

Brodovi poskupljuju

Poznato je da je Japan na mnogim područjima industrijske proizvodnje, a osobito u brodogradnji, danas najkonkurentnija zemlja zbog niskih cijena svojih proizvoda. Ali svi su izgledi da to uskoro neće biti.

Donedavno se proces »gutanja male ribe« odvijao vrlo intenzivno i u japanskoj privredi, posebno u brodogradnji. Velika su poduzeća proždimala mala i srednja koja se nisu mogla oduprijeti tom procesu zbog sve većeg pomanjkanja radne snage i nemogućnosti da slijede tehnološki napredak. Tako je došlo do ogromne koncentracije u brodogradnji i njenim kapacitetima, a time i do naglog skoka proizvodnje.

Kakvim je ritmom rasla ta proizvodnja najbolje se vidi iz slijedeće tabele:

Godina	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.	1965.	1966.	1967.	1968.
Brt	1.732	1.799	2.183	2.367	4.085	5.363	6.685	7.497	8.664
% proizvodnje 4 vodeće zemlje	33,3	38,3	42,7	45,9	58,0	62,1	66,1	67,5	72,1

Iz gornje se tabele vidi da je proizvodnja brodova u Japanu u godini 1960. zauzimala 1/3 sveukupne proizvodnje četiri glavnih svjetskih zemalja-brodograditeljica: Japana, Vel. Britanije, SR Njemačke i Švedske, dok je osam godina kasnije na Japan otpalo 3/4 sveukupne proizvodnje. Fizički volumen proizvodnje Japana povećao se u tom razdoblju za pet puta zahvaljujući koncentraciji i suvremenoj tehnologiji, a dosljedno tome nižoj cijeni i bržoj isporuci. Posebnu ulogu pri tom igra specijalizacija za gradnju supertankera.

No, vremena se mijenjaju pa i drugi nastoje ići u korak sa suvremenom tehnologijom jer ih borba za opstanak na to sili. Dok je tako Gulf Oil Co, naručujući pred dvije godine svojih šest orijaša po 312.000 DWT još bila bez mogućnosti izbora graditelja, danas se već pri natječaju za gradnju tankera od 450.000 DWT, koji želi izgraditi kompanija Tokyo Tanker, pozivaju da podnesu ponude i evropska brodogradilišta, što bi se moglo protumačiti da su i Evropljani u stanju da konkuriraju Japancima, ako ni u čemu drugom, a ono u cijeni i kvaliteti.

Paradoksalno je da ova konkurencija neće biti na korist broдача. Naprotiv, jedan generalni sporazum o cijeni brodova trebalo bi da rezultira uzmakom japanskih brodograditelja i njihovom željom za suradnjom s evropskim konkurentima, što su izrazili već prošle godine. Tim više, u Japanu se već opaža tendencija porasta cijene jedne tone tankera od 200.000 DWT. Dok je prije 2 godine ona iznosila 72 dolara, danas se već popela na oko 80 dolara. Predsjednik brodogradilišta I. H. I. Šinto predviđa da će se ona i dalje penjati godišnjom stopom od 3 do 4 posto, dok drugi japanski stručnjaci govore čak i o stopi od 6%.

Budući da će doći do međunarodne suradnje japanskih i evropskih brodograditelja, bilo u direktnom kontaktu ili u okviru Evropske ekonomske zajednice, što će se odraziti na cijeni brodova, zanimljivo bi bilo razmotriti posljedice takvog sporazuma.

Iako Japanci danas još imaju u svojim rukama 47% svih svjetskih narudžbi novih jedinica, oni imaju ozbilj-

nih razloga da takvu suradnju priželjkuju. Njihova glavna brodogradilišta priznaju da im dohodak posljednjih godina nije iznosio više od 2,1⁰% ukupnog prihoda i da je došao čas kad treba pristupiti povećanju plaća radnika stopom od 12 do 13 posto godišnje, što se ne može kompenzirati većom produktivnošću. Naprotiv, današnji odnos radnik — poslodavac smetnja je racionalizaciji, čak i kod kadrova kojih ima u izobilju. Još nekompletirano novo brodogradilište u gradu Tsu trebalo bi već sada smanjiti svoju radnu snagu za 30⁰%! Taj višak u eri skupljenja čelika i povišenja plaća predstavlja znatno opterećenje cijene koštanja.

Japan će 1970. raspolagati sa desetak suhih dokova za gradnju brodova od 200.000 DWT i više, dok će ih u Evropi u to vrijeme biti dvadesetak, a jedini će Micubiši imati dok za brod od milijun tona. Japanci bi željeli, stoga, da sporazumno stabiliziraju cijene, pa čak i da ograniče proizvodnju jer i brzina gradnje je adut samo do izvjesne granice. U brodogradilištu Sakai izračunali su da će im se u 1969. više isplatiti izgradnja 4 supertankera po 200.000 DWT nego 1968. šest takvih jedinica. Mnogi stručnjaci javno su se izjasnili za usporenje ritma gradnje. Osim toga teži se i za standardizacijom orijaša, na-

ročito onih veličine 200 do 300 hiljada tona, čime bi se postigle znatne uštede. Graditelji takvih brodova predložili bi standardizirane specifikacije, bazirane na tipu i tonazi, a one bi uključivale karakteristike i opću opremu kakvu su zahtijevali brodari koji su posljednjih godina naručivali brodove u Japanu. Izvjesna bi se brodogradilišta specijalizirala samo za dva ili tri tipa orijaških tankera, dok bi druga mogla ponuditi 4 ili 5 verzija. Japanci računaju da bi mogli sniziti troškove gradnje serijskom proizvodnjom elemenata, redukcijom broja radnih sati, upotrebom manje kvalificirane radne snage, te širokom primjenom elektronskih računara i automatizacije. Napokon, Japanci bi željeli izmijeniti i tehniku kako bi ojačali svoju konkurentnu sposobnost u gradnji visoko specijaliziranih brodova kao što su metanijeri, u čemu danas primat drže Evropljani.

Po svom ulaganju, reorganizaciji i uspjehu koji su postigli, dok su Japanci pretrpjeli handicap svojim, danas predugim, rokom isporuke, evropski su brodograditelji napravili više od pola puta k zajednici koju danas traže Japanci. Ali stabilnija cijena morala bi biti u interesu svih, čak i brodara koji su, svojim sve težim uvjetima, snižavanje cijena doveli »na put bez kraja«.