaćan je sastanak u Ministarstvu gospodarstva gdje ćemo ćapoćeti raćgovore o programu restrukturiranja Uljanika. Na kraju ako me pitate da li sam ćadovoljan, mogu reći da jesam. Uvijek može bolje, ali kad se sjetim Matea kada smo raćgovarali prije 5 godina, bio je to photofinish ića privatizaciju.

**Danko Konćar**, vlasnik Brodotrogira, ćahvaljujem se na poćivu jer smatram da je bitno da se kaće jasno i glasno, kakva je u našim raćmišljanjima sudbina škvera. Želim ćahvaliti na 5 ćajednićkih godina koje bećobćira kako ih sada na kraju promatrali, nisu ćavršili loše. Dapaće, prije 5 godina kada smo ušli u škver, u škveru ništa nije radilo. Ni jedan jedini posao nije postojao, danas ako odete tamo vidjet ćete da je škver ćapravo popunjen sa poslom, postoje problemi no škver ima posla. Kao što ste ćuli, ima ugovornih 8 brodova i sva raćmišljanja i govori o ćatvaranju škvera ili pretvaranju škvera u nešto drugo jednostavno ne stoje, činjenice govore suprotno tome. Osvrnuo bih se na vlasništvo, vlasnik ćemlje je država kao i svih ćgrada na toj ćemlji, škver je vlasnik tu i tamo neke dićalice i nećeg nebitnog. Sagraćeno je nekoliko objekata i svi su oni postali vlasništvo države, ništa nije vlasništvo škvera ali škver treba otplatiti sve te obaveće, sve kredite koji su ućeti ića to. Situacija u brodograđevnoj industriji danas je takva da postoje problemi koji se mogu riješiti samo ćajednićki. Sukobljavanje na relaciji uprava, menagment, radnici, ne vodi k rješavanju problema. Rješenje problema je hajdemo skupa sjesti, 06.02. je bio skup radnika na kojem je jasno i glasno odgovoreno na sva ta pitanja. Ovaj škver je veći od mene i od nas sviju, brodograđevna industrije je tu počela prije 3000 g. i biti će tu još 3000 g., onaj tko formalno vodi brigu o njemu, uvijek će se naći netko. Bojaćan da škvera neće biti, nije osnovana. Bojaćan da mene neće biti je osnovana. Gospodin ćamjenik ministrice Dalić je jasno rekao što smo ostvarili. Prva dva broda su bili kemijski tankeri kojih je škver valjda 50 odradio u 40, 50 god. Normalni rok trajanja ićrade je oko 9 mj., a mi smo ih radili 20 mj. Drugi primjer je ruski brod kojeg smo kasnili godinu dana, a broj sati koji utrošili na ićradu tog broda je 250% više nego je planirano, što je ćavršilo gubitkom. Jasno, to je bilo ićnijeto i na skupu radnika i tamo je pravilno ćaključeno da je menagment ukljućujući i upravu jedan od glavnih krivaca ića to. Nije sve u financijsko rećultatu, mi smo podbacili u transformaciji odnosa prema radu. Imali smo danas sastanak s jednim narućiteljem gdje nam je jasno rećeno budemo li ovaj brod radili kao pri, gdje je

polu radnika pušilo na radnom mjestu, a pola koristi mobitele onda ti taj posao neću dati. Mi se tu moramo transformirati, a bez podrške radnika i sindikata tu nema ništa. Jasno je rečeno da u kolektivu ima uhljeba, neradnika, međutim u transformaciji kolektiva koji će moći odgovoriti svakom i takovu na tržištu će svi morati sudjelovati. Ja bih uključio i laganje sa jednostavnom konstatacijom, smatrajte da tko god misli da može bolje i kvalitetnije da odraduje sljedeći period, mi smo slobodni da mu ustupimo svoje mjesto bez ikakve naknade.

