



Svjetsko brodograđevno tržište – travanj 2017.

Općenito

U 2013. ugovoreno je ukupno 3.048 brodova, u 2014. ukupno 2.208 brodova, u 2015. ukupno 1.635 brodova, u 2016. ukupno 513 brodova; u 2017. do kraja travnja ugovoreno je 179 brodova, što je na bazi godišnje usporedbe porast od oko 6 %; blagi oporavak tržišta bi se u narednim mjesecima trebao odraziti i na oporavak nivoa vozarina i cijena novogradnji

Od 179 ugovorenih brodova u 2017., s 4,7 mil. cGT-a i 10,8 mil. tdw, ukupne vrijednosti 14,3 milijardi USD, najviše brodova ugovorila je Kina - 78 brodova, Kina je također vodeća po količini cGT-a (1,4 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća Italija s 4,4 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta u 2017. godini još nisu ugovorili niti jednu plovnu jedinicu

U 2017. od ukupne količine ugovorenog brodovlja (mjereno u cGT-ima), na putničke brodove otpada 26 %, tankere za sirovu naftu 17 %, brodove za rasuti teret 9 %, te na offshore i kontejnerske brodove po 4 %. Početkom 2017. bio je prisutan trend stagancije/pada potražnje svih veličina i tipova brodova, osim tržišta putničkih brodova i brodova za krstarenja, dok je u ožujku i travnju negativan trend zaustavljen i pokazuju se blagi znaci oporavka

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2017. u odnosu na isti period 2016., zabilježen je kod brodova za prijevoz hlađenog tereta (100 %), zatim kod kontejnerskih brodova (70 %), offshore brodova (51 %), putničkih brodova (33 %), te RO-RO brodova (19 %). Ostali tipovi brodova bilježe rast ugovaranja u rasponu od 4 – 101 %, s tim da je najveći porast kod specijaliziranih brodova (101 %)

Europska Knjiga narudžbi (Travanj 2017.) – nosivost (t)

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Rumunjska	980.808	26,81%
2.	Španjolska	726.964	19,87%
3.	Hrvatska	594.249	16,25%
4.	Njemačka	352.011	9,62%
5.	Rusija	284.722	7,78%
6.	Turska	180.153	4,93%
7.	Nizozemska	133.534	3,65%
8.	Finska	100.700	2,75%
9.	Italija	99.990	2,73%
10.	Francuska	95.000	2,60%
11.	Norveška	78.607	2,15%
12.	Poljska	26.520	0,73%
13.	Grčka	2.500	0,07%
14.	Velika Britanija	1.700	0,05%
15.	Portugal	270	0,01%
	UKUPNO	3.657.728	100,00%

Europska Knjiga narudžbi (Travanj 2017.) – kompenzirane bruto tone

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Njemačka	2.609.346	25,53%
2.	Italija	2.607.720	25,51%
3.	Francuska	1.074.437	10,51%
4.	Finska	1.069.259	10,46%
5.	Rumunjska	589.502	5,77%
6.	Hrvatska	542.299	5,31%
7.	Rusija	433.039	4,24%
8.	Norveška	347.657	3,40%
9.	Turska	297.458	2,91%
10.	Nizozemska	278.467	2,72%
11.	Španjolska	268.756	2,63%
12.	Poljska	58.924	0,58%
13.	Velika Britanija	23.501	0,23%
14.	Grčka	10.723	0,10%
15.	Portugal	6.696	0,07%
16.	Ostali	2.697	0,03%
	UKUPNO	10.220.481	100,00%

Svjetska Knjiga narudžbi (Travanj 2017.) – nosivost (t)

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	81.523.378	41,71%
2.	Japan	53.723.756	27,49%
3.	Južna Koreja	43.156.439	22,08%
4.	Filipini	6.858.962	3,51%
5.	Brazil	1.992.867	1,02%
6.	Vijetnam	1.480.040	0,76%
7.	Tajvan	1.120.300	0,57%
8.	Rumunjska	980.808	0,50%
9.	Španjolska	726.964	0,37%
10.	SAD	595.455	0,30%
11.	Hrvatska	594.249	0,30%
12.	Njemačka	352.011	0,18%
13.	Rusija	284.722	0,15%
14.	Turska	180.153	0,09%
15.	Indonezija	166.350	0,09%
16.	Iran	143.000	0,07%
17.	Nizozemska	133.534	0,07%
18.	Finska	100.700	0,05%
19.	Italija	99.990	0,05%
20.	Bangladeš	99.048	0,05%
21.	Ostali	1.120.037	0,57%
	UKUPNO	195.432.763	100,00%
	Europa	3.657.728	1,87%

