



Svjetsko brodograđevno tržište – lipanj 2017.

Općenito

U 2013. ugovoreno je ukupno 3.048 brodova, u 2014. ukupno 2.225 brodova, u 2015. ukupno 1.684 brodova, u 2016. ukupno 561 brodova; u 2017. do kraja lipnja ugovoren je 321 brod, što je na bazi godišnje usporedbe porast od oko 16 %; blagi oporavak tržišta bi se u narednim mjesecima trebao odraziti i na porast nivoa vozarina i cijena novogradnji

Od 321 ugovorenog broda u 2017., s 9,2 mil. cGT-a i 23,8 mil. tdw, ukupne vrijednosti 27,7 milijardi USD, najviše brodova ugovorila je Kina - 133, Kina je također vodeća po količini cGT-a (2,9 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća J.Koreja s 8,4 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta u 2017. godini još nisu ugovorila niti jednu plovnu jedinicu.

U 2017. od ukupne količine ugovorenog brodovlja (mjereno u cGT-ima), na tankere otpada 36 %, na putničke brodove 22 %, , na brodove za rasuti teret 13 %, na kontejnerske brodove 7 %, te na offshore brodove 4 %. Početkom 2017. bio je prisutan trend stagnacije/pada potražnje svih veličina i tipova brodova, osim tržišta putničkih brodova i brodova za krstarenja, dok je od ožujka zaustavljen negativan trend i za ostale tipove brodova.

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2017. u odnosu na isti period 2016., zabilježen je kod brodova za prijevoz hlađenog tereta (100 %), zatim kod kontejnerskih i offshore brodova (61 %), putničkih brodova (13 %), RO-RO brodova (12 %), te tankera za kemikalije i specijalizirane tankere (1 %). Ostali tipovi brodova bilježe rast ugovaranja u rasponu od 24 – 304 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (304 %).

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Španjolska	720.669	22,18%
2.	Rumunjska	715.786	22,03%
3.	Hrvatska	594.249	18,29%
4.	Njemačka	310.465	9,56%
5.	Rusija	232.802	7,17%
6.	Nizozemska	144.723	4,45%
7.	Turska	124.286	3,83%
8.	Finska	122.800	3,78%
9.	Italija	107.270	3,30%
10.	Francuska	75.000	2,31%
11.	Norveška	70.607	2,17%
12.	Poljska	25.820	0,79%
13.	Grčka	2.500	0,08%
14.	Velika Britanija	1.700	0,05%
15.	Portugal	270	0,01%
	UKUPNO	3.248.947	100,00%

Europska Knjiga narudžbi (Lipanj 2017.) – kompenzirane bruto tone (cGT)

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.681.451	25,54%
2.	Njemačka	2.462.221	23,46%
3.	Finska	1.306.348	12,44%
4.	Francuska	1.262.153	12,02%
5.	Hrvatska	577.299	5,50%
6.	Rumunjska	559.581	5,33%
7.	Rusija	407.252	3,88%
8.	Norveška	316.301	3,01%
9.	Španjolska	310.687	2,96%
10.	Nizozemska	305.636	2,91%
11.	Turska	224.550	2,14%
12.	Poljska	43.111	0,41%
13.	Velika Britanija	23.501	0,22%
14.	Grčka	10.723	0,10%
15.	Portugal	3.665	0,03%
16.	Ostali	2.697	0,03%
	UKUPNO	10.497.176	100,00%

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	76.120.404	40,50%
2.	Japan	50.286.685	26,75%
3.	J. Koreja	46.165.699	24,56%
4.	Filipini	6.149.224	3,27%
5.	Brazil	1.834.212	0,98%
6.	Vijetnam	1.650.717	0,88%
7.	Tajvan	952.796	0,51%
8.	Španjolska	720.669	0,38%
9.	Rumunjska	715.786	0,38%
10.	Hrvatska	594.249	0,32%
11.	SAD	504.297	0,27%
12.	Njemačka	310.465	0,17%
13.	Rusija	232.802	0,12%
14.	Argentina	209.664	0,11%
15.	Indoneziia	196.174	0,10%
16.	Nizozemska	144.723	0,08%
17.	Iran	143.000	0,08%
18.	Turska	124.286	0,07%
19.	Finska	122.800	0,07%
20.	Italija	107.270	0,06%
21.	Ostali	687.323	0,37%
	UKUPNO	187.973.245	100,00%
	Europa	3.248.947	1,73%

Svjetska Knjiga narudžbi (Svibanj 2017.) – kompenzirane bruto tone (cGT)

