FOTO: MILAN ŠABIĆ/PIXSELL

PREMA UVJERENJU VLASNIKA BRODOSPLITA TOMISLAVA DEBELJAKA, MINISTAR OBRANE MARIO BANOŽIĆ TREBAO BI BITI KLJUČNI KRIVAC AKO NAKON VEĆ ISPORUČENOG PROTOTIPA BRODOVI NAZIVA UMAG, KARLOBAG, OPATIJA I SKRADIN, DUŽINE 41,85 METARA, NE ZAVRŠE U VLASNIŠTVU HRVATSKE OBALNE STRAŽE

EKSKLUZIVNO

Nacional objavljuje dramatično pismo vlasnika Brodosplita Tomislava Debeljaka predsjedniku Zoranu Milanoviću, u kojem teško optužuje ministra obrane

Tekst **BERISLAV JELINIĆF** Fotografije **PIXSELL**

Ministar obrane Mario Banožić u središtu je nove eskalacije drame vezane za izgradnju preostala četiri od ukupno pet brodova obalne oklopne ophodnje započete još 2014. I to zato što bi Hrvatska ratna mornarica mogla uskoro definitivno ostati bez pet brodova obalne oklopne ophodnje čija je gradnja započela još 2014.

Nacional je tijekom proteklog tjedna dobio uvid u pismo u kojem je vlasnik Brodosplita Tomislav Debeljak izuzetno teško optužio ministra obrane Marija Banožića za dugotrajnu smišljenu opstrukciju rješavanja pitanja izgradnje i isporuke obalnih ophodnih brodova za Hrvatsku ratnu mornaricu, teme od velike važnosti za hrvatsku nacionalnu sigurnost.

Prema Debeljakovom dubokom uvjerenju, Banožić bi trebao biti ključni krivac ako nakon već isporučenog prototipa brodovi naziva Umag, Karlobag, Opatija i Skradin, dužine 41,85 metara, opremljeni automatskim topom 30mm i s dvije ručno upravljive strojnice kalibra 12,7 mm te četiri ručna prijenosna protuzrakoplovna raketna sustava, ne završe u vlasništvu Hrvatske obalne straže. Radi se o brodovima koji razvijaju brzinu 28 čvorova i vrlo su sposobni u progonu. Imaju velik doplov i autonomiju na moru 10 dana, a posada bi im trebala brojati 14 ljudi. Temeljna namjena ovih brodova je ophodnja radi nadzora i zaštita interesa Hrvatske na moru. Oni bi se trebali koristiti i za potporu otočnom stanovništvu te za sudjelovanje u akcijama traganja i spašavanja na moru. U ratu se obalni ophodni brodovi koriste za zaštitu unutarnjih morskih voda te za zadaće borbene i logističke potpore.

CIJENA SVIH PET BRODOVA TREBALA JE BITI oko 390 milijuna kuna s uključenim PDV-om. Tom iznosu je tijekom zime 2021. dodano još

Zbog Banožićevih laži i opstrukcija pe pred prodajom je strancima umjesto

NAJAVLJUJUĆI DEBAKL PROJEKTA započetog još 2014., Deb straže i podrivanje nacionalne sigurnosti: 'Vašu kontinuiranu opstrukciju projekta do kraja...' Debeljak tvrdi da Banožić ugrožava kapacitete Hrvat

FOTO: TOMISLAV BRANDT

BRODOVI SU OPREMLJENI AUTOMATSKIM TOPOM 30 mm, DVJEMA RUČNO UPRAVLJIVIM STROJNICAMA KALIBRA 12,7 mm TE S ČETIRI RUČNA PRIJENOSNA PROTUZRAKOPLOVNA RAKETNA SUSTAVA, A RAZVIJAJU BRZINU 28 ČVOROVA

FOTO: BRODOSPLIT | MORH

40 milijuna kuna, budući da je u međuvremenu dotad sve poskupjelo. Pa je ukupna cijena bila dosegla 430 milijuna kuna. Međutim, Debeljak tvrdi da je to nedovoljno i traži još barem 120, da završi preostala četiri.

