

Geneza uspjeha japanske brodogradnje

Razvoj aktivnosti svjetskih brodogradilišta od godine 1950. na ovamo može se rasčlaniti na tri glavna razdoblja: Dva od njih, od 1950. do 1958. i od 1964. do 1971., pokazuju znatan rast, dok ono između njih, od 1959. do 1963. predstavlja period depresije, iako kraći od 5 godina. Tijekom ovih godina svjetska proizvodnja brodova, koja je svoj predratni nivo dostigla već god. 1949., premašila je godine 1950. 3,5 milijuna BRT, a prošle je godine prema podacima Lloy Registra ostvarila 26,7 milijuna Brt. To predstavlja godišnju stopu rasta od oko 10%.

No, ova ekspanzija nije jednako ostvarena u Evropi kao u Japanu. Godine 1970. proizvodnja »Zemlje izlazećeg sunca« bila je 30 puta veća od one koju je ostvarila god. 1950. i predstavljala je čak 48% ukupne svjetske proizvodnje, prema 10% koliko je predstavljala dvadeset godina ranije. U isto vrijeme evropska se proizvodnja povećala samo za tri puta, a njeno učešće u totalu spalo je sa 80% na 37%. U godini 1972. japansko je učešće u totalu iznosilo ponovno 48%, a evropsko se popelo na 47,3%.

Ove brojke pokazuju kakvu je dominantnu poziciju na tržištu brodskih novogradnji danas zauzeo Japan. Ona nije uvjetovana ni značajem domaće flote, koja, unatoč svom ubrzanom razvoju i postignutom drugom mjestu na svjetskoj rang listi još u 1969., predstavlja tek 1% svjetske trgovačke tonaže, kao ni količinom robne razmjene koja po iskrcanoj robi predstavlja tek 18% svjetskog pomorskog robnog prijevoza.

JAPANSKE »OFENZIVE«

U toku posljednjeg desetljeća koje karakterizira značajna evolucija u strukturi danih narudžbi, naročito u pogledu pojave brodova gigantske veličine, neka se vjernija predodžba evolucije može dobiti ako se evropska aktivnost usporedi s onom u Japanu. Naime, djelatnost Japana poglavito je usmjerena na gradnju brodova velikih dimenzija, dok je u Evropi najveća pažnja posvećena gradnji specijaliziranih brodova uz primjenu specijalne tehnike.

Japansko osvajanje tržišta karakteriziraju dvije »ofenzive«, prva je započela godine 1954. a druga početkom šezdesetih godina. Početkom pedesetih godina ovog stoljeća evropska su brodogradilišta, podmirujući više od 75% svjetskih brodarskih potreba, apsorbirala najveći dio

naraslih novih potreba. Porinuta tonaža u Japanu održavala se na nivou od oko 500.000 Brt, s plasmanom većinom u zemlje drugog ili trećeg reda. Izbijanjem krize, izazvane ratom u Koreji, Japan je pao na 5. mjesto u svijetu.

Da je ta zemlja opet zadobila narudžbe brodara nakon godine 1954., rezultat je to njene prve »ofenzive«: kroz tri godine Japanci su ušesterostručili svoju proizvodnju i po prvi put u povijesti nadmašili godine 1956. Britance, preuzevši tako čelnu poziciju u svjetskoj brodogradnji.

No, zbog znatnog porasta svojih proizvodnih kapaciteta a nedovoljnih narudžbi, japanska su brodogradilišta, u momentu nadolaska konjunktura, tj. u času ponovnog otvaranja Sueskog kanala, postala ranjivija od svojih evropskih takmaca. Tako su njihova brodogradilišta zabilježila opadanje godinu dana prije nego evropska.

Iako je evropska brodogradnja iz ove prve japanske »ofenzive« izašla oslabljena, ipak je njen udio u svjetskoj proizvodnji iznosio još dobrih 60%.

Od početka šeste decenije, dok se u Evropi djelatnost i dalje smanjivala, japanska su brodogradilišta uspjela da zaustave opadanje svoje proizvodnje, da bi uskoro zatim popravila svoju situaciju bacivši se žestoko na tržište novogradnji, na kome je u međuvremenu ojačala potražnja. Počev od godine 1963. i tijekom idućih dviju godina japanski su brodograditelji osvojili gotovo polovinu narudžbi danih u čitavom svijetu što je izazvalo munjevit skok njihove proizvodnje, dok je ona u Evropi još stagnirala. Onda je započela druga japanska »ofenziva« i ona teče do naših dana. Njena je posljedica ta da od polovine prošlog desetljeća proizvodnja nove japanske tonaže premašuje evropsku, iako se vidno oživljavanje pokazuje i u Evropi.

