



Zagreb, 10.03.2015.

Svjetsko brodograđevno tržište – veljača 2015.

Općenito

- Svjetska knjiga narudžbi i dalje nastavlja rasti (trend koji je započeo u 2013.) nakon prethodnih 5 godina pada; trenutno je u narudžbi 6.371 brod sa oko 112 milijuna cgt-a (oko 18 % aktualne svjetske flote brodova)
- Količina novougovorenih brodova u 2014. bila veća je za oko 2 milijuna cgt-a, u usporedbi s istim periodom 2013. (prva tri kvartala), odnosno ugovoreno je 2.105 brodova s oko 36 milijuna cgt-a
- Količina isporučenih brodova u istom periodu nešto je manja, odnosno isporučeno je 28,4 milijuna cgt-a brodovlja, što ukazuje na trend smanjene potražnje za novim brodovima, odnosno stagnaciju svjetskog tržišta
- Kina je na prvom mjestu po broju novougovorenih brodova i njihovoj ukupnoj vrijednosti (po prvi put je na prvom mjestu pretekla J.Koreju)
- Europska brodogradilišta po vrijednosti novougovorenih brodova drže 3.mjesto s oko 19 % (14,1 milijardi USD), odnosno 12 % svjetske Knjige narudžbi (38 milijardi USD)
- Dalekoistočne brodograđevne velesile (Kina, J.Koreja i Japan) nastavljaju primjenu vladinih mjera u cilju jačanja pozicije na svjetskom brodograđevnom tržištu:
  - Kina provodi mjere restrukturiranja kako bi se smanjio utjecaj prekapacitiranosti i uvodi potpore za zamjenu dotrajale flote i njezin daljnji rast
  - J.Koreja usmjerava napore na revitalizaciju offshore sektora (novogradnje i proizvodnja specijalizirane offshore opreme)
  - Japanska Vlada svojim posebnim odlukama i mjerama provodi revitalizaciju sektora i učvršćuje položaj na tržištu
- Europska brodogradilišta i luke daju naglasak na razvoj LNG sektora (kao pogonskog energenta budućnosti, odnosno razvoj infrastrukture)
- U Svjetskoj knjizi narudžbi od ukupno 1.958 bulkcarriera, sa oko 163 milijuna tdw (oko 21 % aktualne flote), 351 je „Capesize“ (100.000 tdw +) – oko 22 % aktualne flote „Capesize“ brodova, 400 „Panamax“ (65.000 – 100.000 tdw) – oko 17 % aktualne flote „Panamax“ brodova, te 644 „Handymax“ (40.000 – 65.000 tdw) – oko 27 % aktualne flote „Handymax“ brodova;
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 937 tankera, sa oko 75 milijuna tdw, što predstavlja oko 15 % aktualne flote tankera
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 437 kontjenerskih brodova s oko 39 milijuna tdw, što predstavlja oko 17 % aktualne flote kontejnerskih brodova

- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 226 LPG tankera sa oko 7,3 milijuna tdw, što predstavlja čak 42 % aktualne flote LPG tankera
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 164 LNG tankera sa oko 13 milijuna tdw, što predstavlja oko 39 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend porasta narudžbi ovih vrsta brodova
- U svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno ima 58.468 brodova sa oko 1.682 milijuna tdw, dok ukupna flota brodova broji 89.636, sa oko 1.756 milijuna tdw
- Kina je potpisala „MOU“ (Memorandum of Understanding) sa američkom broderskom kompanijom za kružna putovanja „Carnival Corporation“ u cilju transfera znanja na putu da Kina bude u mogućnosti graditi velike putničke brodove za kružna putovanja; po kineskim projekcijama, Kina će u 2020. biti jedno od najvećih svjetskih tržišta za ovakve brodove s oko 4,5 milijuna putnika
- U Kini trenutno ima oko 800 brodogradilišta, te se s zacrtanom politikom prema brodograđevnoj industriji, s namjerom održanja te industrijske grane i rješavanja problema prekapacitiranosti, planira opstanak oko 50 brodogradilišta, a sve u skladu s tržišnim principima; ove mjere najviše će zahvatiti mala i srednje velika brodogradilišta
- Kineski program zamjene dotrajale kineske flote brodova s novim „eco-friendly“ brodovima je startao i pokazuje prve rezultate (kineska vlada daje poticaj od 240 USD/t za brodove koji idu u rezališta); u 2014. je isplaćeno 294 milijuna USD poticaja
- J.Korejska industrija brodske opreme dosegla je visok nivo proizvodnje – oko 90 % brodske opreme i materijala koji se ugrađuju u standardne brodove građene u J.Koreji je proizvedeno u J.Koreji; uz rad kao kompletno domaću komponentu, postotak domaće komponente u J.Korejskim brodogradilištima tako je sada na nivou od oko 75 – 80 %; što se tiče „offshore“ programa, udio domaće proizvodnje je na skromnih 20 %
- Produktivnost brodograđevnih radnika u kineskim brodogradilištima je za oko 70 % niža od radnika u južnokorejskim brodogradilištima; istovremeno razlika u cijeni rada nije toliko velika, što sve govori o tome da se nekadašnje prednosti gradnje brodova u Kini polako gube
- Zahvaljujući politici slabog jena, Japan je uspio održati poziciju na svjetskom tržištu, te je zahvaljujući tome, konkurentnost japanskih cijena novogradnji porasla za 70 %; u japanskim brodogradilištima trenutno radi oko 65.000 kvalificiranih inženjera, a plan je da do 2018. taj broj naraste na 71.000
- U američkim brodogradilištima (ukupno 117) je zaposleno oko 110.000 radnika; direktno ili indirektno američka brodograđevna industrija kreira oko 402.000 radnih mjesta, s oko 24 milijarde USD godišnjeg prihoda, sudjeluje u američkom BDP-u s oko 360 milijardi USD
- Kina, J.Koreja i Japan drže zajedno oko 93 % svjetskog tržišta novogradnji

