

Hoće li se brodogradnja evropskog Zapada ujediniti pred japanskom opasnošću

Danas u svjetskoj brodogradnji vlada jedna paradoksnja situacija: dok se s jedne strane sve više i više naručuju nove jedinice, tako da naručena tonaža već predstavlja gotovo jednu trećinu postojeće tonaže, s druge strane brodogradnja svih glavnih zemalja — proizvođača, pa čak i Japana, ostvaruje gubitke i bori se sa sve većim teškoćama.

Evropski brodograditelji, posebice skandinavski i britanski, u veoma su teškom položaju u borbi s japanskim konkurentima, ali znakovi koji se počinju pokazivati u japanskoj ekonomiji daju nade da bi u idućih godinu do

godinu i po dana zapadni brodograditelji ponovno mogli postići svoju konkurentnu sposobnost. U prošlosti sve je u velikoj mjeri ovisilo o sniženju stope inflacije u Zap. Evropi i Skandinaviji te o povećanju proizvodnosti. Sada se, međutim, najveća pomoć očekuje od vlastitih vlada kako bi brodogradnja pogođenih zemalja bila osposobljena da nadvlada teškoće koje su druge grane industrije u stanju same da nadvladaju.

Zbog takve situacije u svojoj brodogradnji Zapad je izvršio obimno anketiranje kako bi utvrdio uzroke zašto ona zaostaje za japanskom i kakve bi mjere trebalo poduzeti da joj se vrati konkurentnost.

1. JAPANSKI PRODOR

Mnogi ljudi pogrešno prosuđuju japanski uspjeh u brodogradnji na osnovu njenog poleta od god. 1950. nadalje, ne uviđajući da je brodogradnja u toj zemlji bila tretirana kao integralni dio politike razvoja čitave čelične industrije. Stoga je teško, ili nemoguće usporediti jedno japansko brodogradilište s nekim evropskim. Isto tako prilično je pogrešno japansku brodogradnju smatrati nepobjedivom ili sigurnom.

S vrlo malo izuzetaka, svjetska su brodogradilišta zapala u gubitke onda kad su izvršene isporuke prvih orijaških tankera. U Vel. Britaniji, Nizozemskoj, Švedskoj i SR Njemačkoj zarade, ostvarene na tim brodovima prugatale je inflacija i sreća je bila za japanske brodograditelje da se današnja monetarna kriza nije razvila pred dvije godine. U sadašnjoj pak situaciji, kad je jen revalviran, japanska brodogradilišta već počinju teže nalažiti izvozne poslove. Teškoće su, dakle, već počele kucati i na vrata japanske brodogradnje. Revalvacijom jena računa se da će japanska brodogradnja izgubiti oko 250 milijardi jena. Znak ozbiljnosti situacije je i to da neka japanska brodogradilišta čak razmatraju mogućnost prilagodavanja zahtjevima kupaca, što predstavlja odstupanje od dosadašnjeg jakog naglaska na standardne nacрте koji su prevladali u proteklih 5 godina.

Japan danas već kontrolira tržište broskog prostora bulcarrieria za prijevoz željezne rudače i ugljena. To se odrazilo na japansku koncentraciju gradnje bulcarrieria i velikih tankera, ali ne i na gradnju brzih nosača kontejnera. Brodova za prijevoz ukapljenog plina i prevozača specijalnih proizvoda, jer je gradnja tih tipova skuplja.

Prema jednom mišljenju (Dobler) japansko novo investiranje u brodogradnju koje je planirano ili se već ostvaruje, ima za cilj da ovoj grani osigura dominaciju ili monopol u svijetu.

2. TEŠKOĆE I MJERE ZAPADA

S kakvim su se teškoćama zapadnoevropski brodograditelji suočili na tom polju u posljednjih 20 godina i kakve su mjere poduzeli?

