

Bivša Jugoslavija je bila treći proizvođač brodova u svijetu. Brodogradnja, iako je imala visoku stopu uvozne ovisnosti, podržavana je mnogim mjerama kako bi unaprijedila kvalitetu svojih brodova. Brodovi su bili visoko ocijenjivani od strane svjetskih osiguravatelja što je izravno utjecalo na cijenu po kojoj je osiguravan teret na brodu. Jugobanka, tadašnja banka za vanjsku trgovinu (mnogi smatraju jedina prava poslovna banka), svoje je filijale otvorila u Rijeci i Splitu jer je to bio dobar posao za nju budući da je centralna banka putem primaarne emisije financirala proizvodnju brodova. Sve je to činjeno jer je Jugoslaviji nedostajalo deviza, a brodogradnja je proizvodila izravno za izvoz i neizravno putem domaće flote prodavala brodski teret na svjetskom tržištu.

Uspostavom Hrvatske države i brodogradilišta ostaju bez posla. Država se bavi uspostavom tržišta koje nije znala definirati i čije posljedice i danas plaćamo. Jednako tako i brodarenje je palo na niske grane. O stanju i rješenjima u brodogradnji pisali smo Rohatinski i ja u svome radu Ekonomska politika za 1993. godinu prije donošenja Antiinflacijskog programa. Ukratko rečeno, zalagao sam se da se brodogradnja dokapitalizira i tako ubrza tehničko-tehnološki razvoj, s jedne strane, i, s druge strane, da država naruči veći broj plovnih jedinica kako bi se „premostilo vrijeme nedovoljno korištenih kapaciteta. Nadalje, sugerirao sam da se objedine sva brodogradilišta, te da se Brodarski institut te fukukteti, na kojima se se izravno i neizravno prati razvoj brodova i tehnologije kojom se izrađuju, od strane države angažiraju na implementaciji znanja. To se nije dogodilo već se vatrogasnim mjerama gasio požar (čitaj: sanirali gubici). tehničko – tehnološko zaostajanje brodogradilišta je nastavljeno.

Domaći brodari svoje narudžbe su usmjeravali u inozemstvo i tako razvijali inozemna brodogradilišta, a sve to državu nije brinulo.

I gle odjednom u dva mjeseca moramo naći rješenja za brodogradilišta. Problem brodogradnje je višekriterijalno složen problem za Hrvatsku. Brodogradnja je definirana/određena kao problem. i tu je greška. Brodogradilišta nisu prepoznata kao razvojna šansa. 1993. godine sugerirao sam da Hrvatska u svijetu kupi brodogradilište srednje veličine kako bi se lakše implementirale potrebne promjene. Temeljni problem hrvatskih brodogradilišta je odlazak radnika iz brodogradilišta u evropska brodogradilišta još početkomdevedesetih godina i brodogradilišta su sve više ličila na „mrtve kapitale“.

Rješenje je uvijek isto. Angažirati raspoloživu domaću znanost. Dopuniti domaću sa neophodnom inozemnom znanošću koja će dati primjerena rješenja u programiranom broju iteracija kako bi se dostigao potrebni tehničko – tehnološki nivo. Objediniti i dokapitalizirati brodogradilišta pod „palicom“ Uljanika iz Pule. Naručiti stotinjak plovnih jedinica kako bi se uspostavio kontinuiran proces proizvodnje određenih tržištu potrebnih plovnih jedinica za domaće brodare. Cijena po kojoj valja kalkulaciju raditi: izravni troškovi uvećani za neto osobne dohotke zaposlenika.

Zašto?

Zatvaranjem brodogradilišta nećemo samo izgubiti dosadašnje porezne prihode, doprinose i

Brodogradnja

Autor Guste Santini

Srijeda, 26 Ožujak 2008 22:28

takse već ćemo dobiti određeni broj slocijalnih slučajeva. S druge strane, domaći brodari s obzirom na cijenu nisu u stanju biti konkurentni na svjetskom tržištu i ne mogu kupovati plovne jedinice po našim domaćim cijenama.

Inflacija i aparecijacija kune samo su zoran prikaz učinkovitosti ekonomske politike na slučaju brodogradnje.