EVROPSKA OBRANA

Evropski brodograditelji, čija su se poduzeća u međuvremenu prestrukturirala i modernizirala uspijevaju od godine 1967. da suzbijaju pritisak svojih japanskih takmaca. U tom pogledu treba naročito naglasiti zapaženu djelatnost francuskih graditelja koji su uspjeli da se od početka 1968. godine plasiraju na drugo mjesto u svijetu

TIP BRODA	CIJENE NOVOGRADNJI OD GODINE 1964. DO 1972. (U milij. dolara krajem god.)									
	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	
BROD ZA RASUTI TERET OD 18.000 DWT	3,5	3,6	3,6	3,8	4,3	4,6	6,3	5,4	5,5	
„ „ „ „ „ 30.000 DWT	3,8	4,3	4,4	4,9	5,4	5,7	8,7	8,1	7,5	
TANKER OD 87.000 DWT	8,2	8,5	8,8	9,0	9,4	10,0	17,0	17,3	15,0	
OBO-BROD OD 96.000 DWT	—	—	9,7	10,0	11,0	12,0	23,0	23,7	21,0	
TANKER OD 210.000 DWT	—	—	13,2	14,7	16,6	19,0	31,0	33,5	31,0	

IZVOR: »REVUE DE L'ANNÉE 1972« — FEARNLEY & EGER

po zaključenim narudžbama brodova nosivosti iznad 150.000 tona.

Sa svoje strane, japanski brodograditelji počeli su se i sami susretati s teškoćama kakve već poduze muče njihove zapadne kolege: pomanjkanje stručne radne snage, nagli skok plaća, pogoršanje kreditnih uvjeta kod Japanske banke za izvoz i uvoz i dr. Sto se tiče ove evolucije, učešće i Evrope u svjetskoj proizvodnji brodova ima tendenciju da se stabilizira u omjeru 45 do 50 posto prema 35 do 40 posto.

Japan je u godini 1970. uveo kontrolu porinuća obavljenih u njegovim brodogradilištima za račun stranaca, kako za njih ne bi bilo porinuto više od 64% svih novogradnji. Sličnu je mjeru uvela i Španjolska koja također za vlastite potrebe nije dosad uvezla nijedan brod, a u 1970. u svojim je brodogradilištima porinula više od polovine tonaže za strani račun. Nasuprot tome, SAD ne vrše ni uvoz ni izvoz brodova.

U svakom slučaju najnovija »ofenziva« koju su Japanci poduzeli usmjerena je na područje brodova za prijevoz ukapljenog plina gdje dosad primat drži Evropa.

TEMELJI JAPANSKOG ZAMAHA

Što je zapravo dovelo do tolikog zamaha u brodogradnji Japana?

Odmah po završetku prošlog rata Japan, pobijeden i razrušen imao je samo dva faktora na raspolaganju: ljude i more. Sa svojom radnom snagom on je izgradio najsnažniju ekonomsku silu u svijetu. Sa morem on je postao glavni stožer svjetske pomorske privrede.

Razvoj njegove međunarodne robne razmjene zahtijevao je od Japana da razvije snažnu trgovačku flotu i u tijeku posljednjih 20 godina ona se udvostručavala svakih 5 godina. Međutim, količina robe prevezena vlastitom

zastavom je još ispod 50% totala. Naravno da je tako snažna ekspanzija zahtijevala podršku i jake brodogradnje. No, to samo ne objašnjava relativno abnormalno visok značaj koji japanska brodogradilišta imaju u svjetskoj proizvodnji.

