

# Kriza japanske brodogradnje

Usprkos veoma lošoj ekonomskoj situaciji u svijetu, japanska brodograđevna industrija zadržala je relativno visoku produktivnost i stupanj zaposlenosti. Međutim, kriza u svjetskoj trgovini (koja je drastično djelovala na smanjenje potražnje za brodskim prostorom) odražava se i u japanskoj brodogradnji kroz poništavanje postojećih i smanjenje ukupnog broja narudžbi, što nam ilustriraju podaci izneseni u tabeli 1.

**Tabela 1.**

## KRETANJE UKUPNIH NARUDŽBI U JAPANSKIM BRODOGRADILIŠTIMA (u DWT)

Godina i kvartal	Narudžbe u gradnji (u DWT)	Ugovoreni poslovi koji se još ne grade	UKUPNO
1974. III	11.515.111	46.034.550	57.549.661
IV	11.164.043	41.355.495	52.519.538
1975. I	14.029.965	34.576.481	48.606.446
II	13.540.694	28.996.980	42.537.674

Izvor: Journal de la marine marchande, 14. 11.; 15. 5. i 14. 8. 1975. god.

Raspreda tonaže postala je svakidašnja pojava, posebno raspreda tankera koja stalno raste. Neki tankeri se upotrebljavaju kao plutajući rezervoari za naftu, a neki VLCC — tankeri su se čak uključili u transport žita.

**Tabela 2.**

## UKUPNA TONAŽA U RASPREDI U SVIJETU

Godina i mjesec	Tankeri	Brodovi za prijevoz suhog tereta	UKUPNO
1974. siječanj	2.123,6	1.645,9	3.769,5
prosinac	5.257,6	4.134,7	9.392,3
1975. siječanj	11.278,4	4.502,3	15.780,7
veljača	13.334,2	5.511,5	18.845,7
ožujak	19.349,7	5.326,9	24.676,6
travanj	27.964,6	7.373,4	35.338,0
svibanj	29.866,8	7.969,0	37.835,8
lipanj	32.988,9	9.591,3	42.580,2
srpanj	34.266,2	11.960,7	46.226,9
kolovoz	36.845,0	14.982,6	51.827,6

Izvor: Shipping Statistics and Economics, London, august — 1975.

Mnogo negativnije posljedice sadašnje situacije dolaze do izražaja, posebno za japansku brodogradnju, kroz raskidanje ugovora za gradnju VLCC i ULCC tankera, te konverziju nekih ugovora u narudžbe za druge tipove brodova, uglavnom bulk-carriere.

U tabeli 3. iznijeti su podaci o ukupnoj kanceliranoj tankerskoj tonaži u svijetu.

**Tabela 3.**

## KANCELIRANJE NARUDŽBI ZA GRADNJU TANKERA U SVIJETU (od augusta 1974)

Veličina tankera (u DWT)	Broj kanceliranih novogradnji	Iznos kancelirane tonaže u DWT
Do 100.000	23	1.862,7
100/199.999	43	5.748,4
200/299.999	45	11.432,6
300/399.999	15	4.556,0
400 +	42	17.879,3
Ukupno	166	42.479,0

Londonski broker Eggar Forrester u svom izvještaju govori da je danas u svijetu u raspredmi preko 35 milijuna DWT tankera, te da se kancelirane narudžbe kreću oko 35 — 40 milijuna DWT, i predviđa da će do konca godine dostići iznos od 70 milijuna DWT.

Na smanjenje potražnje za tankerskim prostorom najznačajnije je utjecalo smanjenje potrošnje nafte u svijetu. Kao rezultat oštrog porasta cijena nafte, godišnji porast potrošnje, koji je iznosio 7 — 8%, stabilizirao se na godišnjem povećanju od 3,5 — 4+. Ovako smanjena potražnja vjerojatno će potrajati do sredine 1980. godine.

Prema nekim procjenama potrebna veličina tankerske flote za siječanj 1978. godine je 236 milijuna DWT.<sup>1</sup>

Ukupne narudžbe tankera 1. srpnja 1975. godine iznosile su 136 milijuna DWT, te ako zanemarujući kancelaciju i eventualno kasiranje spomenutom iznosu dodamo tonažu postojeće tankerske flote prije 1. srpnja 1975 — 269 milijuna DWT, doći ćemo do zaključka da će ukupna tonaža tankerske flote u 1978. godini iznositi 405 milijuna DWT.