**Dani Lučin, predsjednik Nezavisnog sindikata,** zadnji put kad sam bio na ovom govornicom je prije 5, 6 godina, kada smo raspravljali da li će Brodotrogir uopće opstati je je donesena bila odluka Vlade da se Brodotrogir ugasi. Imali smo obavezu ili da se privatiziramo ili ćemo nestati i to je bio jedan vrlo nevjestan period i srećom se dogodila ta privatizacija i gospodin Končar je ušao kao vlasnik. Odgovorno tvrdim da tamo gospodin Končar nije postao naš vlasnik, danas mi ne bi pričali o Brodotrogiru. Kako u životu, tako i u poslu postoje problemi i planovi koji se više ili manje uspiju odraditi. Sindikati i uprava su se dogovorili potpisali sporazum o jednom partnerskom odnosu i taj odnos do današnjeg dana je odličan. Međutim na današnji dan se pitamo što dalje, na koji način reorganizirati našu firmu, čuli smo da će brodogradnja ostati, no jasno je da će određenih promjena biti u smislu viška radnika, unutarnje reorganizacije. Voli bih da smo to radili u prvoj godini jer vjerujem da bi postupak privatizacije imao puno bolje šanse na tržištu i danas bi možda veselije pričali o ovome. Kada pričam ispred sindikata, onda se moram osvrnuti na socijalna materijalna prava radnika te uvih proteklih 5 godina je preko 400 ljudi obrinuto. Dobili su otpremnine i nove šanse, određeni broj ljudi je otišao u mirovinu, također s određenim otpremninama. Što se tiče kolektivnog ugovora, do današnjeg dana, osim jubilarnih nagrada prošle godine, on se apsolutno poštivao, a jubilarne nagrade su zbog problema u financiranju obećane da će biti isplaćene. Na današnji dan, nakon 5 godina procesa restrukturiranja, sa stajališta radnika vam mogu reći čak da su u panici na svoju egzistenciju. Ne vide tendenciju, smjer da bi to moglo biti dobro. Ja se nadam da ćemo mi uspjeti jer očito postoje i poteškoće u poslovanju, da ćemo uspjeti izvršiti ove poslove koje imamo u knjizi narudžbi i da ćemo dobiti i nove. Međutim, najavljeno nam je da će biti oko 350 ljudi viška. Vrlo je važno na koji način će se ti ljudi obrinuti, pod kojim uvjetima i to je ono što ljude obrinjava. S druge strane, zbog tako velikog smanjenja ljudi postoji bojazan da li će sustav uopće biti održiv.

**Andro Belas,** u ime Sindikata metalaca, došli smo do samog kraja restrukturiranja i treba dati nekakvu konačnu ocjenu. Dakle, prije nekih 5 godina se donijela odluka da se sva brodogradilišta privatiziraju. Očito da se nije osjetila potreba i važnost brodogradnje kao pokretača i druge industrije. Bili smo zapravo presretni kada je gospodin Končar odlučio da nas dokapitalizira, da ulaže u ovaj prostor i ove ljude. Mi smo radili brodove, ali jako sporo i na takav način da nismo mogli opstati na tržištu i zato su nam bile potrebne promjene. Gospodin Končar je prihvatio sve to jer se već prije napravio taj program i plan restrukturiranja. Taj program je uključivao i ne brodograđevnih djelatnosti, no ono što je za nas bilo od velike važnosti je nastavak djelatnosti i razvoj brodogradnje, jer u njoj se zapošljava velik broj ljudi, jer ona načini razvoj i drugih proizvodnih grana. U tom smislu smo očekivali puno više od našeg investitora, a jasno je i da je on očekivao više od nas. Rekao bih da su problemi s jedne i s druge strane. Gospodin Končar je naveo da mi zapravo nismo još uvijek sposobni da budemo konkurentni na zahtjevnom svjetskom tržištu, nismo produktivni. Zapravo ispadamo kao nekakvi neradnici. To je samo takva konstatacija ali trebalo bi se malo pobaviti s time zašto je to tako, ako je to tako. Moram reći da naš socijalni dijalog zapravo i nije bio loš ali nije uvijek bio na visini. Uporno sam tražio da se dva puta godišnje održi skup radnika, jer je to i zakonska obaveza no zadnjih godina se to i izbjegavalo. Trenutno smo započeli kolektivno pregovaranje i tu smo kasnili a nadam se da ćemo kroz kolektivno pregovaranje naći načina da napravimo takav sustav da zapravo stimuliramo ljude da rade vrijedno, odgovorno i savjesno. Vjerujem da ćemo naći rješenje otvaranjem socijalnog dijaloga, vjerujem da će se i situacija s plaćama popraviti.