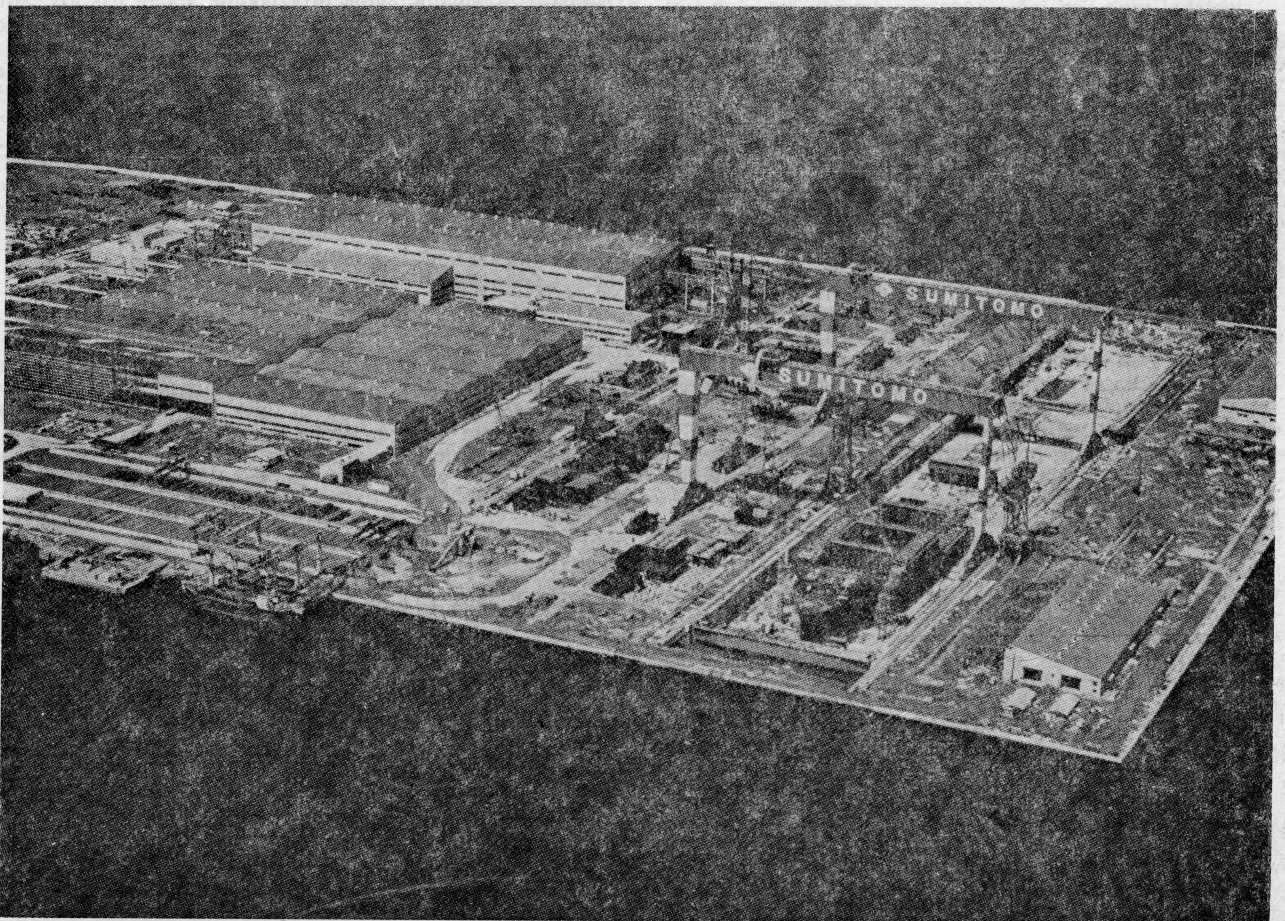
Razlog tome je činjenica da su odgovorni japanski krugovi vodili računa o ulozi koju bi ova grana privrede mogla imati u budućnosti, u ekonomskom razvoju zemlje, osobito svojim podizanjem kadrova ne samo za vlastite potrebe nego i za druge grane, budući da je bila sposobna da angažira jedan dio kvalificirane radne snage koja se nudila tržištu. Stoga već dvadesetak godina japanska vlada nije prestala da pruža svoju pomoć tom sektoru privrede i da s njim najuže surađuje.

ZAŠTITNE MJERE I KONCENTRACIJA

Među prvim mjerama zaštite, donesenim u korist brodogradilišta, a ujedno i najneobičnija, sastojala se, kroz izvjesno vrijeme, u danom im odobrenju da uz znatnu dobit uvoze i preprodaju šećer koji je odmah nakon rata bio potreban zemlji.

Iza toga došlo je do financijske intervencije Banke za razvoj i Banke za uvoz i izvoz čiji su se fondovi alimentirali iz državnog budžeta, što je predstavljalo najefikasniju podršku brodogradnji kroz mnogo godina.

