

Male, razvijene europske zemlje, Lenjinove privilegirane nacije, svoj razvoj zahvaljuju niskoj poreznoj presiji, mjereno dohotkoom per capita, visokoj stopi nacionalne štednje, maksimalnim naporima da komparativne prednosti pretoče u konkurentne prednosti što rezultira stvaranjem multinacionalnih korporacija. Sve male razvijene zemlje imaju jednu ili više multinacionalnih korporacija. Izuzetak je Austrija koja je „naslonjena“ na njemačko gospodarstvo. Hrvatska je dvje šanse propustila – INA, Pliva. Treću mogućnost će se propustiti. Pogađate radi se o brodogranji. Na ovim stranicama sam više puta pisao o problemima brodogradnje. Kao dalmatinac uvijek sam smatrao da pomorska orijentacija nije samo izbor već najlakši put u društvo razvijenijih zemalja. Ništa više u ovoj zemlji nije važno osim „gusaka u magli“. Osim toga, da se ne zaboravi, naša su brodogradilišta imala velik ugled usvijetu – gradili smo dobre brodove što su nam priznavali naručitelji iz najrazvijenijih zemalja.

Danas je u organizaciji Privrednog vijesnika obznanjeno poslovanje financijske industrije i poslovanje 400 najvećih hrvatskih tvrtki. Da je bilo otužno slušati porazne rezultate malo je reći. Nitko nije diskutirao, nije se imalo što dodati uvodnim izlaganjima. Nakon prezentacije svi smo šutke napustili dvoranu. Gotovo da se je u zraku mogla osijetiti drama koja se očekuje. Istovremeno na vijestima pozicija je odredila datum izbora - 4. prosinac tvrdeći da su radili dobro i da s pravom očekuju novi mandat. Opozicija skreće pažnju javnosti na tragično stanje u Hrvatskoj, ne precizirajući na što misli, te dosljedno takvom stavu vjeruje u pobjedu na predstojećim izborima ne iznoseći svoj Program, odnosno što, kako, zašto, gdje će intervenirati. Ovce, među koje i sam spadam, s nevjericom gledaju, slušaju i – šute. Susjedna nam Italija, koja je poznata po nesnošljivosti na političkoj sceni, dogovorila se o planu štednje kroz četiri naredne godine u iznosu od 48 mlrd eura. Predsjednik Vlade i Predsjednik države su u zemlji primjerno problemima s kojima je Italija suočena. Svaka čast! U teškim uvjetima jedina dobitna kombinacija je državnički pristup. Oko taktike valja se „natezati“, oko strategije mora se postići jedinstvo. Za to se zalažem i u lijepoj našoj – jasno neuspješno.

Da je izvozna orijentacija jedina prava šansa hrvatskog gospodarstva to je, konačno, svima jasno. Nitko više ne govori kako je privilegij zaduživati se i kako se u Hrvatskoj ne isplati proizvoditi. Posljedica tih i takvih stavova vidljiva je u veličini inozemnog duga koji je veći od društvenog proizvoda – gotovo 3%. To je samo početak drame. Inozemni će se dug u narednom razdoblju i dalje povećavati. Bonitet nam je na samoj granici, „na rubu provalije“, i nema više prostora da se smanji, a mogao bi. Kriza u krizi, bolje rečeno depresija, se nastavlja „ma koliko mi šutjeli o tome“. Da Vam, dragi čitaoc, ne trošim vrijeme stanje je gore nego što se to javno iznosi. Ako ste zabrinuti mogu Vam poručiti da – niste dovoljno. Stvari postaju dramatične.

Vratimo se mojoj „miljenici“ brodogradnji. Pred dva tjedna imao sam priliku održati predavanje u Rijeci na Ekonomskom fakultetu – doktorantima. Među ostalim vrućim temama, po prirodi stvari, bila je i brodogradnja predmet rasprave. Tada sam im prezenatirao moje stavove. Kratko rečeno ukazao sam na vatrogasnu ekonomsku politiku prema brodogradnji i, podvukao, činjenicu da problemima brodogradnje nismo pristupili, po dobrom hrvatskom običaju, sustavno. Nije riječ o ovoj vladi, riječ je o svim vladama od uspostave hrvatske države. Malo je reći da je u bivšoj državi tadašnja, u svijetu priznata kao jedina prava socijalistička banka, Jugobanka svoje poslovne jedinice locirala u Splitu i Rijeci. Devize, kao uvijek oskudna roba na ovim prostorima, bile su toliko odlučujuće, nije samo riječ o tečaju i „šticungu“, da su svi veliki i mali „drugovi“ bili, opet - malo je reći, tolerantni. Brodogradnja je pored, turizma, „privremeno“ zaposlenih u inozemstvu bila glavni izvor priliva toliko potrebnih deviznih sredstava. Ne treba zaboraviti da je 31. 12. 1991. godine inozemni dug iznosio 15,78 milijardi američkih dolara; najveći iznos inozemnog duga u vrijeme krize iznosi je oko 20 milijardi američkih dolara.