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	25.847.796	33,74%
2.	J. Koreja	17.640.774	23,03%
3.	Japan	17.145.692	22,38%
4.	Italija	2.681.451	3,50%
5.	Njemačka	2.462.221	3,21%
6.	Filipini	1.678.594	2,19%
7.	Finska	1.306.348	1,71%
8.	Francuska	1.262.153	1,65%
9.	Brazil	1.019.891	1,33%
10.	Vijetnam	902.755	1,18%
11.	Hrvatska	577.299	0,75%
12.	Rumunjska	559.581	0,73%
13.	SAD	465.676	0,61%
14.	Rusija	407.252	0,53%
15.	Tajvan	388.694	0,51%
16.	Singapur	323.409	0,42%
17.	Norveška	316.301	0,41%
18.	Španjolska	310.687	0,41%
19.	Nizozemska	305.636	0,40%
20.	Turska	224.550	0,29%
21.	Ostali	787.316	1,03%
	UKUPNO	76.614.076	100,00%
	Europa	10.497.176	13,70%

S krajem lipnja 2017. u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.175 brodova, s oko 188 milijuna dwt i oko 77 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 41 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno oko 34 % (mjereno u cGT), a slijede je Japan s oko 27 % (u dwt) i 22 % (u cGT), te J.Koreja s oko 25 % (mjereno u dwt) i 23 % (mjereno u cGT). Europska brodograđevna industrija drži oko 1,7 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), no mjereno u cGT-ima, s oko 14 % zauzima 4. poziciju, odmah iza Kine, J.Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 10. poziciju s oko 0,3 % (u dwt), odnosno 11. poziciju s oko 0,8 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 3. poziciju s oko 18,3 % (u dwt), odnosno 5. poziciju s oko 5,5 % (u cGT).

Također, u Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 54. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 76. mjestu, Brodosplit na 119. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 132. mjestu, te Brodotrogir na 138. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta.

U Europskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 8. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 9. mjestu, Brodosplit na 15. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 20. mjestu, te Brodotrogir na 22. mjestu.

Zbog već duže vrijeme prisutnog pada potražnje, pa posljedično i pada količine ugovorenog brodovlja (padajući trend u periodu 2013. - 2016.; u 2016. ugovoreno 82 % manje brodova nego 2013.) vodeće brodograđevne zemlje su poduzele razne mjere za prevladavanje negativnih trendova.

Tako je 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 – 8,2 % (u cGT), je zbog velikih gubitaka dobilo kredit od južnokorejske državne banke za obnovu i razvitak od preko 5 milijardi USD).

Država je također objavila plan zamjene nuklearnih elektrana i elektrana na fosilna goriva s elektranama na obnovljive izvore energije, što posljedično između ostalog znači naglasak na izgradnju novih „offshore“ vjetroelektrana. Navedeno strateško opredjeljenje države znači da će se brodogradilišta zaposliti i s takvim poslovima.

U nizu ostalih mjera, grad Ulsan (gdje su smješteni kapaciteti brodogradilišta Hyundai) je obznanio produžetak „stimulativne porezne politike“ (a koja se odnosi i na Hyundai) do 30.6.2018.

Također, južnokorejska EXIM BANK (Export Import Bank of Korea) definirala je „novi model procjene realne cijene brodova“, koji će biti osnov kod dodjeljivanja kredita za gradnju brodova.

Sve navedene mjere već su počele davati rezultate, jer su tri vodeće brodograđevne grupacije (Daewoo, Hyundai, Samsung) po zadnjim podacima o novougovorenim poslovima pretekle svoje konkurente iz Kine i Japana.

Japanska brodogradilišta aktualnu tržišnu stagnaciju premošćuju gradnjom brodova za japanske brodovlasnike i po tome trenutno prednjače u svijetu.

Ulažu velika sredstva u kupnju kineskih, filipinskih i vijetnamskih brodogradilišta (jeftina radna snaga), kako bi bili što konkurentniji na tržištu. Velika brodogradilišta Mitsubishi H.I. i Oshima Shipbuilding, su se spojila u grupaciju, kako bi se iskoristili sinergijski efekti (Mitsubishi specijaliziran za izgradnju VLCC i LNG tankera, a Oshima za izgradnju brodova za rasuti teret).

Brodogradilišta u suradnji s japanskim brodovlasnicima razvijaju brod budućnosti – brod za prijevoz tereta bez posade. Tzv. „smart ships“ (pametni brodovi) koristit će umjetnu inteligenciju, kako bi se postiga sigurnija plovidba, najkraćim i najoptimalnijim rutama. Prema najavama takvi brodovi mogli bi ući u eksploataciju do 2025. godine.

Kineska brodogradilišta su u restrukturiranju, no unatoč svim poduzetim mjerama, više od 50 % kapaciteta kineskih brodogradilišta je u ovom trenutku bez posla. Situacija je dodatno otežana zbog činjenice o 32 % manjoj količini ugovorenog brodovlja u prvih 5 mjeseci ove godine (u usporedbi s istim periodom prošle godine). Također, u istom usporednom razdoblju, Knjiga narudžbi je za oko 31 % manja. Ovakva situacija utječe na niske nivoe cijena novogradnji u kineskim brodogradilištima.