Ovaj podatak jasno ilustrira nužnost sve učestalije pojave raskidanja ugovora za gradnju tankera.

Podaci kojima raspoložemo pokazuju da je u Japanu kancelirano oko 11,5 milijuna DWT tankerskih narudžbi, te da je 7 milijuna DWT narudžbi konverzijom u druge tipove brodova smanjeno na 5 milijuna DWT. Situacija je veoma nepovoljna i čak mnogo lošija od očekivanja. Prema Japanese Shipbuilding Association, tako svjetska ekonomika nastavi sa stagnacijom, oživljavanje na tržištu brodskog prostora bit će odgođeno; za tankere se očekuje oživljavanje konjunktura do pet ili čak sedam godina.

U proteklom razdoblju oko 70% proizvodnje japanskih brodograđilišta predstavljali su tankeri. Ali kako se sada predviđa do 1980. godine najzastupljeniji tip broda koji će se graditi u Japanu bit će brodovi za prijevoz rasutog tereta.

Pored već spomenute raspredme i kancelacije u Japanu su mišljenja da je za brodograđilišta danas veliko »zlo« klizna klauzula u ugovorima (što posebno osjećaju Zap. evropska brodograđilišta). U sadašnjoj situaciji vrlo teško će ijedan brodovlasnik pristati na njenu primjenu. Brodovlasnici radije raskidaju ugovore, što je za njih korisnije.

Na sreću samo je deset brodova u narudžbi u japanskim brodograđilištima ugovoreno s kliznom klauzulom (nekoliko manjih tankera i brodova za rasuti teret) i nijedan od tih ugovora nije kanceliran. Od spomenutih brodova osam je namijenjeno izvozu i grade se u IHI brodograđilištu, a dva se grade za domaće naručioce i to u brodograđilištima Hitachi i Mitsubishi.

Era kliznih klauzula bila je u Japanu zaista kratkog vijeka i većina kupaca vratila se na fiksne cijene.

U posljednje vrijeme u Japanu je svojstveno kanceliranje domaćih narudžbi. Prema Japan Ship Exporters Association, u okviru 31. programa izgradnje domaće flote, koji obuhvaća period od travnja 1975.

godine do ožujka 1976., u početku je planirana izgradnja 1.7 milijuna BRT brodovlja. Ovaj iznos sada je reduciran na 700.000 BRT. Govoreći o ovom podatku, potrebno je istaknuti da japanska vlada pomaže (stimulira) samo one narudžbe koje su definitivno ugovorene tj. »čvrste«, te ako je već izdana dozvola za gradnju. Zbog toga navedeni iznos ne možemo pribrojiti ukupno kanceliranoj tonaži, jer se radi o narudžbama koje su bile planirane, a ne o narudžbama koje su definitivno ugovorene (tj. s dozvolom za gradnju).

Japanska vlada bit će svakako pozvana da pruži financijsku pomoć, kako bi se sačuvala aktivnost brodogradilišta. Akutan je problem olakšica, pogotovo za ona brodogradilišta koja grade VLCC i ULCC tankere. Mnoga od njih udružena su u velike industrijske koncerne, zajedno s čeličanicama, elektronskom industrijom i dr. U nastojanju da osiguraju profit svojim čeličanicama i ostalim članovima, te zaposlenost radne snage, kada ispune obaveze iz sadašnjih knjiga narudžbi (koncem 1976). Spomenuta brodogradilišta

