

Europska unija svoja brodogradilišta subvencionira, naša zatvara.

Jedno od rješenja za "restrukturiranje" naše brodogradnje koje nam nudi EU je zatvaranje brodogradilišta. No to bi bilo pogubno iz čitavog niza razloga. Brodogradnja je naša zadnja tehnološki složena proizvodna grana koja zapošljava skoro 40 000 radnika, posredno osigurava egzistenciju za 150 000 stanovnika, predstavlja skoro 15% izvoza te godišnje uprihodi oko milijardu eura. Hrvatska je trenutno 3. europska i 14. svjetska brodograđevna sila te dobitnica više od 10 svjetskih nagrada za brod godine. Pogrešno je prikazivati brodogradnju kao teret koji parazitira na državnom proračunu. Brodogradnja je u periodu od 1992. do danas na uloženi 25,5 milijardi kn zaradila preko 40 milijardi, i to sve uz činjenicu da je brodogradnja godinama namjerno upropaštavana kroz lošu, od politike nametnutu, upravu te da su iz nje kroz različita koruptivna djelovanja isisavana golema sredstva. Pozitivna bilanca plaćenog poreza u odnosu na ono što je uloženo u obliku državnih subvencija i jamstava dodatno potvrđuje njezinu samoodrživost i društvenu korisnost.

Brodogradnja može biti jezgra industrijskog razvoja svake zemlje u kojoj je ona moguća jer ima snažan multiplikativni efekt na privredu što znači da jedan radnik u brodogradnji posredno zapošljava 3-5 radnika u drugim sektorima. Tri vodeće svjetske brodograđevne sile Japan, Kina i Južna Koreja su svoj razvoj strateški temeljile upravo na brodogradnji i velikim državnim ulaganjima u nju bez kojih brodogradnja ne može opstati ni uspješno funkcionirati.

Druga mogućnost "restrukturiranja" brodogradnje u Hrvatskoj koju nudi EU je njihova privatizacija. No pretpostavka o potencijalnim investitorima koji će uložiti u tehnološku modernizaciju je pogrešna jer brodogradnja nije visoko profitabilna, nego radno intenzivna djelatnost što znači da radi na korist cijelog društva, ali nije pretjerano prikladna za stjecanje privatnog profita, što je jedan od razloga zašto se EU tako prema brodogradilištima odnosi. U takvoj situaciji potencijalni investitori nemaju interesa za zadržavanje temeljne proizvodnje nego za zemljišno-građevinske špekulacije. Primjer koji bi valjalo slijediti jest pulski Uljanik, državno brodogradilište, sanirano skupa s ostatkom brodograđevnog sektora 2002, koje danas uspješno posluje bez ikakvih gubitaka. Primjer koji ne valja slijediti jest poljska brodogradnja čiji se model "restrukturiranja", pod pritiskom EU regulativa, sastojao u privatizaciji, otpuštanjima, outsourcingu te smanjenju opsega proizvodnje. U samo 6 godina članstva u EU, Poljska je od druge europske brodograđevne sile potonula izvan prvih 10, zatvorila 17 brodogradilišta (od 3 najveća preživio je jedino Gdańsk i to s 20% kapaciteta), otpustila više od polovice radnika, smanjila opseg proizvodnje za 40%, a udio na svjetskom tržištu sa 3% na ispod 1%.



MASA - Mreža anarhosindikalista
www.masa-hr.org / 095 835 1085

Lokalne grupe: zagreb@masa-hr.org, rijeka@masa-hr.org, split@masa-hr.org

Lokalni kontakti: delnice@masa-hr.org, dubrovnik@masa-hr.org, osijek@masa-hr.org,

pula@masa-hr.org, slavonski.brod@masa-hr.org, varazdin@masa-hr.org, zadar@masa-hr.org, karlovac@masa-hr.org