Svi su spomenuti brodovi obalno oklopne ophodnje na razini dovršenosti od 76 posto. Međutim, do sada je država platila tek 70 posto ukupne vrijednosti ugovora, i to prema cijenama iz 2014., dok prema stvarnim troškovima taj iznos pokriva samo 47% odnosno, gledajući samo brodove u seriji nakon izrađenog prototipa, do 1. 2. 2022. plaćeno je samo 35,2 posto njihove troškovne vrijednosti.

TOMISLAV DEBELJAK, VLASNIK BRODOSPLITA, tvrtke graditelja tih brodova, želi prodati te brodove, koji su u visokom stadiju dovršenosti, vratiti dosad uloženi novac hrvatskoj vladi uz četiri posto kamata i predati ih drugom kupcu.

Sve to Debeljak je spreman napraviti jer mu je dosta Banožićevih laži, manipulacija i opstrukcija. Debeljak je tijekom proteklih mjeseci više puta javno artikulirao da je zbog više kompleksnih zbivanja od potpisivanja tog ugovora do danas pretrpio štetu od gotovo 120 milijuna kuna, za što također najviše odgovornim smatra aktualnog ministra obrane. Ali sada prvi put ukazuje na sve Banožićeve manipulacije.

Banožić se već javno žalio zbog kašnjenja u izgradnji tih brodova, navodeći da je do toga došlo zato što je vlada Zorana Milanovića potpisala loše ugovore o njihovoj izgradnji. Međutim, u prošlom rujnu otkrilo se i da aktualni ministar obrane o toj temi ili gotovo ništa ne zna ili laže. Jer je tvrdio da je država vlasnik tih brodova, a nije, nego je kao vlasnik upisana Debeljakova tvrtka koja ih gradi, a brodovi usput nisu opterećeni nikakvim instrumentima osiguranja.

Njihovi sukobi s vremenom su eskalirali, a

modernih oklopnih ophodnih brodova a završe u Hrvatskoj ratnoj mornarici

k je pisao i Banožiću te ga izravno optužio za miniranje Hrvatske obalne svemu što smo predlagali vidimo kao nezaobilaznu prepreku u realizaciji ratne mornarice zbog samovolje i otezanja plaćanja već izvršenih radova

FOTO: PILAŠA

PREMA POTPISANIM UGOVORIMA, CIJENA SVIH PET BRODOVA TREBALA JE BITI OKO 390 MILIJUNA KUNA S UKLJUČENIM PDV-om, TOME JE TIJEKOM ZIME 2021. DODANO JOŠ 40 MILIJUNA KUNA JER JE DOTAD SVE POSKUPJELO PA JE UKUPNA CIJENA BILA DOSEGLA 430 MIL. KUNA, ALI DEBELJAK TVRDI DA TO NIJE DOVOLJNO I TRAŽI JOŠ 120 MIL. KN

PISMO OTKRIVA da je Debeljaku prekipjelo od Banožićevih laži, manipulacija i opstrukcija te da mu se obraća nakon niza pisanih očitovanja, molbi i inicijativa na koje aktualni ministar obrane nije reagirao

sada sadržaj Debeljakovog pisma Banožiću otkriva da su Debeljaku prekipjele Banožićeve laži, manipulacije i opstrukcije te da mu se obraća nakon niza pisanih očitovanja, molbi i inicijativa, na koje aktualni ministar obrane nije reagirao ni na koji način. Debeljak mu se tim pismom obraća i zato što iz javnih objava MORH-a i Banožićevih javnih istupa na temu realizacije spomenutog Ugovora iščitava „potpunu nezainteresiranost za kooperativnom suradnjom na poštivanju odredbi Ugovora u dijelu koji opisuje nužnost primjene Zakona o obveznim odnosima, te Zaključaka VRH od 31.10.2021 i 21.06.2022.".

Debeljak je Banožiću napisao da dosad nije javno istupao na ovu temu niti iznosio javno utjecaj Ministarstva obrane i Banožića osobno „na dinamiku gradnje, osiguranje financiranja, odugovlačenje i zabranu profesionalnog sudjelovanja tehničkom timu u ovjeri izvršenih faza radova, opstrukciji u komunikaciji" i drugim za njegovu tvrtku štetnim radnjama. Pa mu u pismu najavljuje kako je prisiljen cijeli njihov odnos iznijeti pred lice javnosti.