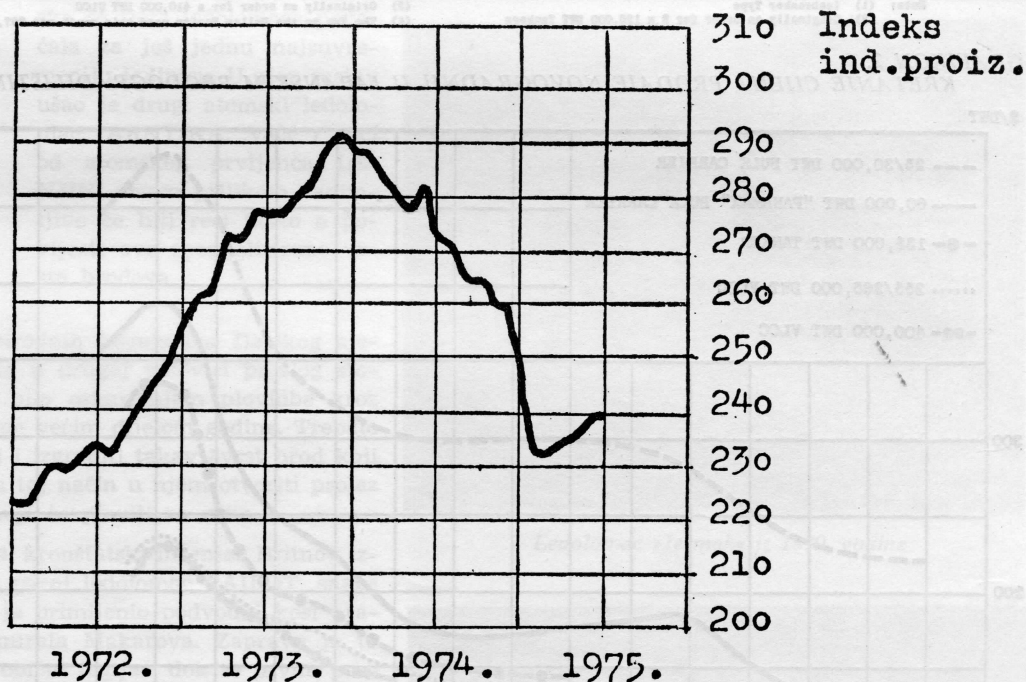
namjeravaju koristiti vladine olakšice za gradnju kemijskih postrojenja, mostova i ostalih konjunktornih objekata.

Brodogradilišta su također smanjila stopu zaposlenosti na 70% i dala su svojim radnicima produženi ljetni odmor, kao ublaženi oblik skraćenog radnog vremena.

Ipak, sposobnost u nadvladavanju ekonomskih poteškoća i privrednih problema koju su Japanci pokazali u proteklim razdobljima, ponovno je došla do izražaja. Gotovo je sigurno da je razdoblje depresije dostiglo svoju krajnju točku. Stopa inflacije koja je prošle godine iznosila oko 30%, sada je smanjena na oko 14%.

Zahvaljujući stalnim naporima u obuzdavanju inflacije i realnom odnosu prema ekonomskim slabostima zemlje, već se osjećaju znakovi ekonomskog oživljavanja, o čemu svjedoči kretanje mjesečnog indeksa industrijske proizvodnje, prikazano u grafikonu 1.

**Grafikon 1.** Kretanje mjesečnih indeksa industrijske proizvodnje u Japanu / 1965 = 100 /



Izvor: Shipping Statistics and Economics, London - august 1975.

Također se pokušavaju pronaći rješenja za izlaz iz brodograđevne krize — naročito osvajanjem novih tržišta, posebno bulk carriera i »offshore« postrojenja. U orijentaciji japanskih brodogradilišta na tržište bulk carriera najbolje govore podaci o sklopljenim

ugovorima za gradnju novih brodova u srpnju o. g., koji su izneseni u tabeli 4. Analizom tih podataka uočit ćemo da od ukupno 26 sklopljenih ugovora u svijetu, 14 otpada na japanska brodogradilišta, od kojih se 12 odnosi na gradnju bulk carriera.

Tabela 4.