VELIKA BRITANIJA

Tijekom više od 10 godina Britanci su pokušavali na sve načine da povećaju produktivnost gradeći sve veće i veće jedinice kako bi snizili troškove gradnje po 1 BRT. Unatoč tome plaće njihovih brodogradnih radnika stalno su rasle, za 14,5% u 1968., za 17,8% u 1969. te za oko 20% u 1970. Ta je stopa bila daleko viša od stope porasta produktivnosti. Međutim, paralelno s tim pomanjkanje radne snage postajalo je iz godine u godinu sve akutnije. Ono je bilo uzrokovano općom nestašicom radne snage, povećanjem obrazovanja stanovništva kao i prelaskom radnika u elektronsku i servisnu industriju. Ukratko, mladi su ljudi počeli izbjegavati »tešku« brodogradnju. U takvim uvjetima nije bilo dovoljno da Britanci poboljšaju radne uvjete nego treba stvoriti novi tip brodogradilišta koje bi bilo privlačno za radnike, a gdje bi se mogle koristiti prednosti racionalizacije i smanjiti broj radnika uvođenjem automatizacije. Većina britanskih brodogradilišta uhvaćena je u mrežu inflacije troškova i neće biti sposobna da rentabilno posluje najmanje još godinu dana. Povezivanje brodogradilišta na regionalnoj osnovi malo je pridonijelo rješavanju industrijskih problema ponajviše zbog nestašice investicionog kapitala, niske produktivnosti te nerazriješenih međusobnih odnosa. Rezultat tih nedaća su milijardski gubici pa i likvidacija nekih pogona. U najtežoj su se situaciji našla poduzeća s Gornje Klajde.

FRANCUSKA

Francuska je vlada posljednje dvije godine uspješno štitila vlastitu brodogradnju od opasnosti inflacije dozvoljavajući brodogradilištima da zaključuju ugovore po fiksnim cijenama, snažajući sama dio stvarnih troškova. Brodogradilišta su se utapala jedno u drugo, a neka su pak likvidirala. U tom procesu počela se jasno pokazivati tendencija k specijalizaciji. Suprotno od britanskih, francuska su brodogradilišta poglavito vlasništvo nebrodogradnih industrijskih koncerna sa znatnim finansijskim izvorima,

To je primjer koji je uvelike nesljedovan u ostalim evropskim zemljama. Stoga su i francuske brodograđevne teškoće znatno manje.

SR NJEMAČKA

Zapadnonjemačka vlada, poput britanske, uporno je odbijala da se umiješa u probleme svoje brodogradnje i tako je ta industrijska grana bila izložena inflacijskoj vjetrometini. Znatnija finansijska pomoć pristigla je od kompanija koje imaju dionice brodogradilišta i pri tom se mnogo raspravljalo o daljnjim integracijama i grupiranjima. Vodeći brodograditelji SR Njemačke podržavaju međunarodnu akciju za rješanje krize u toj djelatnosti.

ITALIJA

Većinu talijanskih brodogradilišta preuzela je IRI — državna finansijska korporacija. Ona je angažirana u jednoj od najvažnijih talijanskih brodograđevnih grupacija ITALCANTIERI koja kontrolira oko 80% talijanske brodograđevne proizvodnje. Ova je grupacija član poznatog »Dorchester cluba« u kome su još i A. G. Weser, Cammel Laird i Verolme, i koriste njegova iskustva.

ŠVEDSKA

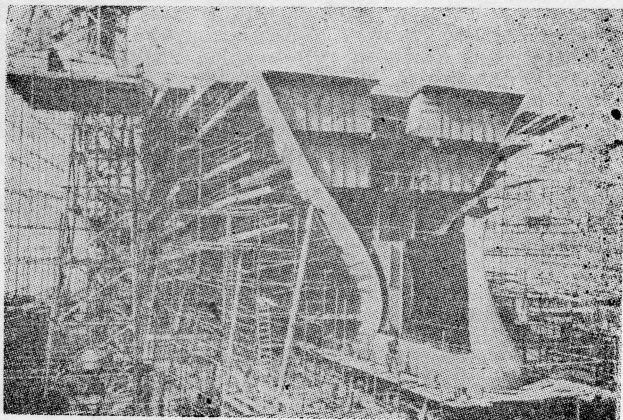
Tako najsolidnija među brodograđevnim proizvođačima, švedska su brodogradilišta prošla kroz period krize, izazvan inflacijskim djelovanjem na ugovore s čvrstim cijenama. Vlada nije garantirala kredite i prema tome jedini put za financiranje gradnje broda bio je bankovni kredit. Vlada je forsirala promjene u upravnoj strukturi prije no što je pružila zakašnije finansijske olakšice. Takva politika imala je za posljedicu da su čak i u tehničkom pogledu tako napredna poduzeća, kao što su švedska pretrpila gubitke koji su u god. 1971. dosegli već oko jednu milijardu kruna.