U PISMU DALJE STOJI: „Vašu kontinuiranu opstrukciju u svemu što smo predlagali, a bez da ste iznijeli bilo kakav protuprijedlog, bilo kakvu inicijativu osim potpuno nerazumnog inzistiranja da Graditelj o svom trošku i gubitku nadoknadi svu štetu koja je nastala iz objektivnih i subjektivnih razloga vidimo kao nažalost nezaobilaznu prepreku u realizaciji projekta do kraja. Nakon dovoljno vremena koje ste imali za upoznati se sa svom problematikom realizacije Ugovora od njegovog potpisivanja 02.12.2014. do danas zaključujemo da to niste proučili, ili da ste informirani jednostrano ili da ste po našem mišljenju nezainteresirani za dovršetak gradnje kod Ugovornog Graditelja, već iz vjerujemo nekih sasvim drugih interesa spominjete javno završetak gradnje negdje drugdje. Koji su to interesi ćete Vi morati objašnjavati javnosti kad ih upoznamo sa svom tematikom. U vašem zadnjem javnom istupu dana 20.04.2023. iznijeli ste i jednu vrlo interesantnu ideju o mogućnosti prodaje brodova u gradnji (nakon završetka) nekoj trećoj strani čime ste nam pomogli u pronalasku jednog od rješenja koje bi moglo zadovoljiti obje strane. Predlažemo da pronađemo zainteresiranog kupca koji će nam platiti tržišnu cijenu brodova, te ćemo nakon isporuke (svakog od njih) do sada uplaćeni iznos za svaki brod vratiti Naručitelju s ugovornih 4% kamata. U tom slučaju ćete vraćene novce moći koristiti za gradnju drugih brodova kod Graditelja po Vašem izboru i želji. Obzirom da Naručitelj još uvijek nije podmirio niti svoju financijsku obvezu prema Graditelju za isporuku prototipa od 06.12.2018., a što je predmet ovrhe, odnosno privremene sudske mjere kojom su ta sredstva Naručitelja privremeno 'zamrznuta' do konačne naplate je samo još jedan dokaz i pokazatelj koliko Vam je stalo da mi kao hrvatska tvrtka, koja zapošljava hrvatske građane pretrpimo čim veću štetu. Podsjećam da se radi o neto iznosu koji iznosi mjesečna plaća za cca 150 radnika. O gore navedenom, a i drugim javnosti interesantnim detaljima koji ne zadiru u sam Ugovor nego u odnos Naručitelja prema Graditelju iznijet ćemo pred sud javnosti, jer nam u ovom trenutku niti ne preostaje ništa drugo, a samo kako bi u nedostatku profesionalne komunikacije primijenili Vaš način komuniciranja."

DEBELJAK SE JOŠ U RUJNU PROŠLE GODINE, potaknut obilježavanjem 31. obljetnice Dana Hrvatske ratne mornarice, također dužim pismom obratio i predsjedniku Zoranu Milanoviću. Već u tom pismu, iako je pisano u mirnijem tonu, detaljno je nabrojao za kakve sve opstrukcije optužuje Banožića i Ministarstvo obrane.

Spomenuti Ugovor o gradnji obalno ophodnih brodova između MORH-a i Brodosplita potpisan je u prosincu 2014. Ugovor je sklopljen između MORH-a i Brodogradilišta specijalnih objekata d.o.o. za gradnju jednog prototipa i četiri broda u seriji, i to prema kalkulacijama troškova odnosno cijenama iz 2014.