#### Brodograđevna tržišta

- Na tankerskom tržištu, cijene novih brodova su u laganom padu (tromjesečni trend) i manje su za oko 1 % u odnosu na studeni 2014.; najveći pad je zabilježen kod „MR“ brodova (51.000 tdw) – 1,1 %
- Na tržištu LPG i LNG tankera, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na studeni 2014.

- Na tržištu brodova za rasuti teret, cijene novih brodova su u padu i manje su za oko 2,7 % u odnosu na studeni 2014.; najveći pad je zabilježen kod Handymax brodova (62.000 tdw) – 3,3 %
- Na tržištu kontejnerskih brodova, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na studeni 2014.
- Na tržištu offshore brodova, aktivnosti na ugovaranju novih brodova su manje nego godinu ranije, pa je zabilježen pad ugovaranja od oko 24 %; posljedično i cijene novogradnji ovih brodova su manje nego prošle godine
- Clarksonov Index cijena novogradnji je trenutno na nivou 135, a u odnosu na stanje godinu dana ranije (Index 133), proizlazi da su prosječne cijene novogradnji u manjem porastu od oko 1,5 %; osjetniji utjecaj na cijene novogradnji imat će aktualne cijene nafte (trenutno na nivou od oko 60 USD/barelu), koje s jedne strane utječu na porast prometa naftom, a s druge strane na smanjenje operativnih troškova brodova; vozarine su trenutno za sve veličine tankera u porastu, zbog povećanog obima prometa, no dugoročno gledano, ukoliko se cijene nafte povećaju, a obim prometa padne, i vozarine bi mogle početi stagnirati ili čak i padati; ovakvi procesi na tržištu promet roba imaju direktan utjecaj na cijene novogradnji
- Prosječne cijene brodova za rezališta su nešto manje nego u prijašnjem razdoblju i sada se kreću na nivou između 350 – 400 USD/t
- Tromjesečni trend prosječnih cijena polovnih tankera je u porastu (oko 6 %), a najlošiji je za bulkcarriere (pad za oko 13 %);
- Vozarine za tankere su u blagom porastu od prosinca 2014. i sada su na nivou od oko 44.000 USD/dan za VLCC, 33.000 USD/dan za Suezmax, te za Aframax tankere 23.000 USD/dan
- Vozarine za produkt tankere su za Panamax tankere oko 20.000 USD/dan, MR Handymax tankere oko 15.000 USD/dan, te za Handysize tankere oko 13.700 USD/dan
- Vozarine za kemijske tankere (veličine 20.000 tdw, tankovi od nehrđajućeg čelika) su u posljednjih 12 mjeseci konstantne i kreću se na nivou od oko 14.000 USD/dan
- Vozarine za LPG tankere (veličine 78.000 m<sup>3</sup>) su od prosinca 2014. u porastu i to s nivoa od oko 1,5 milijuna USD/mjesečno na oko 2,8 milijuna USD/mjesečno
- Vozarine za bulkcarriere su u posljednja 3 mjeseca u padu, te su trenutno na nivou od oko 7.500 USD/dan za Handysize, 8.500 USD/dan za Supramax, 10.000 USD/dan za Panamax i 12.000 USD/dan za Capesize
- Vozarine za kontejnerske brodove (veličine 1.000 – 3.500 TEU) su uglavnom konstantne u posljednjih 12 mjeseci i kreću se ovisno o veličini broda od 6.500 – 8.500 USD/dan
- Vozarine za offshore brodove su znatno pale tako da su za velike AHTS brodove od rujna 2014. pale sa nivoa od oko 77.000 GBP/dan na oko 11.500 GBP/dan (u 2013. prosjek oko 39.000, a u 2014. – 37.200 GBP/dan), a za velike PSV (Platform supply vessel) sa 14.500 GBP/dan na 6.000 GBP/dan (u 2013. prosjek 16.100, a u 2014. – 12.200 GBP/dan)

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje

Direktor

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.