**Vedran Dragičević,** predsjednik Sindikata metalaca, mi imamo puno problema u brodogradnji, zajedno s vlasnicima, da njih ne isključimo. Glavni problem je bio financiranje a ono će se riješiti s ovim jamstvenim fondom i to daje perspektivu za budućnost. S druge strane Europska komisija isto uvodi nekakva subvencioniranja za brodogradnju. Kupili ste temelj industrije u Hrvatskoj, jer temelj industrije je zapravo brodograđevna industrija. Mi samo želimo da se primjenjuje kolektivni ugovor

koji postoji, da tehnološki višak ako ima posla onda nema tehnološkog viška, ima kadrovske restrukturiranje koje će se napraviti na neki način. Želim samo da se vratimo u okvire Zakona, da se radi kako treba i da ljudi nisu u panici da li će ostati bez posla ili neće. Apeliram na vas da uložite u brodogradnju.

**Ivi Sorić;** Jadroplov je plaćen od Brodotrogira nekih 750 tisuća kuna godišnje, što se tiče restrukturiranja ono zadnjih 5 godina nije išlo kako smo mi željeli, plaće kasne, npr. Zadnja 4 mj. je meni ueto sigurno 4000 kn. od 8 plovnih jedinica koje imamo u narudžbi imamo kruher kojeg mi ne možemo opremiti jer ga opremaju samo Talijani i Njemci, to svatko zna. Ovi drugi brodovi su jako mali te ih može raditi 10 ljudi na livadi. Radnike zanima zašto nam se smanjuju plaće i zašto se nije napravilo restrukturiranje koje se trebalo napraviti? Nemamo alata za rad, npr. Čovjek je dao da mu se iskidaju limovi za brod, neki 400 tisuća € negdje prije nove godine, limovi ni danas nisu iskidani jer nema elektroda. Nemamo alata ni materijala te nemamo s čime raditi.

**Vijećnik Mario Juranović:** donosim mišljenje direktno od radnika iz proizvodnje, u proteklih 5 godina netko je bio zadužen za provođenje restrukturiranja, a krivnja se danas svaljuje na radnike da su ne produktivni, no činjenica je da naš monter, cjevar ili varioc, kada ode na rad u Njemačku je pribrat, cijenjen i plaćen. Očekivali smo sistematičaciju i program obriježavanja kako bi tih 550 radnika koji ostaju bilo plaćeno i motivirano za daljnji rad. Uprava sada želi da u 3 mjeseca riješi tih 300 tih ljudi. Znamo što je liberalni kapitalizam i privatno vlasništvo i znamo da je u proteklih 5 godina bilo radnika koji nisu radili a bilo im je dobro, te su ti isti bitno utjecali na poslovanje i likvidnost firme. Postavlja se pitanje za upravu, gospodo što ste radili i zar vam je trebalo punih 5 godina da snimate stanje u škveru? Radnike najviše zanima viđija gospodina Končara kakvi će se brodovi tu raditi i koliko će ljudi biti zaposleno? Duboko smo svjesni da bez većih brodova na navođu, za većinu nas tamo više neće biti kruha.

**Pero Lučin;** ja sam osobno inžirao zadnje dvije godine, da se problem mora riješiti u kući, a ne vani. Radnici snose dio odgovornosti, no dati ću vam primjer koji ste spomenuli u uvodnoj riječi gdje radnici ne snose baš nikakvu odgovornost. Sjećate li se problema sa Trogir piping, dvije godine sam upozoravao šta se događa i otvoreno ću reći, pranje novaca. Upozoravao sam upravu i gospodina Tramontanu, znate kako se to riješilo, a mislim da smo mi puno pridonijeli spašavanju, a danas se nas radnike optužuje da mi nismo radili svoj posao. Gospodin tramontana je na izboru radnika predstavio fond od 50 000 sati, a samo cjevarska radiona je potrošila 250 000 sati,.

**Marin Rožić;** kao što je kolega ranije već rekao, moram iskreno i kaati da se i ja bojim, jer se radnici boje za svoja radna mjesta ( u daljem obraćanju gospodin Rožić ponavlja ono što su raniji izlagatelji činili i daje kratki osvrt na svakog od njih).

**Vijećnik Tonči Barada;** moram prvo reći da sam bivši uposlenik brodogradilišta, sada sam umirovljenik, te moram reći da je križ brodogradnje i tržišta uvijek opterećivala radnike škvera ali uprava je uvijek znala odgovoriti tim izgovorima pa vjerujem da će tako i danas.