Debeljak je u pismu Milanoviću napisao kako ugovor sadrži rokove isporuke svih brodova, ali da brodove u seriji nakon prototipa nije bilo moguće početi graditi prije isključivog naloga Ministarstva obrane, nakon provedenih svih testiranja isporučenog prototipa u realnim uvjetima neovisno o rokovima iz Ugovora. Sva redovna brodograđevna testiranja i ispitivanja provedena su prije same isporuke prototipa. Debeljak je Milanoviću napisao i sljedeće:

„Gradnja je ugovorena temeljem pred-projektne dokumentacije koja je bila u vlasništvu MORH-a od koje je Hrvatski Registar Brodova (HRB) već odobrio 60 dokumenata. Uvjet za primopredaju prototipa je zadovoljavanje taktičko tehničkih zahtjeva (TTZ) kao primarni. Započevši razradu pred projektne dokumentacije i odobrene specifikacije Graditelj izvješćuje Naručitelja o nužnosti re-projektiranja kako bi se postigli traženi TTZ-ovi. Nakon duljeg perioda pregovora, odobravanja Graditelj je primoran započeti ispočetka izradu i odobrenje (i od HRB-a i od Naručitelja) svekolike tehničke dokumentacije u kojoj su provedene 44 ključne izmjene. Iste su dodatno koštale Graditelja preko 5 milijuna EUR čije plaćanje Naručitelj do sada nije prihvatio s obrazloženjem da iznos nije planiran u državnom proračunu."

Debeljak navodi kako su se zbog izrade nove projektne dokumentacije odobrenja Ministarstva obrane provodila daleko sporije nego što je ponudom predviđeno, što je, kako tvrdi, oduzelo jako puno vremena. Potom je naveo i dodatne probleme, koje je opisao ovako:

„PARALELNO S TIM POSTUPKOM modelska ispitivanja u ugovorom definiranom dobavljaču Brodarskom institutu d.o.o. (BI), čiji je član Skupštine Naručitelj, odgađana su više mjeseci zbog poslovnih problema BI-a, te su u konačnici kasnila

više od godine dana, točnije 367 dana. Također, sama brodograđevna ispitivanja prije primopredaje prototipa trajala su nešto manje od godinu dana. Za primopredaju prototipa MORH je bio obvezan platiti sve obveze prema Graditelju što je zbog ciljanog dana primopredaje 06.12.2018. (dan svetog Nikole, zaštitnika pomoraca) Naručitelj propustio napraviti pravovremeno uz suglasnost Graditelja i obećanje Naručitelja da će isto učiniti za nekoliko dana radi provedbe postupka plaćanja. MORH je zatim kod plaćanja prototipa jednostrano uskratio platiti 2.808.969,96 HRK na ime 'penala za kašnjenje', neopravdano i bez ikakve suglasnosti Graditelja i suprotno odredbama Ugovora, sve to nakon što je obostrano potpisan financijski protokol u kojem MORH izjavljuje da nema potraživanja prema Graditelju. Financijski protokol jedan je od obveznih primopredajnih dokumenata radi brisanja vlasništva Graditelja nad brodom u Lučkoj kapetaniji. Taj uskraćeni iznos predstavljao je, ugrubo, mjesečnu plaću za 280 radnika. Graditelj je za to svoje potraživanje utužio MORH. Odlukom trgovačkog suda početkom 2022. godine MORH je bio obvezan taj neopravdano uskraćeni iznos s kamatama i troškovima platiti Graditelju. Konačna presuda je donesena 6. rujna 2022. Manji dio obveze je plaćen, a za plaćanje je preostalo 1.925.675,97 HRK + iznos kamata i troškova. Sukladno Zakona o obveznim odnosima, ovo predstavlja kršenje Ugovora. Napominjemo također da Graditelj ima pravo pomaka rokova za period ukupnog kašnjenja ispunjenja obveze."

BRODOSPLIT JE TIJEKOM 2019., s obzirom na protek vremena od preko pet godina od potpisa Ugovora i do tada još uvijek bez naloga za nastavak gradnje brodova u seriji, ponudio MORH-u uvjete pod kojima je moguć nastavak gradnje uvažavajući činjenicu porasta troškova do tada.

Potom je 17. 2. 2020., pet godina i četiri mjeseca od sklapanja Ugovora, sklopljen Dodatak 4 Ugovoru što je ujedno bio i nalog za gradnju brodova u seriji kojim je uz nove ciljane rokove isporuke ugovoren i rok od najdulje jednu godinu. Debeljak je napisao Milanoviću da su razlog tako dugog roka bili predstojeći izbori, u kojem će se sklopiti Dodatak 5 baziran na novoj ponudi Brodosplita, a nakon izrađenog vještačenja zajednički imenovanog ovlaštenog sudskog vještaka kako bi se utvrdio porast troškova energije, materijala i rada, kao osnova za usuglašavanje promjene cijene do dana potpisa Dodatka 4.

