

Predstoji li ograničenje svjetskih brodograđevnih kapaciteta

Nedavno su u svjetskoj štampi objavljene dvije informacije o japanskoj konkurenciji evropskim brodograđilištima. Prva se odnosi na obrambene mjere koje predlaže radna grupa pomorske brodogradnje OCDE i druga pretpostavlja mogućnost da Japanci sami ograniče ekspanziju svoje pomorske brodogradnje što bi im oslobodilo ruke za razvoj vlastite trgovačke flote.

Prijedloge stručnjaka OCDE objavio je Journal of Commerce. Radi se o planu od 5 tačaka o obrani svjetske brodogradnje, a sastojao bi se iz:

- prihvaćanja kontingentiranja u brodogradnji zemalja — brodograđiteljica,
- sistema minimalnih cijena,
- podsticanja politike rashodovanja i gradnje brodova,
- prihvaćanja jedinstvenog sistema kreditiranja izvoza — ograničenja brodograđevnih kapaciteta.

Nije poznato da li se radi o globalnom planu koji bi odjednom obuhvatio sve ove tačke ili se radi o izboru pozicija između kojih treba da se odluči OCDE.

Japanci se, naravno, protiv ovom planu koji prema njihovom mišljenju ima za cilj da sputava njihova brodograđilišta. Japanska se vlada odupire nekim tačkama plana koje, koliko oni misle, poništavaju principe međunarodne kooperacije koji vladaju u OCDE. Japanci tvrde da će većina zemalja članica smatrati nemogućim da se utvrde minimalne cijene i da se ograniči ekspanzija brodograđilišnih kapaciteta. S druge strane oni vjeruju da je ostvarljiv jedinstveni kreditni sistem bez sumnje stoga što Japan u stvari već koristi jednu takvu mjeru. Poznato je, naime, da je pravilo u Japanu da se na izvozni brod daje 80% kredita na 8 godina što je u Evropi katkad premašeno (Britanija 80% na 10 godina pa čak i 100% na 10 godina kao što su indijske narudžbe.

U Velikoj Britaniji, Zapadnoj Njemačkoj, Francuskoj i drugim evropskim zemljama tvrde da samo najmanja brodograđilišta i ona koja ne uspijevaju žele stvarno neku pomoć. Velika pak brodograđilišta koja koriste rezultate naučnih ostvarenja nemaju potrebe pomoći. No, stvarnost baš i nije takva. To potvrđuje i činjenica da i najnaprednija evropska brodograđilišta, kao što su npr. švedska, priznaju da su mjere obrane nužne.

Druga informacija, koju je objavilo japansko ministarstvo saobraćaja u toku ove godine predviđa mogućnost da Japan sam ograniči svoja pomorska brodograđilišta kako bi se stvorili takvi uvjeti u kojima bi prodajne cijene, koje bi bile dovoljne za pokriće troškova, omogućavale razumnu zaradu.

Povodom nedavne holandske narudžbe 6 brodova u japanskim brodograđilištima, holandski brodograđitelj Verolme iznio je stanje brodograđevne industrije svoje zemlje u referatu pod naslovom: »Ima li holandska brodograđevna industrija budućnost«. On priznaje da je, s obzirom na velike razlike u cijeni između najboljeg evropskog ponuđača i japanskih brodograđilišta, jedva moguće kritizirati odluku brodograđara da svoje narudžbe daju Japanu. No on, međutim, ne vjeruje da su japanska brodograđilišta efikasnija ili bolje opremljena od svojih zapadnih takmaca. Njihov uspjeh on pripisuje nižim plaćama radne snage, nižim cijenama čelika za izvozne brodove i velikom broju narudžbi. Drugi razlog za njihovu jaku konkurentsku moć je u drugačijoj organizacionoj strukturi japanske industrije.

Verolmeovo rješenje problema s kojim se suočava holandska i zapadnoevropska brodogradnja je da se finansijski uvjeti postave na međunarodnu razinu. Jedna od prvih inovacija, koja se čini da je potrebna, je uvođenje posebnih cijena čelika za izvozne narudžbe u Evropi, ali ako svi naponi promaše jedna međunarodna kvota restrikcija brodograđevnih kapaciteta koja bi obuhvatila i evropske zemlje i Japan, treba stupiti na snagu. Ako Japan odbije da usvoji razumno ograničenje kvota, trebalo bi po Verolmeovom mišljenju poduzeti oštre ekonomske mjere protiv Japana.