ŠPANJOLSKA

Iz relativno slabe pozicije Španjolska je svoju brodograđevnu industriju razvila u jedno od najefikasnijih u Evropi. Povezivanje u veće grupe, znatna državna pomoć i indirektna, ali čvrsta vladina kontrola, obilna i jeftina radna snaga — sve je to pridonijelo španjolskom uspjehu. Uz Japan Španjolska jedina ima fiksne cijene i stalno punu knjigu narudžbi. No, posljedice svjetske inflacije kucaju već i na njena vrata.

3. AKCIJE U CILJU POVEZIVANJA

Mnoge zapadnoevropske vlade konačno su otvorile jedno uho za vapaje brodograditelja da je ova grana industrije na raskršnici i da se mora nešto učiniti na nacionalnom i internacionalnom planu ako Zapadna Evropa želi održati svoju stratešku industriju — brodogradnju. Nije ni u čijem interesu, pa čak ni u interesu samih Japanaca da zapadnoevropska brodogradnja propadne poslujući potpuno nerentabilno i jedino sa svrhom da preživi u borbi



Gradnja putničkog krstaša »Spirit of London« od 15.000 Brt u brodogradilištu u Genovi

s japanskom konkurencijom. Ali isto bi tako bilo neprihvatljivo za pojedine zapadnoevropske vlade da pomognu svoje vlastite industrije nekontroliranim novčanim potporama, dotacijama ili zajmovima.

Najobimniji japanski planovi za ekspanziju brodogradnje su, naravno, oni sa područja velikih brodova, a kako su zapadnoevropski brodograditelji veoma živo angažirani na tom području, to su oni oformili »Savjet graditelja velikih brodova s područja Zajedničkog evropskog tržišta.«

Podstikač ovog Savjeta bio je dr Gaetano Cortesi, direktor talijanske brodograđevne grupacije FINCANTIERI.

Koristeći vlastito iskustvo on vrši pritisak na ostale zapadnoevropske zemlje da pomognu svoju brodograđevnu industriju, vjerujući da talijanski sistem predstavlja model na kome i drugi mogu graditi svoju participaciju. Cortesi je velik poklonik sitnijih grupacija, što može zvučati kontradiktorno, ako se zna da on kontrolira gotovo čitavu talijansku brodograđevnu industriju. Cortesi je isto tako pobornik ideje povezivanja mediteranskih brodograditelja. »PLAZA-klub«, kako je ta nova grupa nazvana okuplja zajedno brodograditelje Italije, Španjolske, Grčke i Malte jednom godišnje i premda je to na izgled krhka međunarodna organizacija, Cortesi je optimist i kaže: »To je tek početak.«

O sadašnjoj situaciji u svjetskoj brodogradnji postoje različita mišljenja pa se predlažu i različita rješenja, od ograničavanja kapaciteta do integracija. No svi se slažu u jednom: da je nastupila nova era međunarodne kooperacije u brodogradnji. Takva bi međunarodna kooperacija u stvari morala donijeti željene rezultate.