Debeljak potom u pismu nastavlja: „Graditelj je odmah nakon potpisa Dodatka 4 započeo gradnju sva 4 broda u seriji paralelno financirajući ih vlastitim sredstvima. Uočeno je naknadno da stavka u proračunu za gradnju OOB-ova nije dovoljna, jer ne pokriva faze realizacije ugovora za predviđenu dinamiku gradnje. Praktično odmah nakon potpisa Dodatka 4 godine službeno je objavljena pandemija virusa COVID-19."

U TOM SE RAZDOBLJU GRADNJA BRODOVA odvijala, ali usporeno i otežano zbog zatvaranja gospodarstva, otežanih i prekinutih dobavnih putova i zdravstvenih razloga. Debeljak je Milanoviću napisao i kako se postupak izbora i odobravanja ovlaštenog sudskog vještaka od strane MORH-a nepotrebno otegao te da je tek u prosincu 2020. izrađeno vještačenje kojim je utvrđen ponderirani porast troškova u visini od 21,85% od potpisivanja Ugovora u prosincu 2014. do veljače 2020.

Debeljak se potom požalio na još nešto i to je opisao ovako: „MORH se ogradio važenjem Zakona o javnoj nabavi koji je bio na snazi 2014. u kojem je moguća promjena ugovorne cijene najviše za 10 posto, čime je u startu Brodosplit osuđen na prihvaćanje gubitaka od 11,85 posto. Vlada RH potom 30.09.2021. donosi Zaključak o postupanju radi ublažavanja poremećaja cijena građevinskog materijala i opreme.

Umjesto najkasnije 17.02.2021. godine, do kada je trebao biti potpisan Dodatak 5 Ugovoru, MORH na sve moguće načine odugovlači taj postupak, da bi Dodatak 5 bio potpisan tek krajem prosinca 2021., dakle s preko 10 mjeseci zakašnjenja od najduljeg roka od godinu dana ugovorenog još 17.02.2020., odnosno 22 mjeseca od potpisa Dodatka 4 u kojem prihvaća porast ugovorne cijene od 10% koja će biti isplaćena u 3 rate tek na isporuci 2, 3 i 4 broda u seriji. Kao preduvjet za potpisivanje Dodatka 5, obzirom na to još dodatno nepotrebno proteklo vrijeme Graditelj traži primjenu Zakona o obveznim odnosima i Zaključka 1. MORH uvjetuje potpis Dodatka 5 obzirom na Odluku Vlade kojom je prihvaćena korekcija ugovorne cijene za 10% uz pisano prihvaćanje Ministra obrane skorašnje primjene Zaključka.Za svo vrijeme od početka gradnje brodova u seriji naručitelj opstruira potpisivanje usuglašenih zapisnika o gotovosti Ugovornih faza koje su preduvjet za ispostavljanje faktura iako nema primjedbi na izvršeno, pravdajući se nedovoljno planiranim sredstvima u proračunu, odnosno čekanjem potpisa Dodatka 5. Zapisnici su preduvjet za izradu fakture, čime je Graditelju onemogućeno redovno fakturiranje i naplata izvršenih radova na

● 'VJERUJEMO DA IZ NEKIH SASVIM DRUGIH INTERESA spominjete javno završetak gradnje negdje drugdje. Koji su to interesi, Vi ćete morati objašnjavati javnosti kad je upoznamo sa svom tematikom', piše Debeljak

Kako je Debeljak opisao Milanoviću kapacitete svojih tvrtki

U dijelu pisma upućenom Milanoviću Tomislav Debeljak sažeto je opisao i kapacitete svojih tvrtki. O tomu je napisao sljedeće:

„Grupa DIV u svom sastavu ima više poduzeća metaloprerađivačke djelatnosti, od proizvodnje standardnih spojnih elemenata, sustava izgradnje željezničke i cestovne infrastrukture, te brodogradnje i brodarstva. Krajem 2021. godine je zapošljavala je oko 3.500 radnika u Hrvatskoj i oko 500 u inozemstvu. U 2021. godini je ostvarila konsolidirani prihod od 1,12 milijardi HRK, većinu na inozemnom tržištu. Slikovito, grupa DIV je u posljednjih 11 godina (2010.-2021.) isplatila oko 3 milijarde HRK za plaće zaposlenicima, 10 milijardi HRK dobavljačima za robe i usluge, 2.3 milijarde HRK kooperantima, 500 milijuna HRK državnim poduzećima, te davanja u vidu poreza, prireza, koncesija i sl. u iznosu 2.5 milijarde HRK. DIV GRUPA d.o.o. posluje s dobiti od svog osnutka, a restrukturirani Brodosplit d.d. sve godine od 2016 godine do uključujući i 2021 godinu. Okolnosti koje su dovele do poteškoća i predstečajnih nagodbi u DIV GRUPA d.o.o i Brodosplit d.d. su posljedice više sile, odnosno rata u Ukrajini i sankcija prema ruskim bankama - posljedično gubitak dogovorenog financiranja dva brodograđevna projekta i obrtnog kapitala u iznosu 120 milijuna EUR s VTB EUROPE bankom što zbog sankcija nije moglo biti realizirano kako je planirano. Radi održanja sustava i zaposlenosti primijenili smo i iscrpili vlastita sredstva. Dodatno globalni poremećaji u opskrbi i porastu cijena repromaterijala, energije, rada, prijevoza, odrazili su se na likvidnost poduzeća u sastavu DIV grupe i realizaciju projekata u tijeku. Pored toga, za dva ugovorena brodograđevna projekta krajem 2021 (dakle prije ove krize uzrokovane sankcijama) godine nismo dobili državna jamstva za povrat avansa, za sada bez ikakvog obrazloženja, te tako nismo ni osnažili nove ugovore, a što se onda odrazilo na našu zaposlenost kapaciteta.

Nedavno su strani mediji objavili, a mi potvrdili potpis ugovora sa kompanijom Storylines za gradnju rezidencijalnog broda vrijednosti 759 milijuna EUR (s kliznom skalom) koji stupa na snagu odmah nakon okončanja predstečajnog postupka. Radi se o iznimnom ugovoru koji može zaposliti kapacitete i ostalih hrvatskih brodogradilišta."

4 broda. Kumulirano je do prosinca 2021. čekanje na potpisivanje zapisnika bilo 384 dana."

Debeljak je napisao Milanoviću da je Brodosplit kontinuirano izvještavao MORH o njegovim propustima te na dodatni rast troškova uslijed pandemije.

S DRUGE STRANE, BANOŽIĆ JE u više navrata u javnost slao drugačije poruke. Primjerice, 13. prosinca 2021. izjavio je kako nema informacije o mogućim financijskim teškoćama u Brodosplitu u vezi s izgradnjom preostala četiri ophodna broda, a izrazio je nadu da će ga uprava tog brodogradilišta pravodobno izvijestiti ako one postoje.

„Obveza Brodosplita je završiti te brodove sukladno dinamici kako je to zatraženo i Ugovorom. Nadam se da će me, ako postoje nekakvi problemi, Uprava izvijestiti na vrijeme o tome jer obalni ophodni brodovi su potrebni Hrvatskoj ratnoj mornarici", kazao je ministar Banožić tog dana u Splitu odgovarajući na upit o financijskim teškoćama u vezi s izgradnjom tih brodova. Pritom je podsjetio da mu je kao ministru cilj da ti brodovi budu završeni i isporučeni 2023. Štoviše, Banožić je rekao kako se nada da se neće upotrijebiti „bilo kakav oblik penalizacije" te da će ti brodovi biti izgrađeni onako kako je ugovoreno.

bio je fizički gotov 86%, a plaćeno je 77% njegove vrijednosti iz 2014. Treći brod je 73% fizički gotov, a plaćeno je 64% njegove vrijednosti iz 2014. Četvrti brod je fizički gotov 64%, a plaćeno je 58% njegove vrijednosti iz 2014. Peti brod je fizički gotov 58%, a plaćeno je 58% njegove vrijednosti iz 2014.