Hrvatsko je gospodarstvo u prošloj godini ostvarilo značajno uravnoteženje salda na tekućem računu platne bilance. Iznos deficita bio je u odnosu na prethodno razdoblje simbolično 4.420 milijuna kuna što je četiri puta manje nego prethodne godine. Deficit roba i usluga bio je zanemariv – 556 milijuna kuna što je gotovo dvadeset puta manje nego prethodne godine. Kao što već rekoh na ovim stranicama što nismo učinili milom, život je učinio silom.

Pozitivnim rezultatima na računu platne bilance imamo zahvaliti i brodogradnji. Nemojte se čuditi. Nije brodogradnja bila učinkovita, gledajući instalirane kapacitet, kako zbog pregovora i tobože „tržišne utakmice“ tako i zbog kumuliranih problema temeljem fiksnog tečaja kune, odnosno nerazumno vioke porezne presije. „Druge“ apekte neću iznositi.

Pogledajmo kako su se u tragičnoj godini za brodogradilišta u iznozu ponašala:

RANG LISTA IZVOZNIKA

BRODOGRADILIŠTE

Što nam donosi gubitak brodogradnje

Autor Guste Santini

Petak, 15 Srpanj 2011 21:24

IZVOZ

UVOZ

SALDO

2.

ULJANIK

2.423

-1114

1309

7.

BRODOSPLIT

1.257

Što nam donosi gubitak brodogradnje

Autor Guste Santini

Petak, 15 Srpanj 2011 21:24

-497

760

11.

TREĆI MAJ

824

-143

681

47.

BRODOTROGIR

314

-186

Što nam donosi gubitak brodogradnje

Autor Guste Santini

Petak, 15 Srpanj 2011 21:24

128

58.

VIKTOR LENAC

262

-131

131

83.

KRALJEVICA

168

-84

84

Što nam donosi gubitak brodogradnje

Autor Guste Santini

Petak, 15 Srpanj 2011 21:24

100.

BRODOSPAS

136

-68

68

UKUPNO

5.384

-2.223

3.161

Što nam donosi gubitak brodogradnje

Autor Guste Santini
Petak, 15 Srpanj 2011 21:24

BILANCA ROBA

66.305

-109.623

-43.318

U procjeni uvoza među prvih sto uvoznika nema 3. Maja, Viktora Lenca, Kraljevice i Brodosplita pa smo uvoz procjenili na razini polovine izvoza osim 3. Maja kojem smo uvoz odredili na razini 100. uvoznika.

Sada – „što bi bilo da je bilo“. Pretpostavimo da u prošloj godini nije bilo brodogradnje. Izvoz bi bio za 5,4 milijarde kuna manji i iznosio bi nešto manje od 61 milijardu kuna. Brodogradnja je sudjelovala u izvozu 8%. Da nije bilo brodogradnje uvoz bi bio manji za 2,2 milijarde kuna ili za 2%. Deficit na računu salda roba bi bio veći za 7% ili za 3,2 milijarde. Deficit na tekućem računu platne bilance ne bi iznosio 4.420 milijuna kuna već 7.581 milijun kuna ili 71% više, odnosno deficit na računu roba i usluga umjesto 556 milijuna kuna iznosio bi 3.717 milijuna kuna što je za gotovo šest puta više. Govoreći riječima brojki jasno je da gubitak brodogradnje nije samo gospodarsko već društveno pitanje. Dragi čitaoc, samo da podsjetim, pitanjima: što je sa brojem izravno i neizravno zaposlenim radnicima, koliko će država manje ubrati poreza i doprinosa, i, konačno, što će raditi inženjeri brodogradnje, fakulteti instituti,...?

Ovećajem da ću prestati pisati o brodogradnji. Međutim, ako prekšim obećanje – oprostite mi.