Osim toga, iako već mnogobrojna i u snažne proizvodne jedinice organizirana, velika su se brodogradilišta, u cilju daljnje racionalizacije svoje proizvodnje, počev od 1959. godine angažirala u procesu prestrukturiranja koji je nekoliko godina kasnije doveo do formiranja sedam velikih poduzeća. Ova poduzeća koja su potom apsorbirala 5 sasvim novih brodogradilišta proizvode danas 80% sveukupne japanske novoizgrađene tonaže. Prednostima koje je donijela ova integracija i koncentracija treba dodati i onu koja proizlazi iz veoma niskih plaća radne snage.



Brodogradilište u Opami, izgrađeno 1972. godine, može graditi orijaše od 500.000 Dwt

Raspoložujući početkom šezdesetih godina mogućnošću da grade brodove uz znatno nižu cijenu svojih evropskih takmaca, japanski su brodograditelji i nakon krize iza otvaranja Sueskog kanala produžili s politikom ekspanzije, temeljenom na prihvatljivosti čvrstih cijena i na vrlo povoljnim kreditnim uvjetima. Oni su tako bili sposobni da prodru na međunarodno tržište, čiju su deprisiju smatrali jednom običnom konjunktornom nezgodom i da privuku znatne narudžbe brodarara, prije no što je došlo do općeg oživiljavanja u pomorskoj privredi.

OSVAJANJE SVJETSKOG TRŽIŠTA

U tijeku čitavog razdoblja koje je slijedilo i koje se proteglo do godine 1967. japanski su brodograditelji uspijevali da sačuvaju svoje relativne prednosti i one su im napokon omogućile da zadobivaju sve veći dio u ukupnoj masi narudžbi novogradnji.

Održavanje, na korist brodarara, naročito povoljnih uvjeta u pogledu cijena i načina financiranja gradnji u čitavom tom periodu veoma je pomoglo porastu ugleda japanskih brodogradilišta čiji su troškovi stvarno bili najniži, a krediti najpovoljniji.

NARUČENA TONAŽA U SVIJETU NA DAN 1. I 1973. G. PO ZEMLJAMA NAJZNAČAJNIJIM BRODOGRADITELJICAMA I PO VRSTAMA BRODOVA

U 000 BRT

ZEMLJA-BRODOGRADITELJ		Tankeri		Bulkcar.		Kargi		Ribarski		Razni		Ukupno		Sveukupno naruč.		Oč. u %
1. JAPAN	u grad.	58	4485	79	3101	39	443	83	35	98	315	357	8379	922	39385	45,0
	nezapoč.	303	25353	153	5063	42	448	42	20	25	122	565	31006			
2. ŠVEDSKA	u grad.	15	892	10	802	2	28	0	—	5	14	32	1736	119	7329	8,5
	nezapoč.	64	4635	14	940	1	2	1	1	7	15	87	5593			
3. SR NJEMAČKA	u grad.	5	564	8	441	27	703	14	24	40	72	94	1504	157	4870	5,6
	nezapoč.	20	2731	11	499	10	83	2	4	20	49	63	3366			
4. ŠPANJOLSKA	u grad.	16	849	11	283	26	144	98	34	35	68	186	1378	399	4574	5,1
	nezapoč.	23	2336	18	556	25	181	118	56	29	67	213	3196			
5. FRANCUSKA	u grad.	7	768	2	168	10	116	17	6	25	383	61	1441	121	4368	5,0
	nezapoč.	14	2078	0	—	15	143	9	4	22	702	60	2927			
6. VEL. BRITANIJA	u grad.	14	632	19	728	29	305	30	19	49	99	141	1783	212	4216	4,9
	nezapoč.	9	1268	13	739	18	194	13	2	18	230	71	2433			
7. NORVEŠKA	u grad.	9	347	6	199	4	25	24	12	56	151	99	734	220	3505	4,0
	nezapoč.	32	2042	6	257	11	63	19	6	53	403	121	2771			
8. DANSKA	u grad.	2	287	3	89	6	54	4	1	10	28	25	459	96	3359	3,9
	nezapoč.	18	2503	8	238	5	56	1	1	39	102	71	2900			
9. SAD	u grad.	12	708	7	166	17	382	4	4	60	62	100	1322	172	2900	3,3
	nezapoč.	24	937	1	19	9	222	0	—	38	400	72	1578			
10. ITALIJA	u grad.	24	683	17	768	3	80	26	12	28	67	98	1610	114	2347	2,7
	nezapoč.	6	468	4	208	2	52	3	4	1	5	16	737			
11. NIZOZEMSKA	u grad.	14	609	2	40	6	93	22	5	54	88	98	835	157	1843	2,1
	nezapoč.	13	933	0	—	1	12	20	4	25	54	59	1008			
12. JUGOSLAVIJA	u grad.	2	31	7	446	7	65	0	—	11	29	27	571	59	1470	1,7
	nezapoč.	6	202	9	626	8	67	0	—	9	4	32	899			
ČITAV SVIJET	u grad.	210	11004	204	7966	305	3380	508	360	689	1641	1916	24351	3725	86499	100,0
	nezapoč.	587	46740	278	10391	252	2392	291	158	401	2468	1809	62148			