Što se tiče Holandije Verolme se zalaže za temeljito uvođenje kreditnih i plaćevnih olakšica. Bolji odnos između vijeka trajanja kapitalnih dobara i njihove akumulativne moći treba uvesti radi proširenja sadašnjih kreditnih rokova koji se često moraju prosuđivati s ekonomske strane. U pogledu kamata za kredit narudžbi ne vidi se razlog zašto bi oni u tom slučaju bili viši no oni koje holandska vlada propisuje za svoje normalne zajmove jednakih rokova.

Ako neprestanu japansku ekspanziju uspiju zaustaviti, za holandiju bi postojale velike mogućnosti u budućnosti na međunarodnom planu. A takva mogućnost zaista i postoji. Naime, prema jednom japanskom biltenu učešće Japana u ukupnim narudžbama brodova u svijetu u 1964. smanjilo se od 45,3% na 38,5% što je dijelom posljedica zasićenosti japanskih brodograđilišta narudžbama (6,600.000 Brt) što ne dozvoljava povoljne rokove isporuke za nove narudžbe. Zbog toga je oko 170 brodova u vrijednosti od oko 700 milijuna dolara prešlo u druga, ne japanska brodograđilišta. No ovakva situacija čini se da neće dugo trajati jer težnja Japana da zadrži i ojača svoj monopol na brodogradnju u svijetu nije ugašena. To se jasno vidi iz namjere ove zemlje da svoje kapacitete u skoroj budućnosti poveća na oko 5 milijuna Brt godišnje čime bi praktički u ruci držala oko 50% sveukupne godišnje proizvodnje brodova u svijetu. Investicije za postignuće tog cilja već su u toku.

Ova rastuća konkurencija Japana već je prošle godine potakla u Zapadnoj Evropi stručne diskusije u kojima je dominiralo pitanje: »Kako to Japanci postižu?

Treba li, međutim, Evropa biti samo promatrač da Japanci brodogradnju starog svijeta sve više potiskuju?

Iako se često govorilo o potrebi da se s Japanom na području brodogradnje zaključi sporazum, pokušaja za ozbiljne razgovore nije dosad bilo. U stručnim krugovima ne postoje nikakve iluzije o izgledima koje bi takva inicijativa imala. Loše iskustvo s tzv. »Westphal-planom« iz 1963. (njemački projekt o kvotiranju gradnji) daje isto tako malo šansi za uspješno rješenje tog problema, kao što nisu dali ni naponi za koordiniranje brodograđevne politike unutar Evropskog zajedničkog tržišta. Pa ipak se u posljednje vrijeme sve više čuju glasovi o jednom međunarodnom sporazumu o ograničenju kapaciteta u brodogradnji što je spomenuto i Holandanin Verolme.

»Svjetski problem viška kapaciteta i cijena u brodogradnji može se riješiti samo unutar međunarodnog sporazuma o kontingentiranju poput onih koji postoje za žito, šećer ili kavu. Taj će sporazum omogućiti da prežive samo najopremljeniji, ali ne samo poduzeća već i države«. To je bila ideja koju je pretvorio u plan M. Estphal, predsjednik njemačkih brodograđilišta, a osnovni mu je cilj da se privoli Japan da ograniči svoj udio u svjetskoj brodogradnji. Ostalo, a naročito porast cijena brodova, došlo bi samo po sebi kad se tržište organizira. Taj sistem mora biti internacionalan jer se ni od koga ne može tražiti da sam jednostavno ograniči svoje kapacitete. No, tu bi svakako trebalo da se govori samo o narudžbama za izvoz i da se nijednoj zemlji ne ograniči pravo da izgrađuje vlastitu trgovačku mornaricu. Japan je otok kao i Velika Britanija s gotovo dvostrukim stanovništvom i ne bi bilo nimalo pretjerano da on posjeduje flotu kao Norveška, zemlja s 3 milijuna stanovnika. Čini se da bi u pogledu izvoza u području kontingentiranja bilo najpraktičnije da se odredi volumen kredita koji bi svaka zemlja mogla odobriti stranim naručiteljima. Fiksiranje odnosa između volumena izvoznog kredita čija bi ukupna količina varirala s konjunktornom, to je bez sumnje rješenje koje bi svi mogli prihvatiti.

Ozdravljenje brodogradnje bio bi ogroman prinos pomorskom transportu. Poskupljenja brodova, što se zapravo želi postići, ne treba da se boje brodari, jer niske cijene bile su uzrok porasta svjetske tonaže i pada vozarina. Stoga se na Zapadnu smatra da bi jedna ovakva »kura« u svjetskoj brodogradnji bila ozdravljajuća.