

### Rastu cijene dionica domaćih brodara

Stvari se u Hrvatskoj polako slažu. Tržište dionica, koliko god su cijene dionica općenito precijenjene, ipak daje informaciju gdje valja investirati. Istini za volju, špekulativni kapital “puše” balon umjesto da čisti tržište čime povećava njegovu nesigurnost.

Već više od desetljeća se zalažem da temelj strategije razvoja Hrvatske bude tzv. plava i zelena magistrala. O tome sam pisao, između ostalog, i na ovim stranicama. Upravo rast cijena dionica brodarskih tvrtki dobar su predložak da neke stvari ponovim.

Plava magistrala, što neki nazivaju jadranska orijentacija, samo djelom znači turizam. Prije nekoliko dana komentirajući turizam ukazao sam na nedopustivo zapostavljanje kontinentalnog turizma. Turizam je svojom participacijom u društvenom proizvodu od gotovo 20% daleko najznačajnija djelatnost i to će biti ubuduće, posebice ako se redefinira model turizma.

Ono što ja podrazumijevam pod plavom magistralom je korištenje statusa pomorske zemlje u svakom pogledu.

Tu prije svega mislim na brodogradnju i brodarenje. O brodogradnji sam pisao, a sada ću samo podsjetiti o potrebi povezivanja brodogradnje i brodarenja. Od 1990. godine brodarenje je prošlo kroz niz nedaća. Dobro se sijećamo zapljene brodova koji su plovili pod hrvatskom zastavom. Sijećamo se i zamjene hrvatskw inozemnim zastavama pod kojim su plovili hrvatski brodovi.

Hrvatska privreda je uvijek, po prirodi stvari, bila orijentirana na brodarenje. Brodski prostor u uvjetima gospodarskog protekcionizma prolazio je poslovne cikluse naglašenije nego što je to bilo za ostalu privredu. U doba recesije kriza je bila veća, ali je, isto tako, u doba prosperiteta stanje u brodarenju bilo bolje od ostale privrede.

Međutim, u uvjetima globalizirane ekonomije (napomena: svjetska trgovina raste brže od svjetskog proizvoda), potreba za brodskim teretom raste pa, prema tome, raste potražnja za brodskim teretom što povećava potražnju za brodskim teretom (posao za brodogradilišta) što omogućuje brodarima rastuće naknade za prijevoz. Ono što je bitno jest da brodar raspolaže za novim brodovima koji su na tehnički visokoj razini. Naime, premija osiguranja broda i tereta u znatnoj mjeri ovisi o “zdravstvenom” stanju broda, pa će bolje opremljen i noviji brod imati manju premiju osiguranja nego stariji tehnički inferiorniji brod.

Sve bi to mogli imati u Hrvatskoj. Postoje kapaciteti u brodogradnji (koje valja restrukturirati) koje mogu zaposliti hrvatski brodari kako bi brodograđevna industrija “vratila” svoj položaj koji je imala prije devedesetih na svjetskom tržištu. Istovremeno bi povećanje kapaciteta brodara omogućila značajniju orijentaciju ka preraspodjeli rastućeg tržišnog kolača brodara a ta i takva aktivnost bi rezultirala većom izvoznom orijentacijom hrvatskog gospodarstva.

Neznam da li je cijena dionica brodara precijenja/podcijenjena, ali znam da je jedan od strateških pravaca razvoja hrvatskog gospodarstva jadranska orijentaciju. U ovom slučaju to

## **Rastu cijene dionica domaćih brodara**

Autor Guste Santini

Utorak, 07 Kolovoz 2007 12:13

---

znači veća iskoristivost brodograđevnih kapaciteta i rast konkurentnosti brodarskih tvrtki.