## Pregled sklopljenih ugovora za gradnju brodova u svijetu u srpnju o.g.

OWNER	GRR DWT	FOR DELIVERY	HPRRD	DRAFT	YARD	PRICE APPROX. PER UNIT	PRICE PER DWT	NUMBER AND TYPE OF VESSELS
Canadian Government & Federal Commerce & Navigation Co.	98,000	Late 1977	19.5	10.97	Canadian Shipyard	-	-	1 Bulk Carrier (1)
Dubai Maritime Transport	80,000	7/78 & 10/78	16.0	9.74	Union Navale de Levante	-	-	2 Bulk Carriers
Eastern Prime Line, Taiwan	98,000	11/78	-	10.20	Kanda Kure. ✓	\$12.4m	\$442.9	1 Bulk Carrier
Hapag Lloyd	36,640	End 76/77	15.0	10.28	Emaq-Rengenaria e Maquinas SA	\$16.7m	\$455.8	3 Bulk Carriers
J C Bulk Carriers, Panama	26,900	3/78	16.0	10.50	Taunaihi ✓	\$12.8m	\$478.4	1 Bulk Carrier
Leonardt & Blumberg	11,800	2/78 & 8/78	-	8.25	Ujina/Kanawa ✓	\$ 6.7m	\$569.5	2 Bulk Carriers
Papachristidis Shipping	42,700	8/78 & 9/77	14.5	11.60	Namuru Shipyard	\$15.1m	\$353.6	2 Bulk Carriers
Partenreederei MS Blochowstor	31,700	11/78	16.1	9.75	IHI ✓	\$14.1m	\$444.8	1 Bulk Carrier
Shewa Line	34,000	9/78 & 12/78	15.5	10.30	Tohoku Shipbuilding ✓	\$14.1m	\$414.7	2 Bulk Carriers
Sea Navigation Co.	40,000	-	-	-	Nanyang Osaka ✓	-	-	1 Bulk Carrier
Wah Kwong & Co.	33,800	Mid/78 8/78	15.5	11.20	Oshima Shipbuilding ✓	\$15.1m	\$450.7	2 Bulk Carriers (2)
World Trade & Finance	138,000	3/77 & 7/77	15.2	16.30	Kawasaki H.I. ✓	-	-	2 Ore/Oil Carriers (2)
Wool	180,000	1978	18.0	17.98	National Steel - San Diego	-	-	2 Tankers
Ajax Marine	86,000	1978	-	11.58	Avondale	\$43.4m	\$775.0	1 Products Tanker
Achilles Marine	86,000	1978	-	11.58	Avondale	\$43.4m	\$775.0	1 Products Tanker
United Shipping Inc.	86,000	1978	-	11.58	Avondale	\$43.4m	\$775.0	1 Products Tanker
Venpat	30,000	-	-	-	Ast. Mac. - Puerto Cabello	-	-	1 Tanker

Notes: (1) Icebreaker Type

(2) Originally an order for 2 x 138,000 DWT Tankers

(3) Originally an order for a 410,000 DWT VLCC

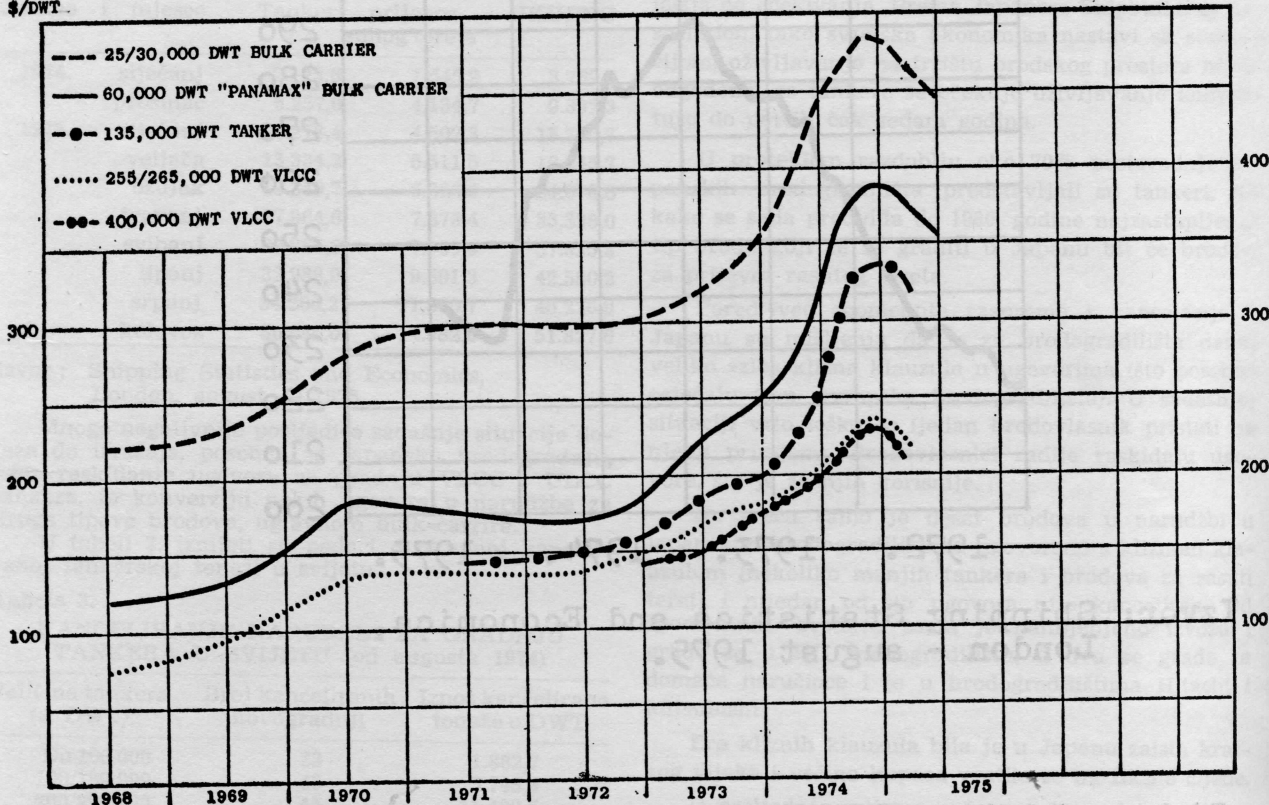
(4) The Yen to the Dollar Parity used this month was 297.6 Y = \$1.00

