



Zagreb, 11.12.2014.

Svjetsko brodograđevno tržište – studeni 2014.

Općenito

- Svjetska knjiga narudžbi nastavlja rasti (trend koji je započeo u 2013.) nakon prijašnjih 5 godina pada; trenutno je u narudžbi 5.531 brod sa oko 316 milijuna tdw (18 % aktualne flote brodova)
- U Svjetskoj knjizi narudžbi od ukupno 2.028 bulkcarriera, sa oko 170 milijuna tdw (oko 23 % aktualne flote), 653 je „Supramax“ (56.000 tdw) i „Ultramax“ (60/66.000 tdw) bulkcarriera, što čini oko 33 % aktualne flote tih brodova; „Ultramax“ bulkcarrieri postaju sve zanimljiviji i popularniji obzirom na nešto veću nosivost od „Supramax“ bulkcarriera
- U narudžbi je 933 tankera, sa oko 74 milijuna tdw, što predstavlja oko 13,9 % aktualne flote tankera
- U narudžbi su 452 kontejnerska broda s oko 39 milijuna tdw, što predstavlja oko 17 % aktualne flote kontejnerskih brodova
- U narudžbi su 223 LPG tankera sa oko 7 milijuna tdw (10,2 milijuna m³), što predstavlja čak 43 % aktualne flote LPG tankera
- U narudžbi su 145 LNG tankera sa oko 11 milijuna tdw (22 milijuna m³), što predstavlja oko 35 % aktualne flote LNG tankera
- U svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno ima 58.458 brodova sa oko 1.670 milijuna tdw, dok ukupna flota brodova broji 89.418, sa oko 1.745 milijuna tdw
- Isporuke u prvoj polovici 2014. su u padu (u odnosu na isti period 2013.), što ukazuje na smanjenu potražnju za novim brodovima, odnosno određeni period stagnacije na svjetskom tržištu
- Kina je preuzela primat nad J. Korejom u pogledu broja novougovorenih brodova kao i njihove ukupne vrijednosti
- Europska brodogradilišta drže treće mjesto po vrijednosti brodova u svjetskoj knjizi narudžbi s oko 12 % (35,4 milijarde USD); po vrijednosti ugovorenog brodovlja u prvoj polovici 2014. Europska brodogradilišta drže oko 21 % (s oko 10 milijardi USD) ukupno ugovorenog brodovlja
- Japanska brodogradilišta u svjetskoj knjizi narudžbi drže četvrto mjesto po vrijednosti ugovorenog brodovlja sa oko 31 milijardom USD (10,5 %); po vrijednosti ugovorenog brodovlja u prvoj polovici 2014. također drže četvrto mjesto sa oko 5,9 milijardi USD (oko 12,4 %) ukupno ugovorenog brodovlja
- Kina nastavlja zacrtanu pozitivnu državnu politiku prema brodograđevnoj industriji, s namjerom održanja te industrijske grane i rješavanja problema prekapacitiranosti; odlučeno je da se 51 brodogradilište stavi na tzv. „bijelu listu“, a brodogradilišta s te liste dobit će konkretnu pomoć u vidu smanjenja izvoznih davanja i povoljnih bankovnih kredita (u Kini trenutno egzistira više od 1.600 brodogradilišta)

- Kineska vlada donijela je odluku da sve kineske brodarske kompanije do 2020., moraju u svojim flotama imati sve brodove koji će zadovoljavati najnovije propise o sigurnosti, kao i tzv. „eco-friendly“ brodove; posljedično to znači da će morati ići na zamjenu starih i neodgovarajućih brodova s novim brodovima, a što će opet značiti posao za domaća brodogradilišta
- Sankcije koje je EU uvela protiv Rusije, imat će negativan utjecaj na rusku brodograđevnu industriju, no istovremeno će pogoditi i europsku industriju brodske opreme (čiji su klijenti bila ruska brodogradilišta)
- Brazil i Japan potpisali su Ugovor o suradnji na brodograđevnom sektoru. Ugovor su potpisali japanski premijer Shinzo Abe i brazilaska predsjednica Dilma Rousseff. Tako je dogovoreno da će Japan prodati Brazilu najnovije tehnologije i „know-how“, kako bi se unaprijedila brazilaska brodograđevna industrija
- Južna Koreja također nastavlja s zacrtanim planom podrške svojoj brodograđevnoj industriji, pa su nastavljene aktivnosti na daljnjem razvoju „offshore“ sektora (gradnja velikog dijapazona offshore objekata), odnosno proizvodnje „offshore“ opreme u samim brodogradilištima; također i južnokorejska KEXIM Bank osigurat će dovoljna sredstva za kreditiranje brodograđevnog sektora na ovim poslovima
- Južnokorejska KEXIM Bank je osigurala tzv. „eco-ship fond“ od 976 milijuna USD, za gradnju „eco“ brodova u „middle size“ južnokorejskim brodogradilištima
- Brodovi s pogonom na LNG sve više se pojavljuju na tržištu i pokazuju pravac razvoja broskog pogonskog goriva u budućnosti; proizvođači opreme također slijede taj trend te ih aktivno prate izradom novih komponenata i opreme za takve brodove