ISPORUKE BRODOVA 4 GLAVNE ZEMLJE — BRODOGRADITELJICE U SVIJETU OD 1961. DO 1972. GODINE

ZEMLJA	GODINA											
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
JAPAN	1719	2073	2269	3764	4886	6495	7217	8349	9168	10100	11132	12857
ŠVEDSKA	736	860	969	1034	1266	1130	1361	1097	1263	1539	1864	2028
VEL. BRTANIJA	1382	1016	1096	808	1282	1074	1188	1047	828	1327	1233	1197
SR NJEMAČKA	1038	967	1051	827	1035	1158	1041	1211	1787	1317	1968	1389
UKUPNO	4875	4916	5385	6433	8469	9857	10807	11704	13046	14283	16197	17471
Učešće Japana u %	35,3	42,2	42,1	58,5	57,7	65,9	66,7	71,3	70,2	70,7	68,7	73,6
Svjetske narudžbe poč. 1973.	86499											
Naručeno u Japanu	39385											
Ili u %	45,5											

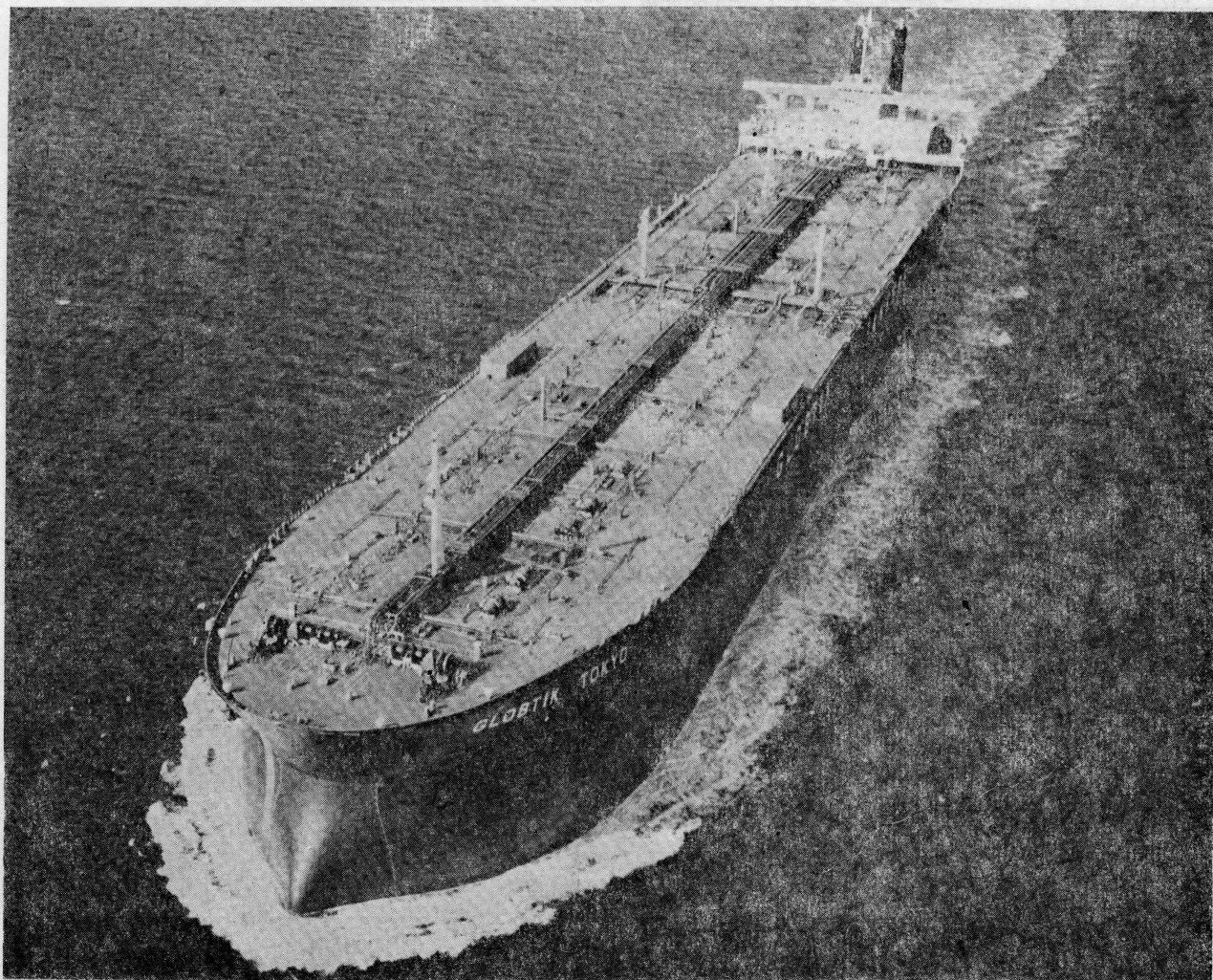
Isporučena tonaža najvećeg japanskog brodograđevnog koncerna ISHIKAWAJIMA HARIMA HEAVY INDUSTRIES u godini 1971. u svojim 5 pogona