**Vijećnik Marko Hrsto :** u ime vijećnika HDZ-a i HSP-a moram reći par riječi o stanju u brodogradilištu. Prije svega želimo istaknuti obrižutost radi zadnjih informacija koje su objavljene u medijima. Politika koju je zastupala naša koalicija u veći škvera, a biti će takva i u buduću, je da nema politike. U ime koalicije HDZ i HSP predlažem da vijeće donese ključke s sljedećim točkama:

1. Bezuvjetno očuvanje brodogradnje kao prevladavajuće djelatnosti ne području rta Čumbrijan
2. Bezuvjetno očuvanje radnih mjesta u brodogradilištu i s tim povećanim tvrtkama kojima je brodogradilišta osnivač
3. Zaustavljanje smanjenja plaća radnicima brodogradilišta i s njim povećanim tvrtkama
4. Unaprjeđenje i modernizacija brodograđevnih djelatnosti u sastavu brodogradilišta u smislu povećanja produktivnosti
5. Potpuna realizacija planiranog ulaganja s aspekta vlastitog doprinosa vlasnika u najkraćem roku

Od države tražimo da štiti državne interese i interese ljudi. Od lokalne vlasti tražimo da svojim odlukama ne pogoduje interesima vlasnika brodogradilišta, a na štetu radnika Brodotrogira i građana

grada Trogira.

**Danko Končar**, vlasnik Brodotrogira; prvo da pojasnim što znači vlastiti doprinos. To nije doprinos vlasnika već doprinos društva, milijardu i 400 je u potpunosti uplaćeno, pa čak i preplaćeno. Društvo je u potpunosti izvršilo svoju obavu po ugovoru. Sada da kažem kuda su novci uloženi, prva dva broda, grubo rečeno na njih je utrošeno više od polovice milijarde i 400,. Oni plove, oni su i danas u vlasništvu društva i tu je otišla skoro polovina. Drugi dio je otišao i u marinu, manje, trebalo je nekih 60 milijuna € a do sada je otišlo nekih 30 milijuna €. Za svaku lipu koja je uložena se zna gdje je.. Nažalost uvjeti pod kojima se financiramo, danas je kamata 6,63% , vidite da to nije normalna kamata, ali pošto smo društvo u poteškoćama, toliko nas to košta. Druga stvar koju treba razjasniti je poštivanje kolektivnog ugovora, u nijednom času namjera društva nije bila ne poštivati ga i mislim da osim nekih čestija tu i tamo i tih jubilarnih nagrada, manje-više je on ispoštovan. U proteklih 5 godina je isplaćeno preko 600 milijuna kn osobnih dohodaka, jedan vijećnik nam je zahvalio što smo došli i pokušali. Jasno da današnje stanje u kolektivu generira frustriranost, možda ne svih ali većine,. Moram priznati da generira frustriranost i kod mene, ali moja frustriranost traje već 5 godina. Kad govorimo o krivcima i odgovornima, onda ja sebe smatram najodgovornijim. Kad govorimo o vlastitom doprinosu, uzmite u obzir da sam ja i džepa i vadio 50 milijuna € i uplatio u društvo. Od toga nisam dobio ništa osim vaših kritika, niti ću ikada dobiti. To na žalost nitko od govornika nije uzeo u obzir. Brodograđevna djelatnost će ostati, u to uopće nema sumnje, sa mnom ili bez mene, pojedinac nije važan. Ono što niste registrirali, a ja ću to ponoviti malo jasnije, što se tiče vlasništva ja ga nudim bilo kome tko hoće da se prihvati vlasništva jer ono ništa ne znači osim odgovornosti da vadiš novce i vlastitog džepa. Što se tiče upravljanja, prvi koji je nezadovoljan sa situacijom u škveru sam ja osobno. Kada govorimo o radnim mjestima, prvo što trebate imati na umu je prvo koliko je ugovor o privatizaciji predviđao zaposlenih u škveru, 700 ljudi. Škver je u prvoj godini potrošio onih 50 milijuna kuna na brinjavanje preko 400 ljudi. U međuvremenu je došlo do pošiljavanja novih ljudi i to preko 400, 500 ljudi. Sada je kao što je spomenuto Vlada RH je odobrila garanciju na 32 milijuna €, mi već 3 mjeseca kružimo po bankama i ne možemo na bilo te garancije dobiti tih 32 milijuna €. To je jedan od problema finansijskih koje imamo, a da ne pričam da je naš partner financirao u poteškoće i da sam ne vrši plaćanja. Kada govorimo o radu škvera, nemojmo govoriti o radu ili neradu, postoji bolja riječ a to je efikasnost, a škver je bio neefikasan. Odgovornost za to snosim ja osobno ali sam i platio vlastitim novcem. Za idći dalje imamo dva puta, prvi je da promijenimo vlasnika a drugi je da udružimo snage, koje nisu male, počevši od radnika, sindikata pa i postojeće uprave, i da vratimo škver u normalne tokove. Pravi put za škver je iskorak u Europu, udruživanje sa europskim škverovima, specijalizacija, racionalizacija,. Neka radna mjesta su i danas nepotrebna, a imamo i onih koji su potrebni a kojih nemamo.

