

Brodogradnja

Brodogradnja je po mome mišljenju najbolji primjer nerazumne ekonomske politike koja, s jedne strane, dobro opisuje lutanja i bespuća i, s druge strane, mentalitet ovih prostora. Umjesto da je lokomotiva razvoja hrvatskog gospodarstva brodogradnja postaje njenim neizlječivim karcinomom – čija se terapija, koja postaje besmislena, postaje, zbog političke stabilnosti, sve skuplja. Kaže se kad nemate cilj svaki je korak u pravom/krivom smjeru. Stanje u brodogradnji danas je do te mjere zabrinjavajuće da je nerealno očekivati da će ono preživjeti. Bit će još novčanih infuzija ali one nemaju nikakvog drugog značaja osim da postojećoj političkoj vlasti osigura opstanak. Koliko će se novaca poreznih obveznika potrošiti u očuvanju političke vlasti nije moguće predvidjeti. Možda nam EU ovaj put pomogne svojim stavom kako nije više dopustivo trošiti novac poreznih obveznika za spas brodogradnje.

U bivšoj je državi gospodarstvo, pojedine preferirane grane, podržavano tzv. kreditima iz primarne emisije. Naprosto poslovnim bankama je omogućen reeskont kredita ukoliko su svoja kredite usmjerile u proizvodnju ili zalihe preferiranih proizvoda. Pšenica, kukuruz, brodogradnja, bile su na popisu preferiranih grana. Kako je inflacija rasla, s vremena na vrijeme, kreditne obveze proizvođača preferiranih proizvoda „pretakale“ su se u vlastita obrtna sredstva udruženog rada čime je prestala kreditna obveza, preraspodjela društvenog bogatstva. Stariji će se sjećati da je tadašnja Jugobanka, od svijeta priznata kao ugledna banka, otvorila svoje filijale u Splitu i Rijeci. Ona je to učinila kako bi putem subvencioniranih, reeskontnih, kredita financirala proizvodnju brodova. Zato nije nikakvo čudo što je brodogradnja postojala lokomotiva gospodarstva. Ispravna politika koja je inzistirala na povećanje udjela domaćih komponenti u proizvodnji brodova samo je dodatno povećala značaj brodogradnje. Ni to nije bila cijela priča. Brodarenje je postalo dio politike kojom se je nastojalo povećati devizni priliv tadašnje države kojoj je stalno nedostajalo deviza. Usput rečeno, glad za deviznim sredstvima koristio je razvoju hrvatskog turizma. Tako je brodogradnja postala daleko najvažniji i najsigurniji, uz turizma, izvozni proizvod. Izvozeći brodove tadašnja je država ostvarivala devizna sredstva bez kojih ne bi mogla opstati daleko prije prvog naftnog šoka. Po mome mišljenju izvoz brodova bio je gotovo jednako značajan izvozu radne snage poznat kako „privremeno zaposleni radnici u inozemstvu“ koji su deviznim doznakama značajno povećavali deviznu likvidnost tadašnje države. Pri tome treba reći da je Hrvatska baštinila najznačajniju izvozne grane bivše države – brodogradnju i turizma.

Brodovi koji su se gradili nisu bili bilo kakvi brodovi. Bili su to vrlo solidni brodovi. Naime, kad se gradi brod od presudnog je značaja njihova kvaliteta. Upravo od kvalitete brodova ovisi kolika će biti premija osiguranja robe koju brod prevozi. Da bi se to moglo objektivno ustanoviti tijekom izgradnje broda provodile su se kontrole koje su postale dio „rodnog lista“ odnosnog broda. Ima

li se u vidu da međunarodna razmjena raste po višim stopama od svjetskog BDP-a dostatan su pokazatelj kako će uvijek trebati novih brodova.

Osamostaljenjem Hrvatske brodogradnja je trebala postati perjanica hrvatskog gospodarstva. Umjesto perjanice postala je „križ“ čiji opstanak još uvijek plaćaju porezni obveznici. Brodogradnja se može usporediti s tragičnom politikom koju smo provodili u poljoprivredi i prehrambenoj industriji. Politički ciljevi su bili prioritet ostalo je bilo tek ukras koji je trebao zamagliti političku osnovu te i takve politike.

U vrijeme podržavljenja društvenog vlasništva predlagao sam da se sva brodogradilišta ujedine, te da im se pripoji Brodarski institut. Tako povezana brodogradilišta su mogla kupovati na inozemnom i domaćem tržištu po povoljnijim uvjetima nego što bi to mogla razjedinjena. Nadalje, Â Brodarski je institut trebao povezivati znanja drugih znanstvenih i obrazovnih visokoškolskih ustanova i tako na znanstvenim temeljima, primjenjujući najnovija znanstvena i stručna iskustva, izvršiti restrukturiranje postojećih brodogradilišta. Da bi se u tome uspjelo država je mogla naručiti, recimo, 40 brodova po 100 milijuna eura kako bi se olakšalo restrukturiranje brodogradilišta. Pitate se od kuda toliki novac? Odgovor je jednostavan. Upravo je toliko država, u funkciji vatrogasca, dala brodogradnji. Rezultati bi bili dramatično različiti. Umjesto problema hrvatska brodogradilišta bi povećavala svoju izvoznu aktivnost i povećala tragično stanje robne razmjene s inozemstvom. Treba li reći kako svaka mala europska zemlja ima nekog svog lidera. Tako se danas vodi učinkovita politika u globaliziranom svijetu.

Kad malo razmislim dolazim do spoznaje kako su „odabrani“ u privatizaciji preferirali srednja poduzeća, dok su velike tvrtke, u našim uvjetima, koje su imale sofisticirane procese bile nevažne. Što više te tvrtke koje su ulagale u istraživanje i razvoj nazvali su socijalistički mastodonti. Sjetimo se samo sudbine strojarske industrije. Tako je hrvatsko gospodarstvo koje je bilo lokomotiva bivše države postalo nebitan vagon na sporednom kolosijeku.