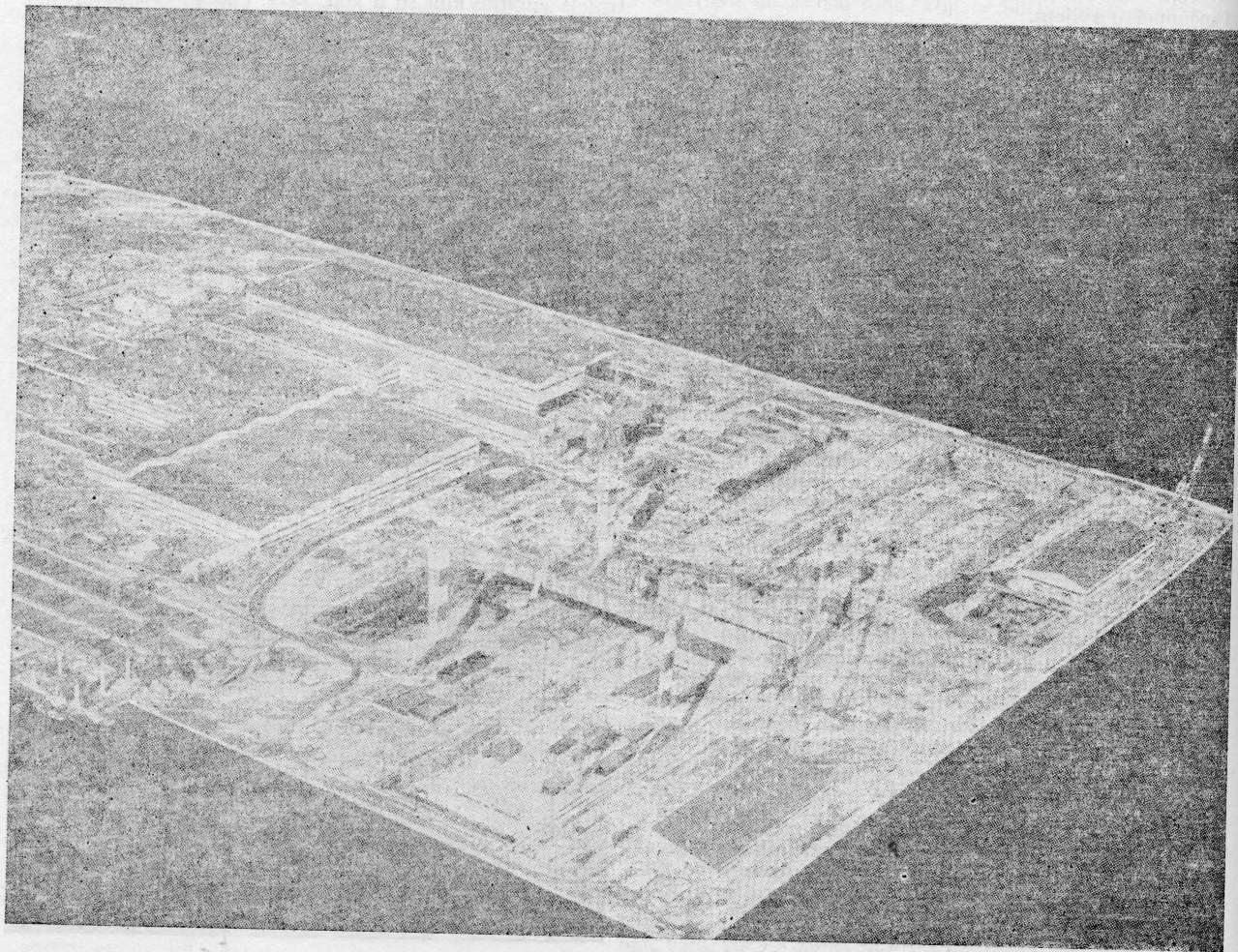
Pohlepan apetit i nemilosrdna efikasnost japanske brodograđevne industrije diktira potrebu za jednom potpuno novom koncepcijom kooperativnih napora kod ev-

ropskih brodograditelja kako bi postali sposobni da se omjere ne samo s japanskom konkurencijom nego i sa znatnom nestabilnošću u pomorskoj privredi. Stoga se predlaže formiranje jedne visoko osposobljene nove organizacije koja bi imala svoju vlastitu tehnostukturu, vlastite specijaliste kao i vlastitu nezavisnu upravu. U naše dinamično tehnološko doba, kad se specijalističko znanje sve više cijeni, ugled upravljača poslovima zaostaje. Međutim, i kod najvještijih svirača potreban je jedan direktor. Kako život postaje sve složeniji, tako raste i potreba za jednim koordinatorom. I organizacija koja se predlaže sigurno će trebati takve ljude koji će umjeti povezivati sve specijalističke detalje.

Svaki bi evropski brodograditelj bio stoga spreman i voljan da pridonese jednoj takvoj organizaciji kojoj bi na čelu bila neka veoma sposobna osoba. Ona ne bi smjela biti regrutirana iz kruga evropskih brodograditelja niti biti u kakvoj vezi s njima. Tako bi po tom prijedlogu, koji je objavljen u Britaniji, nastalo jedno izvanredno efikasno »Udruženje evropskih brodograditelja.«

Možda je ovaj prijedlog izazvao podozrenje kod mnogih evropskih brodograditelja, ali svakako im se čini prihvatljivijim i daje više šanse svakome da preživi, nego onaj o ukidanju suvišnih kapaciteta koji predlaže OECD, jer nitko ne zna ne bi li bio on taj koji bi morao zatvoriti svoje pogone.

Svi dosad provedeni razgovori o jednom širem sporazumu između evropskih brodograditelja, kako bi se oduprli japanskoj konkurenciji, moraju se promatrati samo kao sredstvo uznemiravanja Japanaca, jer je teško povjerovati da bi evropska brodograđilišta mogla ikad pristati na potpuno ujedinjenje, ali se uža poslovna suradnja može očekivati.



Najnovije japansko brodograđilište »Sumitono« za gradnju orijaša do 500.000 Dwt