**Ljiljana Geić**, članica Samostalnog sindikata metalaca; biti ću slobodna i predložiti jedan poslovni partnerski odnos, s jedne strane radnici, a s druge vi uspješan poslovan čovjek. Sigurno ste čuli da je Brodotrogir u prošlosti dobivao brojne nagrade za brodove, a sigurna sam da to može i danas i da škver i dalje ima kvalitetne meštre, i da u suradnji možemo idći naprijed, a radnike samo treba motivirati i nagraditi za taj rad.

**Prvi potpredsjednik Gradskog vijeća Dubravko Škokić**; ono što je gradonačelnik na početku rekao i što je nama bitno je da se namjena u prostornom planu ne mijenja i da tamo ostane brodogradilište. Ono što mene zanima, u kojem smjeru škver ide, da li ljudi ostaju tamo raditi i koliko ljudi ostaje raditi?

**Mateo Tramontana**, direktor Brodotrogira; trenutno imam 2 osjećaja, i jednog razloga sam sretan i drugi sam tužan. Sretan sam što na današnji dan, 06.04.2018.g., pričamo Brodotrogiru, jer 5, 6, 7, 10, a da ne govorim 20 godina unazad, da mi je netko rekao da će tako biti bi mi zvučalo kao društvena fantastika. Na današnji dan mi ovdje stojimo i pričamo škveru jer se pojavio netko tko je bio voljan ulagati po programu koji smo mi napravili. Prošlo je 5 godina ali restrukturiranje nije gotovo, ono nastavlja i dalje i to je jedan permanentni proces. Istih razloga sam sretan, a oni problemi radi kojih smo ovdje, i zašto sam tužan jer kad se pogleda unatrag od Brodotrogira se radi slučaj, postajemo firma slučaj. Mi moramo biti sretni što je ova firma preživjela do danas, ali mi imamo probleme i njih

smo svi svjesni i ako se u ovom trenutku ne budemo u stanju prilagoditi i nositi s tim i teškoćama, nećemo u sljedećih 5 godina imati priliku nalažiti se ovako. Aspekt vlasništva koji je gospodin Končar govorio, činjenica je da je svo ulaganje u pomorsko dobro zapravo ulaganje u državu. Najveći problem je problem umanjenja plaće koja je umanjena zadnja 3 mjeseca, a startali smo sa plaćom ispod 70% republičkog prosjeka i došli smo na nekakvih 110%, a sada smo s ovim smanjenjima se spustili na nešto ispod republičkog prosjeka, to je činjenica i moramo naći način kako preživjeti.

**Predsjednik gradskog vijeća Ante Piteša** ; apeliram na sve prisutne da nađu zajednički jezik i dogovore se sve, jer svima je nama u interesu daljnji rad škvera.

**Gradonačelnik Ante Bilić:** Zahvaljujem svima na dolasku, cilj ove sjednice je bio da se potakne rasprava. Drago mi je da je svima u interesu da brodogradnja tamo ostane. U gradu ćete svi uvijek imati pouzdanog partnera, ali ono čega moramo biti svjesni je da je 21.stoljeće i da su se nekada u Trogiru radili trabakuli, pa tankeri a sada će se vjerojatno raditi neki sofisticiraniji brodovi, odnosno da se moramo modernizirati i prilagođavati tržištu. Zahvaljujem se i vladi što je poslala svoje predstavnike jer je očito da postoji interes i da ništa neće biti prepušteno slučaju.

S ovim je završila 10. tematska sjednica Gradskog vijeća Grada Trogira te predsjednik Gradskog vijeća Ante Piteša zaključuje sjednicu u 12:15 sati.

ZAPISNIK VODILA:  
Anamarija Ćuk

PREDSJEDNIK GRADSKOG VIJEĆA:  
Ante Piteša