

中东欧国家周报

【克罗地亚经济周报】

乌利亚尼克造船厂危机

克罗地亚发展和国际关系研究院（IRMO）

（2018年9月）

Kiadó: Kína-KKE Intézet Nonprofit Kft.

Szerkesztésért felelős személy: Chen Xin

Kiadásért felelős személy: Huang Ping



【克罗地亚】乌利亚尼克造船厂危机

摘要

在夏季连续两个月内未得到工资后，乌利亚尼克（Uljanik）造船厂的工人选择在8月份上街抗议。政府承诺会帮助工人解决工资问题，但船厂的问题远严重于付清一时的欠薪。9月，关于船厂未来发展问题的讨论仍在继续，而工人们因未得到8月的工资而再次走上街头。政府在9月13日前往普拉（Pula），试图在船厂管理层和工人的联合会议上找到可行的解决办法。

公司历史

乌利亚尼克造船厂最初是奥匈帝国的战争港口和海军基地，于1856年在普拉（Pula）成立。直至第一次世界大战结束，造船厂一直在建造和维修战舰；在两次世界大战之间归意大利统治；第二次世界大战期间，它成为德国的海军基地并因此遭受盟军轰炸。在南斯拉夫时期，它得以重建，并于1951年交付了第一艘船。在接下来的几十年里，它不断提高科技水平，除船舶外还生产柴油发动机、巨型油轮和汽车运载船。

在南斯拉夫解体过程中，造船厂并未收到新合同，且因战争经历了与该国内及邻国其他产业相同的经济衰退。20世纪90年代末制造业迎来复苏，但乌利亚尼克和克罗地亚其他造船厂在20世纪下半叶几十年间曾享有的市场和竞争优势已经不复存在。

2012年，乌利亚尼克造船厂与位于亚得里亚海北部、临近普拉的里耶卡（Rijeka）的五·三（3rd May）造船厂合并，乌利亚尼克集团由此建立。然而这次合并未能为集团带来经济上的盈利，其业绩亏损不断创下纪录。

欧盟准入

任何欧盟候选国都必须调整本国的立法机构与欧盟相一致，成员国承认的不同法律规定了广泛的政策。这适用于市场竞争的公正性和平等性。共同体法律（Acquis communautaire）是构成欧盟法律主体的一系列立法、法律行为和法院判决，任何潜在的成员国都必须完全有序地采用该共同体法律，以便在符合其他条件后达到欧盟

成员国资格的要求。共同体法律的第八章规定了欧盟的竞争政策，欧盟委员会和克罗地亚政府之间曾就其展开充分讨论。在克罗地亚的入盟进程中，欧盟委员会要求克罗地亚对曾获大量国家补贴的造船厂进行重组。

2011年克罗地亚入盟进展报告中，欧盟委员会称已经接受克罗地亚的造船厂重组计划，但也指出这些造船厂尚未私有化。报告中，乌利亚尼克被认为有困难，但欧盟委员会也同意接受克罗地亚的立场，即将根据欧盟法律和规章制度对其进行重组。

政府开始在五·三、斯普利特（Brodosplit）和特罗基尔（Brodotrogir）三家造船厂执行重组计划。乌利亚尼克船厂则是克罗地亚唯一一家没有进行重组的造船厂。如前所述，在2012年，它与五·三造船厂合并——当时五·三面临严重困难，若不是合并，它本来将遭遇破产清算。然而五·三造船厂在随后几年中稳定了业务运营，并开始为乌利亚尼克提供支持。

干预后困难仍存

2017年底，克罗地亚议会中一位来自北亚得里亚海地区的议员在公开声明中警告称，乌利亚尼克集团正在经历重大困难。据报道，造船厂承担了债务，且没有向供应商支付费用。目前还没有偿还债务的明确办法。也有人怀疑声称船厂挪用了补贴。经济损失和腐败嫌疑的阴云笼罩在集团上空。

对腐败和管理不善的怀疑激起了民愤。不同消息来源显示，造船厂管理层拿着克罗地亚高标准的工资，但同时造船厂的经济损失却在不断累积。工人的工资也高于国内的中位数工资。造船厂是否盈利便成了问题。此外，另一问题在于工人是否真不知道造船厂的实际情况。他们持有大部分股份。两名工会代表在造船厂的指导委员会中也有席位，因此人们认为他们掌握有关造船厂业务运营的信息。

政府支持

在过去二十年里，政府曾向乌利亚尼克拨款数十亿克罗地亚库纳，这一金额经换算后增长为几十亿欧元。确定补贴的确切总额并

不简单。自乌利亚尼克和五·三合并以来，关于两个造船厂各自收到的补贴数额就有不同说法。2018年初，政府为乌利亚尼克9600万欧元的新贷款提供了担保，这笔贷款是造船厂年内提供工资的基础。也有一些工资是靠乌利亚尼克在克罗地亚银行的存款付清的。

现在人们普遍认为，当前支持克罗地亚造船业的方式不能继续保留下去。问题是，克罗地亚是否想将造船业作为战略性产业？如果答案是肯定的，克罗地亚又是否知道该如何重建，使这一产业具有竞争性和盈利性？

目前，这些问题还没有明确的答案。人们认为乌利亚尼克的现任管理层必须离职。有人提出政府必须为危机管理、实施重组计划以及寻找战略合作伙伴承担全部责任。

过去寻找战略伙伴的方式不足以让乌利亚尼克盈利。造船厂已经拥有战略合作伙伴科马斯（Kermas）能源公司。然而问题在于科马斯是否更感兴趣于将造船厂的资产投入不动产开发，而非投资造船业。

乌利亚尼克的危机也引发了政治危机。伊斯特拉民主大会党（Istrian Democratic Assembly, IDS）——自20世纪90年代初成立以来一直在伊斯特拉（Istra）地区执政的地方政党，已经受到危机的严重打击。该党成员、也是欧洲议会议员的伊万·亚科夫契奇（Ivan Jakovcic），因涉嫌腐败而被取消了下次欧洲议会选举的候选资格。他曾经是乌利亚尼克集团指导委员会的成员。阿姆斯特丹同盟——由智慧党（Pametno）、公民自由联盟（Glas）和伊斯特拉民主大会党三个克罗地亚政党构成的联合体，也因此解体。智慧党以自身利益为由退出同盟，不希望与党员涉嫌腐败的政党有所联系。

结论

欧盟委员会将就克罗地亚政府即将提交的重组计划的可行性进行讨论。欧盟委员会竞争事务专员玛格丽特·维斯塔格（Margarethe Vestager）于九月初访问了克罗地亚，以便更加了解关于乌利亚尼克的状况。

乌利亚尼克船厂有三种选择——破产、可持续的重组模式或寻找有意愿投资造船厂的战略合作伙伴。

一场关于克罗地亚造船业未来发展的整体辩论，变成有关这一产业在欧洲的可持续性的、更加广泛的辩论。在过去几十年内，造船业转移到了东亚——全球 80% 以上的船舶都在中国、韩国和日本生产。

克罗地亚的问题是决定选择哪条道路，一时的平息怒火已经不再奏效。这场危机可能会促使克罗地亚采取包括明确产业政策在内的全面发展战略。

（作者：克罗地亚发展和国际关系研究院（IRMO）；翻译：王晓伊；校对：贺之杲；审核：陈新）