Autor Guste Santini
Srijeda, 07 Svibanj 2008 22:10

Zavodi „Crvena zastava”, srce nekadašnjeg vojno-industrijskog kompleksa u bivšoj Jugoslaviji, proizvodili su ne baš dobre automobile, ali velika potražnja za automobilima je to „progutala”. Niti izvozne ambicije nisu izostale i Yugo je bio ponuđen kao treći automobil u obitelji na američkom tržištu.

Nakon devedesetih srpska automobilska industrija nailazi na sve veće probleme dok se je automobilska industrija u svijetu robotizirala i vjerojatno se je spoznalo da bez strateškog partnera „oslonac na vlastite snage” neće biti dostatan da Zastava opstane.

Prirodi partner je Fiat koji je „usidren” u Kragujevcu gotovo pedeset godna. Da bi privukli Fiat vlasti u Srbiji maksimalno su „izašli” u susret Fiatu oslobodivši ga mnogih obveza i dajući mu mnoge koncesije.

Zašto je to učinjeno?

Odgovor je trivijalan. Proizvodnja automobila ma koliko bila poznata djelatnicima Zastave složen je tehnološki postupak – koji se stalno usavršava - kako u definiranju proizvoda tako i u pribavljanju primjerenih imputa po prihvatljivim cijenama. Sve to Fiat posjeduje i to je identificirano kao svoju sinergijsku snagu kada je u pitanju preuzimanje Zaastave što će imati učinke na rast financijskog rezultata. Osim toga, proizvodnja 300.000 automobila u Srbiji nije namjenjena srpskom već svjetkom, prvenstveno ruskom, tržištu čime Srbija dobija izvozni proizvod. Rastući deficit platne bilance i inozemnog duga opravdano brinu srpske vlasti pa „povezivanje” sa Fijatom i u tom pogledu donosi znatna poboljšanja. Činjenica da se predviđa zapošljavanje 30.000 radnika rješava srpsku vlast socijalnih problema za bar 100.000 građana što nikako nije zanemarivo.

Priču bi svaki ekonomski analitičar mogao nastaviti u nedogled.

Prema tome, valja priznati srpskoj vlasti da je učinila dobar posao za sebe i omogućila Fiatu da poveća svoj udio na ruskom tržištu. Pri tome ne trebga gubiti iz vida da će preferiranje, od strane srpskih vlasti, pogodovati i povećanju prodaje Fiatovih automobila i u Srbiji putem carina i poreza.

Stanje brodogradnje u Hrvatskoj je slično stanju automobilske industrije u Srbiji. Ipak valja imati u vidu da je proizvodnja brodova uvijek bila usmjerena u izvoz što nije bio slučaj s automobilim. Ipak protok vremena je učinio svoje i brodovi u Hrvatskoj su naprosto skupi. Drugo je pitanje što bi pokazala cost – benefit analiza. Sigurno je da bi njezin nalaz bio bolji od zvanične dijagnoze ali nemam uvida u analizu pa mi nije moguće komentirati ekonomske aspekte proizvodnje brodova.

Ukratko ukoliko nismo u stanju sami proizvoditi brodove, a trebgali bi biti; nužno je da „nađemo” strateškog partnera po sličnom modelu kako su srbi našli Fiat. To bi sačuvalo radna mjesta održalo izvoz koji je ionako zabrinjavajuće nizak, a radnici ne bi postali dodatni socijalni

problem. Općenito stečaj je vrlo neprimjerena rabota i način rješavanja gospodarskih problema. Birokrati će mi navedeni stav oponirati ali oni, ionako, ne stvaraju već preraspodjeljuje novostvorenu vrijednost. Tako je uvijek bilo na ovim prostorima.