Pogon	Broj dovršenih brodova	Tonaža u DWT	Tonaža u BRT	Prosječ. vel. broda	
				u BRT	u DWT
TOKIO	16	237.252	154.547	9.658	14.828
JOKOHAMA	5	1.088.082	541.536	108.307	217.616
NAGOJA	9	245.165	168.377	18.708	27.240
AIOI	11	940.101	505.749	45.977	85.463
KURE	8	1.639.211	858.919	107.364	204.901
UKUPNO	49	4.149.831	2.229.128	58.002	110.029
ZA IZVOZ	39	2.395.349			

U stvari, ona su imala, i još imaju, mogućnost da za svoje investicije ugovaraju zajmove na dugi rok i uz nizak kamatnjak kod Banke za razvoj. Ova investicija čak financira i gradnju privatnih brodara u okviru vladinih godišnjih programa razvoja nacionalne flote. Za realizaciju ovih programa japanska brodogradilišta moraju osigurati kapacitete, jer je uvoz brodova u Japan onemogućen carinskom zaštitom. Tek je nedavno, i to samo za velike jedinice, od toga odstupljeno.

Japanci su bili prvi u stanju da na međunarodnom tržištu ponude nove brodove uz dugoročne kredite svojim stranim kupcima i to putem Izvožno-uvozne Banke uz smanjen kamatnjak od 5,5% godišnje, što je mnogo niže od kamatnjaka koji se prakticira na japanskom novčanom tržištu kao i na glavnim svjetskim tržištima. Iznos kredita, koji je isprva predstavljao 70% ugovorene cijene uz otplatni rok od 7 godina, u 1962. godini povećan je na 80% uz otplatni rok od 8 godina. Fondovi, stavljeni na raspolaganje brodogradilištima kako bi se unaprijedila ova politika izvoza, bili su znatni. Oni su u tijeku šezdesetih godina predstavljali 80% cjelokupne mase kredita koje je ova Banka namijenila čitavom japanskom izvozu.

Osim ove znatne podrške svoje vlade japanski su brodograditelji uživali i korist od položajne rente koja je proizlazila iz njihove industrijske strukture i iz nivoa



njihovih isplaćenih plaća. U stvari, brodogradilišta su se integrirala u velike grupacije, što im je omogućila da umnogostruce kompenzacije između grana, kao i između unutarnjeg tržišta i izvoza u smislu opće politike svake od tih grupacija. Tako npr. zbog svojih povlašćenih veza sa čeličanicama i proizvođačima opreme brodograditelji nisu prestajali da uživaju najpovlašćenije cijene pri svojim nabavkama, osobito čelika, osnovne sirovine svoje proizvodnje.