Svjetska Knjiga narudžbi (Travanj 2017.) – kompenzirane bruto tone

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	27.228.651	34,16%
2.	Japan	18.577.518	23,31%
3.	Južna Koreja	17.668.203	22,17%
4.	Njemačka	2.609.346	3,27%
5.	Italija	2.607.720	3,27%
6.	Filipini	1.866.662	2,34%
7.	Francuska	1.074.437	1,35%
8.	Finska	1.069.259	1,34%
9.	Brazil	1.049.477	1,32%
10.	Vijetnam	817.144	1,03%
11.	Rumunjska	589.502	0,74%
12.	Hrvatska	542.299	0,68%
13.	SAD	520.316	0,65%
14.	Tajvan	464.534	0,58%
15.	Rusija	433.039	0,54%
16.	Norveška	347.657	0,44%
17.	Singapur	311.419	0,39%
18.	Turska	297.458	0,37%
19.	Nizozemska	278.467	0,35%
20.	Španjolska	268.756	0,34%
21.	Ostali	1.080.876	1,36%
	UKUPNO	79.702.740	100,00%
	Europa	10.220.481	12,82%

Iz podataka o aktualnoj Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u tonama nosivosti i u cGT-ima), vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 42 % Knjige narudžbi (u dwt), odnosno oko 34 % (u cGT), a slijede je Japan s oko 27 % (u dwt) i 23 % (u cGT), te J.Koreja s oko 22 % (u dwt i cGT). Cijela europska brodograđevna industrija drži oko 1,9 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), no mjereno u cGT-ima, s 12,8 % zauzima praktično 4. poziciju, iza Kine, Japana i J-Koreje.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 11. poziciju s oko 0,3 % (u dwt), odnosno 12. poziciju s oko 0,7 % (u cGT).

U svjetskim razmjerima, Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 58. mjestu (Knjiga narudžbi mjereno u cGT), a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 76. mjestu, Brodosplit na 127. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 140. mjestu, te Brodotrogir na 144. mjestu od ukupno 150 najvećih svjetskih brodogradilišta.

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 3. poziciju s oko 16,3 % (u dwt), odnosno 6. poziciju s oko 5,3 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 8. mjestu (Knjiga narudžbi mjereno u cGT), a pojedinačno Uljanik Brodogradilište također na 8. mjestu, Brodosplit na 16. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 19. mjestu, te Brodotrogir na 20. mjestu od ukupno 20 najvećih europskih brodogradilišta.

Zbog već duže vrijeme prisutnog pada potražnje, odnosno stagnacije tržišta, pa posljedično i pada količine ugovorenog brodogavlja u 2016. (u odnosu na 2015.) od oko 70 %, velike brodograđevne zemlje imaju znatnih gubitaka, pa je tako južnokorejska brodograđevna industrija zbog velikih gubitaka (gubitci preko 7 milijardi USD) pokrenula procese restrukturiranja (samo brodogradilište Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, koje pojedinačno ima najveću Knjigu narudžbi na svijetu – 7,8 % (u cGT), je zbog velikih gubitaka dobilo kredit od države od preko 5 milijardi USD), japanska brodogradilišta ponovo grade za vlastitu flotu, a neka su i pred zatvaranjem, ulažu velika sredstva u kineska, filipinska i vijetnamska brodogradilišta (jeftina radna snaga), dok se kineska brodogradilišta restrukturiraju, ulaze u velike grupacije (CSSC). Unatoč svemu, više od 50 % kapaciteta kineskih brodogradilišta je u ovom trenutku prazno, što dodatno vrši pritisak na nivoe cijena novogradnji.

Europska brodogradilišta također imaju problema, pa tako turska brodogradnja trpi velike gubitke (zbog izbjegličke krize), španjolska i poljska brodogradilišta rade smanjenim kapacitetima, hrvatska brodogradilišta su u restrukturiranju; talijanska, njemačka i finska brodogradilišta imaju popunjene kapacitete ugovorenim poslovima na gradnji velikih putničkih brodova za krstarenja.

Pred hrvatskim brodogradilištima su veliki izazovi, obzirom na stagniranje tržišta i njihovu specifičnu situaciju zbog procesa restrukturiranja (pod nadzorom RH i Europske komisije). S krajem travnja 2017., hrvatska brodogradilišta imaju ugovorenu isporuku 41 plovnog objekta (sve do sredine 2019.), ukupne vrijednosti oko 1,74 milijarde USD.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 745 **brodova za rasuti teret**, s oko 66,9 milijuna tdw, što predstavlja 8,3 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 811 **tankera**, s oko 70,6 milijuna tdw, što predstavlja oko 11 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 403 **kontejnerskih brodova** s oko 34,2 milijuna tdw, što predstavlja oko 14 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 98 **LPG tankera** s oko 3,2 milijuna tdw, što predstavlja oko 13,8 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 125 **LNG tankera** s oko 10,2 milijuna tdw, što predstavlja oko 26,7 % aktualne flote LNG tankera; kod ovih brodova je najveći postotak brodova u Knjizi narudžbi u odnosu na aktualnu flotu, također i porast količine ugovorenih brodova u odnosu na prošlu godinu od 94 %; ovako veliki postotci govore o povećanoj potrebi za prijevozom prirodnog ukapljenog plina (kao jednog od sve značajnijeg energenta)
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 377 **offshore** brodova s oko 1 milijun tdw, što predstavlja oko 9,9 % aktualne flote offshore brodova; aktivnosti na ugovaranju novih brodova su manje nego u 2016., nastavlja se trend smanjenog ugovaranja iz ranijih godina; u 2017. zabilježen je pad ugovaranja od 51 % u odnosu na 2016., u 2016. je zabilježen pad od 70 % u odnosu na 2015., odnosno 89 % u odnosu na 2014.; u ovoj godini ugovoreno je 8 brodova, a u cijeloj 2016. godini 51 brod; potražnja za ovim brodovima je i nadalje vrlo slaba zbog niskih cijena sirove nafte i smanjenih aktivnosti na novim istraživanjima i eksploataciji naftnih i plinskih polja

- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno ima 59.716 brodova s oko 1.806 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 93.847 brodova, s oko 1.886 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 906,9 milijardi USD

Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **cijene novih brodova** su i nadalje u padu (tromjesečni trend) i to za različite veličine brodova u rasponu od -0,5 do -4,2 % u odnosu na siječanj 2017.; najveći pad je zabilježen kod „VLCC“ tankera (320.000 tdw) -4,2 %, a najmanji kod „MR“ tankera (51.000 tdw) -0,5 %;

VLCC – 80 m.USD

Suezmax – 53 m. USD

Aframax – 43 m. USD

MR tanker – 32,5 m.USD

- Na tržištu **LNG i LPG tankera**, **cijene novih brodova za LNG tankere** su u padu u odnosu na siječanj 2017. i to za -2,8 %, dok su cijene za **LPG tankere** niže za -1,6 %;

LNG 174.000 m3 – 188 m. USD

LPG 82.000 m3 – 70 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **cijene novih brodova** su u porastu u odnosu na siječanj 2017. i to u rasponu od 0,4 do 4,3 %;

Capesize – 42,5 m. USD

Panamax – 25 m. USD

Handymax – 23,5 m. USD

Handysize – 21,5 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **cijene novih brodova** u odnosu na siječanj 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU su na istom nivou, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) u padu za -3,7 %;

13.000 TEU – 109 m. USD

2.750 TEU – 26 m. USD

- Na tržištu specijaliziranih **brodova za prijevoz automobila** („Pure Car Carriers“) kapaciteta 6.000 vozila, cijene novih brodova su u odnosu na siječanj 2017. na istom nivou;

6.000 CEU – 60 m. USD

⇒ **Clarksonov Index cijena novogradnji** je na nivou 121, a u odnosu na stanje u siječnju 2017., došlo je do pada za oko -0,9 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su u porastu i obzirom na aktualne trendove odlaska u rezališta sve većeg broj brodova (zbog sve većeg trenda brodova na „mrtvom vezu“), sada se kreću na nivou od oko **370 USD/t za tankere** i **360 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 28 % za tankere, odnosno 24 % za brodove za rasuti teret u odnosu na početak 2017.)

• **Prosječne cijene polovnih tankera** u odnosu na travanj 2016. su u padu i to -18 %, za **brodove za rasuti teret** bilježi se porast od 43 %; za **kontejnerske brodove** u odnosu na siječanj 2017., su u porastu za 8 %;

Vozarine

• **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su u padu od oko 24 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se oko 27.750 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

• **Vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i to za Panamax tankere (74.000 tdw) su na nivou oko 13.500 USD/dan (pad oko 25 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) oko 13.750 USD/dan (pad oko 9 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) oko 11.000 USD/dan (pad oko 21 %)

• **Vozarine za tankere za kemikalije (jednogodišnji najam)** (veličine 20.000 tdw, tankovi od nehrđajućeg čelika) su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od oko 13.500 USD/dan (pad oko 13 %)

• **Vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m³) su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od oko 21.040 USD/dan (pad oko 7 %)

• **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od oko 30.000 USD/dan (pad oko 11 %)

• **Vozarine za brodove za rasuti teret** su u porastu u odnosu na prosječne vozarine 2016. i trenutno su na nivou od oko 9.750 USD/dan za Supramax, 10.750 USD/dan za Panamax i 16.250 USD/dan za Capesize

• **Vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) su u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 6.200 – 10.000 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU je na nivou od oko 6.600 USD/dan

• **Vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) su trenutno stabilne, pa su tako za velike **AHTS** brodove (Anchor handling tug supply vessel) na nivou od oko 16.000 GBP/dan (u 2014. prosjek oko 35.000, u 2015. – 18.000 GBP/dan, a u 2016. – 16.000 GBP/dan), a za velike **PSV** (Platform supply vessel) na nivou od oko 6.000 GBP/dan (u 2014. prosjek 17.250, u 2015. – 7.600 GBP/dan, a u 2016. 5.900 GBP/dan); trend niskih cijena direktna je posljedica već duže vrijeme niskih cijena nafte (smanjene potrebe za istraživanjem, eksploatacijom i proizvodnjom nafte i plina)

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje

Direktor

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.

Izvor: Clarkson (Shipping Intelligence Weekly), World Shipyard Monitor (Clarkson),
Clarksons SIN, SEA Europe Shipbuilding market monitoring, IHS Fairplay, vlastita istraživanja