Autor Guste Santini
Nedjelja, 11 Srpanj 2010 16:15

Napuštanje proizvodnje brodova nije samo gospodarsko pitanje hrvatskog društva. Brodogradnja i brodarenje bitan je dio jadranske orijentacije ako se uopće više može govoriti o jadranskoj orijentaciji. Problemi s kojima smo danas suočeni u ovoj našoj krizi, koju su katastrofičari godinama najavljivali, postaju dio tmurne, u postojećoj filozofiji ekonomske politike, svakodnevnice i "može nas spasiti" samo dobra volja vjerovnika. Navedno samo dodatno naglašava bezizlazno stanje hrvatskog gospodarstva..

Kriza ne nastaje preko noći i nije ju moguće riješiti čarobnim formulom ma koliko mi to željeli. Cijenu kriz ćemo godinama plaćati, netko više netko manje. Tržišni način privređivanja, u ovom globaliziranom svijetu, sugerira da će oni sa manjim dohocima platiti veću cijenu. „Akumulirajte, akumulirajte u tome je sav Mojsije i proroci" napisao je Karl Marx u svome predgovoru Kpaitala. Tako je bilo onda, tako je i danas.

Uobičajeno kriza ima svoja tri podrazdoblja:

- krizu strategije,
- krizu učinkovitosti, i
- egzistencijalnu krizu.

Hrvatska su brodogradilišta u trećem podrazdoblju koje traje godinama. Rzlog tome su državne subvencije koje plaćaju „porezni obveznici". Ulaskom u Europsku uniju ta i takva politika se neće moći održati i realno je očekivati da će, prije ili kasnije, u hrvatskim brodogradilištima

prestati proizvodnja brodova. Činjenica da domaći brodari naručuju brodove u inozemstvu dijagnoza i prognoza je sama po sebi.

Brodogradnja je izvozni proizvod što je lako moguće izčitati iz vanjskotgovinske bilance kada izvoz jednog broda bitno poboljša sliku tekućeg računa platne bilance. Iako se tvrdi da postoje mnoge studije u hrvatskoj brodogradnji, ja ih na žalost nisam imao prilike vidjeti, po kojima ne postoji perspektiva održivosti proizvodnih kapaciteta hrvatskih brodogradilišta, moje mišljenje nije u suglasju sa tim i takvim stavovima. Što više te i takve stavove shvaćam kao alibi da se ništa ne učini i da se „konačno“ rješimo tog „neželjenog djeteta“.

Razlog za moje promišljanje nalazim u činjenici da su kamatna stopa, tečajna politika i porezna presija snažni ograničavajući čimbenici svakom izvoznom gospodarstvu pa tako i brodogradnji. Osim toga financijska potpora, u formi kreditiranja izvoza brodova, izostaje ukoliko kupci brodova ne osiguraju kreditne linije. Internacionalizirani bankarski sustav nije zainteresiran za ukupne učinke koje donosi hrvatskom gospodarstvu proizvodnja brodova već samo mogući kratkoročni profiti koje u uvjetima smanjenja, dakle ne krize, gospodarske aktivnosti čini brodogradnju nedovoljno atraktivnim i rizičnim poslom. Zemlje sa koncepcijom i strategijom razvoja upravo ta ograničenja identificiraju kao razvojnu šansu što se je vidljivo identificiraju li se proizvođači brodova danas i prije samo dvadesetak, trideset godina.

Izneseno valja identificirati kao potrebu izrade cost-benefit analize koja bi pokazala što znači brodogradnja za hrvatsko gospodarstvo, društvo.

Danas tvrtke svoj razvoj temelje na marketingu. Marketing nije prisutan samo u fazi prodaje proizvoda, već je on temelj sveukupnog funkcioniranja tvrtke. Ako marketnig definiramo kao proces prepoznavanja i anticipiranja potreba potrošača tada je moguće dodatnu vrijednost isporučiti kupcu jedino ako identificiramo njegove potrebe. Da bi to bili u stanju, posebno kada se radi o složenom proizvodu kao što je automobil, lokomotiva, avion ili brod, moramo u procesu nastajanja/kreiranja proizvoda konzulitrati naše dobavljače koji će isporučiti primjeren input kako bi proizvod imao one karakteristike koje kupac želi.

Isti obrazac koji imamo u fazi stvaranja proizvoda možemo upotrijebiti i u uvjetima krize. Drugim riječima, nema razloga da zemljama na ovom području ne ponudimo proizvodnju brodova kao zajednički proizvod kao što smo to činili u bivšoj državi. Mogućnosti su nam danas neuporedivo veće jer nema odluka „Komiteta“ koji je odredio/naredio model povezivanja, a brodograđevna industrija mora operacionalizirati. Kako postoji velika uvozna ovisnost brodograđevne industrije

nije nerealno uputiti poziv i ostalim dobavljačima pojedinih djelova/inputa broda kao proizivoda da učestvuju u razvoju hrvatskih brodogradilišta uključivo i njihovu kapitalnu participaciju u realizaciji projekta. Ono što ostaje hrvatskoj državi je da pošteno plati cijenu „grijeha prousta“ i da brodogradnju i brodarenje identificira kao dio svog strateškog plana razvoja.

Poziv poslovnim bankama, koje bi morale sagledavati svoj položaj u Hrvtskoj u srednjem i dužem vremenskom razdoblju, kao i nekim zemljama Europske unije zasigurno bi osvijetlilo problem do te mjere da bi se mogla dati neuporedivo preciznija dijagnoza/prognoza hrvatske brodogradnje.

Jasno, ne moramo učiniti ništa ali tada nećemo ispuniti opravdana očekivanja naše djece i unuka. Ovo tim više što smo olako rasprodali obiteljsko srebro, zdužili se i postali kandidati kluba perifernih zemalja. Naši nasljednici naprosto to nisu zaslužili.