POLITIKA INVESTIRANJA

Sukcesivni programi investicija, koje su provodila ova brodogradilišta imali su za posljedicu da se u svjetskoj brodogradnji održavalo stanje stalne prekapacitiranosti, koje je, pak, sa svoje strane cijene novih jedinica održavalo na nivou nižem od onoga koji bi normalno proizlazilo iz prosječnih troškova proizvodnje. Time su, pak, evropska brodogradilišta bila onemogućena da očuvaju svoje stvarno i pravo učešće na tržištu.

Tako su zapravo Japanci i mogli koncem 1963. kad je potražnja bila za trećinu viša od proizvodnje, da izazovu pad ugovornih cijena za 15 do 20 posto. Tek je god. 1968. došlo do znatnijeg skoka prodajnih cijena, ali je znatan dio prirasta bio pojeđen povećanjem troškova gradnje, izazvanim svjetskom inflacijom. Napokon, tek u drugom polugodištu 1969. mogli su se potpisati ugovori čije je izvršenje omogućilo da se poluči zadovoljavajuća dobit.

Poboljšanje i modernizacija brodograđevnih postrojenja u japanskoj brodogradnji nastavila se i u 1971. god. u skladu s preporukama koje je dao ministar saobraćaja u srpnju iste godine, Savjet za racionalizaciju trgovačke mornarice kao i sama brodogradnja. Ove su preporuke ohrabrine industriju da poveća svoje kapacitete gradeći nove instalacije ili proširujući postojeće. Danas je jasno da su ti proizvodni kapaciteti porasli znatno preko potreba, i vlasti su za to, poštujući slobodu akcije poduzeća, da se neki uređaji demontiraju ili zatvore, sve dok im se oprema ne usavrši i poboljša.

Kapaciteti japanskih brodogradilišta porasli su u god. 1971. za 20 građevnih dokova i 17 remontnih. Na dan 1. travnja 1972. god. brodogradilišta su raspolagala s ukupno 253 doka za gradnju, od kojih su 37 bili kapaciteta od 500 do 4999 Brt, 67 ih je imalo kapacitet od 5000 do 29999 Brt, 34 kapacitet od 30.000 do 99.999 Brt i 15 kapacitet od 100.000 Brt i više. Uz to je postojalo i 25 navoza maksimalnog kapaciteta od 1000 Brt.

Investicije 33 glavnih japanskih brodogradilišta dosegle su u 1971. 116,7 milijardi jena, tj. povećale su se u odnosu na prethodnu godinu za 137%. Od toga je 79,4 milijarde ili za oko 200% više utrošeno za građevne dokove, transportne uređaje, postrojenja za gradnju trupa i montažu itd., a 6,5 milijardi jena ili za 41% više za podizanje tvornice dizelmotora, turbina, kotlova i dr.

Kapital koji je bio potreban za to u 55% je dobiven samfinanciranjem, a 34% dale su općinske i gradske banke.

Prema vlastitim riječima Japanci su od god. 1961. do god. 1971. u svoju brodograđevnu industriju investirali ukupno oko 420 milijuna funti. No oni se na tome nisu zaustavili: u god. 1972. otvorili su i neka nova brodogradilišta kao npr. ono u Opami za jedinice od 500.000 DWT, a podižu i neka najnovija kao ono u Ošimi kraj Nagasaki, koje će stajati 1,5 milijardu jena.

LICE I NALIČJE USPJEHA

Za prvih 8 mjeseci fiskalne 1972. god. japanski su brodograditelji primili narudžbe za gradnju blizu 19 milijuna DWT novih jedinica u vrijednosti od oko 900 milijardi jena. To je već rekordna brojka koju je Japan ikad postigao u jednoj fiskalnoj godini. Najveća je bila ona u 1970-oj kad je postignuta vrijednost narudžbi od 1.470 milijardi jena, ali nije isključeno da će do završetka fiskalne 1972. (do kraja ožujka 1973.) ta brojka biti i premašena,

Zanimljivo je da japanski brodograditelji nisu do danas uspjeli uspostaviti normalan odnos između stranih i domaćih narudžbi. U prošlim godinama na japanske je naručioce otpadalo 40—50% domaće proizvodnje, izražene u Brt-ima, dok je danas taj postotak manji, unatoč uvođenja domaćih flotnih programa. Međutim, i oni su sada reducirani.

Većina narudžbi danih u 1972. odnosila se na brodove od 80.000 DWT na više, čime se nije nimalo pomoglo brodograditeljima, specijaliziranim za manje jedinice. Oni japanski brodograditelji koji grade jedinice od 50.000 DWT i manje, osjećaju veliku oskudicu u narudžbama i njihova je budućnost crna.

