



Zagreb, 18.06.2015.

## Svjetsko brodograđevno tržište – travanj/svibanj 2015.

### Općenito

- Svjetska knjiga narudžbi i dalje nastavlja rasti (drugu godinu zaredom) nakon prethodnih 5 godina pada, što je rezultiralo ekonomskom i financijskom krizom (počevši s 2008.), te prekapacitiranošću svjetskih brodograđevnih kapaciteta; trenutno je u narudžbi 6.148 brodova, s oko 108 milijuna cgt-a, ukupne vrijednosti oko 316 milijardi USD
- Količina novougovorenih brodova u 2014. bila je nešto manja nego u 2013., odnosno u 2014. je ugovoreno 2.744 brodova s oko 46 milijuna cgt-a, te ukupne vrijednosti oko 103 milijarde USD
- Mjereno u cgt-ima, japanska i europska brodogradnja, ugovorile su oko 27 % više brodova nego u 2013., dok je kineska brodogradnja ugovorila oko 20 % manje, a južnokorejska brodogradnja oko 30 % manje
- Količina isporučenih brodova u 2014., manja je nego u 2013., a što je posljedica slabijeg ugovaranja u 2012.; dok su vodeće azijske brodograđevne velesile (Kina, J.Koreja, Japan, Filipini, Tajvan, Singapur) isporučile manje brodova, europske brodograđevne zemlje su isporučile više brodova
- Najviše brodova u 2014. ugovorila je Kina (po broju brodova i po cgt-ima), dok je Južna Koreja ugovorila vrijednosno najviše brodova. Europska brodogradilišta drže trće mjesto po vrijednosti ugovorenog brodograđevlja s 19 milijardi USD, odnosno s Knjigom narudžbi vrijednom 38,2 milijarde USD

Dalekoistočne brodograđevne velesile (Kina, J.Koreja i Japan) nastavljaju primjenu vladinih mjera u cilju jačanja pozicije na svjetskom brodograđevnom tržištu:

- Kineska brodogradilišta provode mjere restrukturiranja kako bi se smanjio utjecaj prekapacitiranosti, a kineska vlada je uvela potpore za zamjenu dotrajale kineske flote i njezin daljnji rast (za gradnju u kineskim brodogradilištima)
- Južnokorejska brodogradilišta, suočena s problem financiranja gradnje brodova, zahvaljujući novosnovanom fondu za gradnju „eko-brodova“ (1 trilijun KRW – oko 950 milijuna USD), usmjeravaju napore ka oporavku, kroz gradnju takvih brodova, odnosno kroz revitalizaciju offshore sektora (novogradnje i proizvodnja specijalizirane offshore opreme)
- Zbog nedostatka kvalificirane radne snage, južnokorejskim brodogradilištima omogućen je uvoz ukupno 174 zavarivača, a svako pojedino brodogradilište može zaposliti najviše između 5 – 10 zavarivača; nedostatak kvalificirane radne snage posljedica je sve manjeg interesa mladih ljudi za školovanjem za zavarivače, sve većom prosječnom starošću zavarivača, dugi period stjecanja iskustva za kvalificiranog zavarivača (preko 10 godina);
- Japanska Vlada svojim posebnim odlukama i mjerama provodi revitalizaciju sektora i učvršćuje položaj na tržištu, s namjerom znatnijeg prisustva na vojnom i offshore tržištu
- Aktualne niske cijene nafte utječu na znatan pad operativnih troškova eksploatacije brodova

- Zbog nešto usporenijeg rasta tržišta, nižih cijena nafte, te smanjenog svjetskog pomorskog prometa roba i usluga, neki ugovoreni offshore projekti i narudžbe su odgođeni za budućnost
- Europska brodogradilišta i nadalje stavljaju naglasak na inovacije i razvoj čistih i sigurnih tehnologija s primjenom na novoizgrađene brodove
- Kineska brodogradilišta su u 2014., u odnosu na 2013., zabilježila pad količine novougovorenog brodovlja za oko 7,5 %, a količina isporučenog brodovlja je pala za oko 4,9 %. Također, zabilježen je najniži nivo izvoza brodova još od 2009.; u 2014. Je izvezeno brodova u ukupnoj vrijednosti od oko 23,8 milijardi USD, odnosno oko 14,1 % manje nego godinu
- Prema kineskim prognozama, pred kineskom brodogradnjom je nekoliko „teških“ godina i potrebne su velike reforme kako bi se opstalo na tržištu; očekivanja su da bi se prvi pozitivni rezultati reformi mogli pokazati u 2016.
- U Kini je u 2012. bilo 3.000 brodogradilišta, da bi ih krajem 2014. bilo 1.600; od sadašnjih 60 „velikih“ brodogradilišta, optimalan bi bilo reducirati broj na 20 – 30, što će se i reducirati u slijedećih 3 – 5 godina
- Najveće svjetsko brodogradilište, Južnokorejski Hyundai Heavy Industries, u 2014. je ostvarilo 2 milijarde USD neto gubitka, na ukupan godišnji prihod od oko 48 milijardi USD; u 2013. ostvarena je neto dobit od oko 140 milijuna USD, na ukupan godišnji prihod od 49,4 milijarde USD
- Kina, J.Koreja, Japan i Filipini drže zajedno oko 95 % svjetske knjige narudžbi

### Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj knjizi narudžbi od ukupno 1.750 bulkcarriera, s oko 142 milijuna tdw (oko 19 % aktualne flote), 288 je „Capesize“ brodova (100.000 tdw +) – oko 19 % aktualne flote „Capesize“ brodova, 358 „Panamax“ brodova (65.000 – 100.000 tdw) – oko 15 % aktualne flote „Panamax“ brodova, 688 „Handymax“ brodova (40.000 – 65.000 tdw) – oko 24 % aktualne flote „Handymax“ brodova, te 416 „Handysize“ brodova (10.000 – 40.000 tdw) – oko 17 % aktualne flote „Handysize“ brodova;
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 823 tankera, s oko 81 milijun tdw, što predstavlja oko 16 % aktualne flote tankera
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 414 kontejnerskih brodova s oko 39 milijuna tdw, što predstavlja oko 17 % aktualne flote kontejnerskih brodova
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 216 LPG tankera s oko 7,3 milijuna tdw, što predstavlja čak 42 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend porasta potražnje za ovim brodovima
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 161 LNG tanker s oko 13 milijuna tdw, što predstavlja oko 39 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je stabilan trend potražnje za ovom vrstom brodova
- U svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno ima 58.153 brodova s oko 1.691 milijun tdw, dok ukupna flota brodova broji 89.532, s oko 1.765 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 918 milijardi USD

- Na tankerskom tržištu, cijene novih brodova su u laganom padu (tromjesečni trend) i manje su za oko 0,5 – 0,6 % u odnosu na ožujak 2015.; najveći pad je zabilježen kod „afamax“ brodova (115.000 tdw) – 0,6 %
- Na tržištu LNG tankera, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na ožujak 2015., dok su cijene LPG tankera u padu za oko 1,3 %
- Na tržištu brodova za rasuti teret, cijene novih brodova su u znatnijem padu i manje su za oko 3,7 % - 4,7 % u odnosu na ožujak 2015.; najveći pad je zabilježen kod „panamax“ brodova (76.000 tdw) – 4,7 %
- Na tržištu kontejnerskih brodova, cijene novih brodova su konstantne i nema značajnijih promjena u odnosu na ožujak 2015.
- Na tržištu offshore brodova, aktivnosti na ugovaranju novih brodova su znatno manje nego godinu ranije, pa je zabilježen pad ugovaranja od oko 62 %; posljedično i cijene novogradnji ovih brodova su osjetno manje nego prošle godine
- Clarksonov Index cijena novogradnji je trenutno na nivou 133, a u odnosu na stanje s kraja 2014. (Index 138), proizlazi da su prosječne cijene novogradnji u manjem padu od oko 3,6 %; osjetniji utjecaj na cijene novogradnji imaju 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 u padu u odnosu na stanje iz 2014. i sada se kreću na nivou od oko 360 USD/t
- Tromjesečni trend prosječnih cijena polovnih tankera je u padu (oko 2 %), a najlošiji je za bulkcarriere (pad za oko 8 %);
- Vozarine za tankere su u blagom porastu od prosinca 2014. i sada su na nivou od oko 52.000 USD/dan za VLCC, 47.500 USD/dan za Suezmax, te za Aframax tankere 54.000 USD/dan
- Vozarine za produkt tankere su za Panamax tankere oko 25.000 USD/dan, MR Handymax tankere oko 22.900 USD/dan, te za Handysize tankere oko 24.700 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 15.300 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 današnjihoko 3,0 milijuna USD/mjesečno
- Vozarine za bulkcarriere su u posljednja 3 mjeseca konstantne, te su trenutno na nivou od oko 6.500 USD/dan za Supramax, 6.900 USD/dan za Panamax i 5.700 USD/dan za Capesize
- Vozarine za kontejnerske brodove (veličine 1.000 – 3.500 TEU) su u posljednjih 12 mjeseci u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 8.500 – 15.000 USD/dan

- Vozarine za offshore brodove su trenutno konstantne, pa su tako za velike AHTS brodove na nivou od oko 28.300 GBP/dan (u 2013. prosjek oko 24.100, a u 2014. – 25.300 GBP/dan), a za velike PSV (Platform supply vessel) na nivou od oko 3.900 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.

Izvor: Clarkson (Shipping Intelligence Weekly), SEA Europe Shipbuilding market monitoring