Autor Guste Santini
Utorak, 29 Ožujak 2011 23:21

Inina priča dio je tragične priče koja se zove privatizacija bez smisla i sadržaja. Privatizirati najmočniju tvrtku bivše zemlje u vrijeme kada joj je vrijednost bila znatno ispod potencijala bila je odista tragična poslovna kombinacija. Sada kada je kruta zbilja srušila bajku Vlada poseže za mjerom koju možemo razumjeti ali nikako nazvati primjernom tržišnom načinu privređivanja.

Hrvatska, gospodarska lokomotiva prethodne države, nije propustila niti jednu značajnu priliku da ne donese krivu odluku. To nije karakteristika ove Vlade. To je karakteristika sviju prethodnih vlada. Naprosto donesemo nepromišljenu odluku. Potom, shvatimo da smo krivo učinili što pokušavamo, bez uspjeha, popraviti vatrogasnim mjerama. Nitko nije zadovoljan a nepopravljiva je šteta učinjena. Naprosto kada nemate cilj svagdje možete stići. Najizvjesnije je da ćete stići tamo gdje niste željeli stići. Tako je to kada nemate koncepcije i strategije razvoja. Čitaoci su, na ovim stranicama, imali priliku u više navrati pročitati komentare u svezi s Inom. Međutim, što mi nije nikakva utjeha, nisam se zadovoljavao samo komentarima. U Novinarskom domu sam organizirao Okrugli stol na kojem se je protestiralo u vrijeme Koalicijske vlade kada je započela nesretna privatizacija Ine. Tada sam od Koalicije nazvan katastrofičarem čime je postignuta visoka razina rezumjevanja HDZ-a I SDP-a glede mojih izjava i, temeljem istih, zalaganja. Danas smo tu gdje jesmo.
Tada sam kao i sada mislio i mislim da je prodaja Ine bila kardinalna greška. Nije prodaja Ine bila prodaja gospodarskog dragulja, prodaja Ine bila je prodaja dijela društvenog sustava. Naprosto neshvatljivo kada i djeca u osnovnoj školi znaju što znači energetska nezavisnost za bilo koju zemlje, pa tako i Hrvatsku.
Vjerojatno Inu ne bih komentirao da nemamo novog tragičara koji se zove – brodogradnja. Pri tome ne treba zaboraviti ni farmaceutsku industriju – Plivu.
Brodogradnja je bila zadnja prilika da hrvatsko gospodarstvo ima svoga svjetskog igrača. Uvijek smo bili među deset vodećih zemalja u brodogradnji. Za one koji neće prežaliti hrvatsku brodogradnju, pripadam toj grupi, valja reći da smo u jednom trenutku bili treći. Odmah poslije Japana i Južne Koreje. Danas naše treće mjesto zauzima Kina. Toliko o tome što smo nekad značili u brodogradnji.
Napuštanje brodogradnje znači napuštanje jadranske orijentacije o kojoj je toliko toga rečeno i, na žalost, zaboravljeno. Pored brodogradnje napuštamo i brodarenje. Brodogradnja i brodarenje rastom globalizacije dobijaju na značaju. Ono što znaju djeca neznaju odrasli. I to je to. Dakle, napuštanje brodogradnje smanjuje se potreba za tri fakulteta u Zagrebu, Rijeci i Splitu. Ovom svakako balja pridodati i Brodarski institut. Mnoge stvari su se radile u našim brodogradilištima na svjetskim razinama. Naši su brodovi bili i ostali cijenjeni u svijetu. Ne treba zaboraviti da su mnogi proglašeni najboljim brodovima u svojoj klasi što je gotovo isto kao kada neki automobil postane automobil godine. Da se ne zaboravi ti su brodovi proizvedeni u trećem tisućljeću, dakle nako 2000. godine. I nikom ništa.
Moglo bi se puno toga o ugledu hrvatske brodogradnje reći. Međutim, govoriti gluhima nema smisla. Kada „voda dođe do grla“ tada posežemo za mjerama koje nemaju smisla niti će riješiti naše probleme. Vatrogasne mjere znače obuzdavanje stihije ali i destrukciju gašenog objekta. Pitanje je da li se uvijek isplati gasiti požar. Ekonomisti bi rekli da je to stvar cost – benefit analize.