Autor Guste Santini
Četvrtak, 26 Srpanj 2001 22:09

Intervju sa Damirom Vrhovnikom, direktorom «Viktora Lenca» o privatizaciji hrvatskih brodogradilišta u «Jutarnjem listu» od 26. srpnja 2001. godine posebno ističe: «Budućnost je hrvatske brodogradnje u okrupnjavanju, modernizaciji i restrukturiranju. Bilo bi poslovno vrlo zanimljivo da se na neki način povežu Lenac i Uljanik, a u daljnjoj fazi i 3. maj»

Konačno sam dobio potvrdu svojoj tezi objavljenu 1994. godine u: «EKONOMSKA POLITIKA ZA 1994. GODINU» Rifin, Zagreb siječanj 1994., strana 58. i dalje.

Prošlo je dugih sedam godina da se realni resurs i poznata marka Made in Croatia identificiraju kao razvojna šansa hrvatske privrede. Naime, finalni proizvod koji se zove brod rezultat je poslovne aktivnosti mnogobrojnih kooperanata i njegov značaj nije moguće odrediti mjereći izravne učinke. Neizrvni učinci su neuporedivo značajniji. Potrošeno je puno vremena (čitaj: novaca) dok se nije konačno shvatilo koji značaj može imati brodogradnja po privredu u cjelini. Stariji se sjećaju filijala Jugobanke u Splitu, Rijeci koje su se izrvno uključivale u brodograđevnu industriju. To je tada bio vrlo unosan posao za poslovne banke. Ipak, još nedavno o brodogradnji su se iznosile prilično negativne ocjene. Poneki su sporili brodogradnju kao relevantnu granu za hrvatsku privredu.

Prema tome, na prijedlog gospodina Vrhovnika imam samo jednu primjedbu i odnosi se na, po mojem mišljenju, potrebu integracije brodograđevne industrije u cjelosti a ne samo na spomenuta brodogradilišta. I dalje, svakako bi država morala sufinacirati razvojne projekte kako bi se zaostatak glede osposobljenog rada i tehnologija nadoknadili u što je moguće kraćem vremenu. To je cijena koju Vlada mora platiti iako nije sama u tome sudjelovala. Dužna je snositi posljedice odluka prethodne vlasti i učinaka «grijeha propusta» koji je «ispaštala» brodograđevna industrija. Problemi se kumuliraju od uspostave samostalnosti hrvatske države.

Iznijeto ima još jedno implicitno određenje. Radi se o problemima tržišne utakmice odnosno mogućem određenju «nekih» da se radi o uspostavi monopola. Brodogradnja je upravo školski slučaj na kojem je lako uočiti da o monopolu nema ni govora. Naime, brodogradnja je, po definiciji, izvozna industrija i svjetsko tržište je područje poslovnog djelovanja. Na svjetskom tržištu hrvatska brodograđevna industrija svakako neće biti price leader. Ovo otvara pitanje što u uvjetima Hrvatske uopće znači tržište i tko može biti monopolista osim tzv. prirodnih monopola. Ne treba zaboraviti da je hrvatska privreda po definiciji orijentirana na inozemna tržišta i da joj nacionalno tržište nije dostatno da bi postigla točku pokrića odnosno prag rentabilnosti. Ovo nas vraća na odnos Tvornice duhana Rovinj i BAT kada su se pojedine interesne skupine suprostavljale koncepciji razvoja TDR podržavajući BAT kao koristan konkurent TDR-u sprečavajući monopolni položaj Rovinja. Posljedice su poznate Tvornica duhana Zadar postaje «rezervni igrač» i prijetnja TDR koji mora mjenjati svoje razvojne planove u pravcu širenja svoje djelatnosti - turizam.

Osim konstatiranog zadovoljstva, poneki u Hrvatskoj ipak počinju shvaćati da koncepcija i strategija razvoja ne znači uvijek i samo preraspodjelu novostvorene vrijednosti, već je to kompleksan pristup nacionalnoj ekonomiji u uvjetima dominirajućeg okruženja. Sitna i zaostala privreda kao što je to naša nije se u stanju ravnopravno boriti sa konkurencijom. I opet «posežem» za slovenskim primjerom. Gospodin Vrhovnik svojim intervjuem je na toj liniji ako ga

ispravno interpretiram.