Svjetski monetarni potres pogodio je i japanska brodogradilišta koja su revalvacijom jena izgubila oko 240 milijardi jena. Što više, narudžbe za domaći račun imaju tendenciju opadanja uslijed ekonomske krize koja se pojavljuje, dok se narudžbe za izvoz daju stidljivo uslijed monetarne nestabilnosti. Sve će to, prema mišljenju samih Japanaca, izraženom u njihovoj »Bijeloj knjizi«, japanska brodogradilišta dovesti u tešku situaciju.

Realizacija deset glavnih japanskih brodograđevnih poduzeća dosegla je do ožujka 1972. (kraj fiskalne 1971) gotovo 1970 milijardi jena, što predstavlja povećanje od 9,8%, dok je dohodak iznosio 175 milijardi ili za 13% više no fiskalne 1970. godine. Glavna su brodogradilišta bila prisiljena da gotovo u cjelosti potraže svoje rezerve za pokriće gubitaka, nastalih revalvacijom jena 20. prosinca 1971. Ipak, ona su predvidjela tu revalvaciju pa su već prije nje nastojala da pridobiju narudžbe u jenima, umjesto u dolarima, što im je i uspjelo u vrijednosti od oko 2.000 milijardi jena. Ipak to nije u potpunosti pokrilo gubitke kod narudžbi u dolarima.

Tijekom 1971. japanska su brodogradilišta uzela zajmova u vrijednosti od 72,5 milijuna dolara, čime su povećala svoja devizna dugovanja unatoč sniženju eskontne stope u Japanu. No ona to nisu učinila bez razloga. Budući da je djelatnost brodogradilišta po svojoj prirodi internacionalna, ona imaju korist od toga da dobiju kredite od stranih finansijskih kuća. To je isto tako i sredstvo za pokriće rizika monetarnih promjena, jer brodogradilišta dolaze u povoljan položaj, ako imaju dugovanja u onim valutama u kojima i narudžbe. Tako mogu kompenzirati gubitke. Naravno, ukoliko postoji balans!

Kao i ostale industrijske grane i japanska brodogradnja trpi od kroničnog nedostatka radne snage, jer je regrutiranje mladih radnika osobito teško. Da bi prebrodila ovu teškoću, brodogradilišta nastoje racionalizirati rad i provesti što veću mehanizaciju. Ona također nastoje zadržati svoje radnike poboljšavajući uvjete rada i plaće. Štoviše, brodograđevni su radovi organizirani tako da se što više koriste usluge kooperanata.

Unatoč ekonomskoj krizi koja se osjeća od druge polovine fiskalne 1971, sukob sa sindikatima u proljeće 1972. dočeo je do povećanja plaća, iako nešto nižeg od onog u 1970. tj. za 17,1%, a u malim brodogradilištima za 18,2%, dok je nacionalni prosjek povećanja iznosio 17,7%.

Na kraju da spomenemo da se već pokazuju i neke teškoće u pogledu financiranja stranih narudžbi, pa je stoga Ministarstvo financija zatražilo od Ministarstva industrije i saobraćaja da odgodi davanje licence za strane narudžbe. Uslijed straha pred novom revalvacijom jena hitri brodari htjeli bi da povećaju učešće prilikom sklapanja ugovora o gradnji broda koje je dosad iznosilo 25%. Ministarstvo industrije i saobraćaja, međutim, odlučilo je naprotiv da se ono smanji na polovinu s tim da se ostala polovina plati u roku između odobrenja licence i polaganja kobilice. Tako se ne bi pogoršao problem japanske platne bilance i oslabio bi novi pritisak na jen, čijom bi eventualnom novom revalvacijom od 15% japanski brodograditelji izgubili cca 180 milijardi jena, a brodari 25 milijardi jena.

I tako se eto sve crnji oblaci počinju polako nadvižati i nad dosad neranjivu japansku brodogradnju. Stoga

nije čudo da se Japanci počinju sve više obraćati Evropi kako bi s njom sklopili neki »džentlmenški sporazum«. Dasadašnji dijalozi doveli su već do nekih suglasnosti a

veći se rezultati očekuju od sastanka delegata Udruženja zapadno-evropskih brodograditelja i delegata Japanskog udruženja brodograditelja.

Ing. Mirko POSAVEC
Zagreb