Debeljak je Milanoviću zaključno napisao sljedeće:

„Brodosplit je cijelo vrijeme aktivno sudjelovao u svim procesima, te vlastitim sredstvima financirao povećanje troškova gradnje, anomalije i sporost MORH-a. Zbog porasta troškova od potpisa Ugovora do danas razlika između kalkuliranog 2014. godine i izvršenog je preko 120 milijuna HRK, a za što Graditelj ne snosi krivicu. Vjerujemo i nadamo se da će razum pobijediti i da će se primjenom Zaključaka nadoknaditi ti povećani troškovi i konačno omogućiti Brodosplitu da sva 4 broda završi u potpunosti."

Međutim, to se do današnjih dana nije dogodilo, pa je Debeljak odlučio potpuno otvoreno prozvati Banožića za netom opisane manipulacije.

DEBELJAK JE TIJEKOM VIKENDA najavio kako Brodosplit pokreće proizvodnju, da je pronašao partnera, američki fond zainteresiran za ulaganje,

● 'BRODOSPLIT JE CIJELO VRIJEME aktivno sudjelovao u svim procesima te vlastitim sredstvima financirao povećanje troškova gradnje, anomalije i sporost MORH-a', napisao je Debeljak Milanoviću

Međutim, na sastanku u ožujku 2022. MORH se s Brodosplitom usuglasio da će Brodosplit napraviti analizu porasta troškova zbog primjene ranije spomenutog zaključka Vlade.

Debeljak je napisao Milanoviću kako je Brodosplit u travnju 2022. naručio i MORH-u potom dostavio analizu ovlaštenog sudskog vještaka koja pokazuje ponderirani porast troškova u visini 79,03 posto. Do trenutka slanja njegova pisma Milanoviću MORH se na to nije očitovao unatoč tomu što su ih svakih tjedan dana podsjećali pisanim putem.

VLADA JE 21. 6. 2022. DONIJELA Zaključak o ublažavanju posljedica globalnog poremećaja na tržištima građevinskih materijala i proizvoda. Potom je tijekom srpnja 2022. Brodosplit uz sve uobičajene molbe i upozorenja za nužnost direktne komunikacije i rješavanje pitanja porasta troškova na koncu bio prisiljen MORH izvijestiti o privremenoj obustavi radova završetka gradnje četiri broda jer to više nije mogao financirati i jer je smatrao da su bile iscrpljene sve mogućnosti daljnje komunikacije s Banožićem.

U vrijeme kada su donijeli tu odluku prvi brod, odnosno prototip, bio je gotov i isporučen, a plaćeno je 97% njegove vrijednosti iz 2014. Drugi brod

te da je ugovor o suradnji već potpisao. Zasad nije otkrio o kojem se fondu radi. U izjavi za Večernji list od prošle subote rekao je da su vratili 23 milijuna eura dugova zbog kojih je tvrtka bila u blokadi te da su time otklonjeni razlozi za raspravu o stečaju. U prošli petak na Trgovačkom sudu u Zagrebu glasalo se i za predstečajni plan DIV-a, a rezultat glasanja bio je pozitivan. Debeljak je izjavio kako nisu otpisali nijedan dug, nego su samo prolongirali njegovu otplatu. Rekao je i da je njegove tvrtke ukrajinska kriza koštala 200 milijuna eura te da će uspjeti pokriti sve gubitke. Debeljak je za Večernji list izjavio i sljedeće:

„Pokazali smo da smo otporni na najgore. No ubuduće ćemo svakako biti puno oprezniji, a ne samo šljakati i uzdati se da će i država i partneri funkcionirati kao u ostalim uređenim brodograđevnim zemljama. Ako na svoju državu ne možemo računati, ugovarat ćemo brodove u partnerstvu s europskim brodogradilištima, gdje je podrška države simbioza."

Pisma čiji sadržaj Nacional otkriva pokazuju da je Mario Banožić zasigurno jedan od ključnih izvora Debeljakovih frustracija te razlog zašto sumnja mogu li njegove tvrtke računati na konstruktivnu suradnju države.