## GRAFIKON 2.

## KRETANJE CIJENA PRODAJE NOVOGRADNJI U JAPANSKIM BRODOGRADILIŠTIMA (\$/DWT)

\$/DWT

\$/DWT



Notes: (1) Prices at constant rate of exchange of 300 Yen = \$1

(2) No reported tanker orders.

Izvor: Shipping Statistics and Economics, London 8/1975

Kao posljedicu nove proizvodne orijentacije ističemo da svako veliko japansko brodogradilište ima aktivno odjeljenje za izgradnju »offshore« postrojenja.

Iz podataka iznesenih u tabeli 4. uočavamo da su brodovlasnici danas zainteresirani prvenstveno za brodove manje tonaže.

Zbog toga i velika brodogradilišta (za gradnju matuskih tankera) da bi osigurala zaposlenje kapaciteta moraju prihvaćati narudžbe za gradnju brodova manje i srednje tonaže.

U Koreji na pr. Hyundai brodogradilište planira gradnju i do osam bulk carriera istovremeno u njihovom velikom doku, što će svakako osigurati i visoku produktivnost.

Međutim, japanska brodogradilišta ne mogu raditi na takav način sve dok vlada ne odobri ovakvu akciju, koja bi bila veoma štetna za manja brodogradilišta (jer bi im oduzela poslove).

Na koncu treba istaknuti, da Japanci usvajanjem vrlo pronicljive politike cijena nastoje osvojiti tržište i na taj način zadržati nivo zaposlenosti svojih brodogradilišta.

Unatoč značajnog povećanja cijena crne metalurgije i ostale opreme tj. povećanja troškova proizvod-

nje, prodajne cijene novogradnji koje nude japanska brodogradilišta opadaju. (vidi grafikon 2.).

### **Grafikon 2.**

Kretanje cijena prodaje novogradnji u japanskim brodogradilištima (\$/DWT)

Jedno je sigurno — japanski brodograditelji svjesni problema s kojima su suočeni, ulažu velike napore da ih nadvladaju..

Konkurirajući mnogim pogodnostima (niže cijene, povoljni uvjeti kreditiranja, sigurni rokovi isporuke i dr.) u oštroj borbi na tržištu uspijevaju osigurati zaposlenost svojih kapaciteta, što mnogim zemljama s razvijenom brodograđevnom industrijom ne polazi za rukom.

Frano DONADINI

Split

---

### *Literatura:*

1. Journal de la marine marchande — 14. 11. 1974, te 15. 5. i 14. 8. 1975.
2. Shipping Statistics and Economics, London, august 1975.
3. Shipping World & Shipbuilder, London — july 1975.