Brodograđevna tržišta

- Na tankerskom tržištu, cijene novih brodova su u laganom padu (tromjesečni trend) i manje su za oko 0,5 – 1 % u odnosu na kolovoz 2014.; najveći pad je zabilježen kod VLCC brodova (320.000 tdw) – 1 %
- Na tržištu LPG i LNG tankera, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na kolovoz 2014.
- Na tržištu brodova za rasuti teret, cijene novih brodova su u laganom padu i manje su za 2 – 2,5 % u odnosu na kolovoz 2014.; najveći pad je zabilježen kod Handymax brodova (62.000 tdw) – 2,7 %
- Na tržištu kontejnerskih brodova, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na kolovoz 2014.
- Na tržištu offshore brodova, aktivnosti na ugovaranju novih brodova su bitno manje nego godinu ranije, pa je zabilježen pad ugovaranja od oko 40 %, a za neke specifične vrste brodova i preko 50 %; posljedično i cijene novogradnji ovih brodova su manje nego prošle godine
- Clarksonov Index cijena novogradnji je na nivou 139, a u odnosu na stanje godinu dana ranije (Index 133), proizlazi da su prosječne cijene novogradnji u porastu od oko 4,5 %; trend porasta je konstantan i barem za sada se ne predviđaju značajniji pomaci; koliko će aktualne cijene nafte (trenutno na nivou od oko 65 USD/barelu) utjecati na brodograđevno tržište, ostaje za vidjeti, no u ranijim sličnim situacijama na naftnom tržištu, utjecaj je bio znatan; ako se uzme u obzir činjenica da

tankeri predstavljaju oko 32 % flote trgovačkog brodovlja, te da su nivoi vozarina u padu, moglo bi se dogoditi da cijene polovnih i novih tankera budu u padu, odnosno da posljedično i prosječne cijene svih brodova budu u padu

- Prosječne cijene brodova za rezališta su konstantne i kreću se na nivou između 450 – 465 USD/t
- Prosječne cijene polovnih brodova su u padu (tromjesečni trend) i to za oko 5 %; najpovoljnije cijene su za tankere (porast cijena za oko 1 %), a najlošije za kontejnerske brodove (pad za oko 23 %); ovakvo stanje za kontejnerske brodove odraz je gradnje i isporuke sve većih i modernijih kontejnerskih brodova (danas se već grade i kontejnerski brodovi kapaciteta 19.200 TEU i nosivosti preko 200.000 tdw, što je pred samo 5 godina bio daleki san – 2010. naručeni su najveći kontejnerski brodovi kapaciteta 13.000 TEU, nosivosti oko 140.000 tdw)
- Vozarine za tankere su u padu od listopada 2014. i to su pale s nivoa od oko 80.000 USD/dan (za Suezmax i VLCC tankere) na nivoe od oko 44.000 USD/dan za Suezmax i 55.000 USD/dan za VLCC, te za Aframax tankere sa 60.000 USD/dan na oko 32.000 USD/dan
- Vozarine za produkt tankere su u porastu od listopada 2014. i to za MR Handymax tanker sa 20.000 USD/dan na 23.000 USD/dan, za Handysize tanker sa 22.000 USD/dan na 29.000 USD/dan, te za Panamax tanker sa 22.000 USD/dan na 25.000 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 Capesize bulkcarriere su od listopada 2014. pale sa 29.000 USD/dan na 10.000 USD/dan, a za Panamax i Supramax bulkcarriere su ostale na istom nivou – oko 10.000 USD/dan
- Vozarine za LPG tankere (veličine 78.000 m³) su od listopada 2014. pale s nivoa od oko 2,5 milijuna USD/mjesečno na oko 2,0 milijuna USD/mjesečno
- 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 5.000 – 8.000 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 7.200 GBP/dan (u 2013. prosjek oko 39.000 GBP/dan), a za velike PSV (Platform supply vessel) sa 14.500 GBP/dan na 6.600 GBP/dan (u 2013. prosjek 16.100 GBP/dan)

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje

Direktor

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.