Europska brodogradilišta također imaju teškoća, pa tako turska brodogradnja trpi velike gubitke (zbog izbjegličke krize), španjolska i poljska brodogradilišta rade smanjenim kapacitetima, hrvatska brodogradilišta su u restrukturiranju; jedino talijanska, njemačka, finska i francuska brodogradilišta imaju popunjene kapacitete ugovorenim poslovima na gradnji velikih putničkih brodova za krstarenja i to sve do 2022.

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 lipnja 2017., hrvatska brodogradilišta imaju ugovorenu isporuku 40 plovnih objekata (sve do sredine 2019.), ukupne vrijednosti oko 1,68 milijardi USD. Kako će iz restrukturiranja izaći u relativno kratkom vremenu (3.Maj Brodogradilište 31.12.2017., Brodosplit 28.2.2018., te Brodotrogir 6.4.2018.), pred svim našim brodogradilištima su nakon završetka restrukturiranja, veliki izazovi osiguranja dovoljne količine kvalitetnih poslova, a sve u cilju održivog poslovanja u uvjetima zahtjevnog tržišta, bez državnih potpora.

Prema renomiranim analitičarima tržišta, tržište „suhog“ i „rasutog“ tereta, daje pozitivne naznake, pa se time smanjuje razlika između ponude i potražnje, a što će rezultirati oporavkom cijena novogradnji i rastom vozarina. Uporedo s povećanom aktivnosti na rezanju brodova i smanjenom isporukom novih brodova, očekuje se porast svjetske flote, po stopi porasta od 1 % godišnje u slijedećih 5 godina, dok će potražnja za prijevozom roba rasti po stopi od 3 % godišnje. Obzirom da će se ponuda i potražnja uravnotežiti u navedenom periodu, očekuje se postupni porast nivoa vozarina. Kako je količina ugovorenih tankera i brodova za rasuti teret u prvoj polovici 2017. za 20 % veća od istog perioda 2016., a i aktivnosti na tržištu putničkih brodova za krstarenja su u konstantnom porastu, u skoro vrijeme može se očekivati porast ugovaranja i drugih tipova brodova.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 654 **brodova za rasuti teret**, s oko 61,3 milijuna tdw, što predstavlja 7,6 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 792 **tankera**, s oko 70,2 milijuna tdw, što predstavlja oko 11 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 383 **kontejnerskih brodova** s oko 32,4 milijuna tdw, što predstavlja oko 13 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje

- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 84 **LPG tankera** s oko 2,7 milijuna tdw, što predstavlja oko 11,5 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 124 **LNG tankera** s oko 10 milijuna tdw, što predstavlja oko 25,8 % 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 224 %; ovako veliki postotci govore o povećanoj potrebi za prijevozom prirodnog ukapljenog plina (kao jednog od sve značajnijeg energenta)
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 361 **offshore** brod s oko 1 milijun tdw, što predstavlja oko 9,4 % 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 54 % 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 10 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 istraživanjima i eksploataciji naftnih i plinskih polja
- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno ima 59.878 brodova s oko 1.817,6 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.112 brodova, s oko 1.897,8 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 930,8 milijardi USD

Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su se stabilizirale (tromjesečni trend) i to za različite veličine brodova u rasponu od -0,8 do +2,1 % u odnosu na ožujak 2017.; najveći pad je zabilježen kod „Aframax“ tankera (115.000 tdw) -0,8 %, kod „VLCC“ tankera (320.000 tdw) -0,6 %, a porast kod „MR“ tankera (51.000 tdw) +2,1 %;

VLCC – 81 m.USD

Suezmax – 54 m. USD

Aframax – 43 m. USD

MR tanker – 33,5 m.USD

- Na tržištu **LNG tankera prosječne cijene novih brodova su u padu i to u odnosu na ožujak 2017. za -3,2 %, a za LPG tankere, prosječne cijene novih brodova su u porastu i to za 0,5 %;**

LNG 174.000 m³ – 184 m. USD

LPG 82.000 m³ – 70,5 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret, prosječne cijene novih brodova** su stabilne/u porastu i to u odnosu na ožujak 2017. u rasponu od 1,2 do 9,3 %;

Capesize – 42,5 m. USD

Panamax – 25 m. USD

Handymax – 23,5 m. USD

Handysize – 21,5 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova, prosječne cijene novih brodova** u odnosu na ožujak 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU su na istom nivou, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) u porastu +4,2 %;

13.000 TEU – 109 m. USD

2.750 TEU – 27,8 m. USD

- Na tržištu specijaliziranih **brodova za prijevoz automobila** („Pure Car Carriers“) kapaciteta 6.000 vozila, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na ožujak 2017. u manjem porastu za +0,6 %;

6.000 CEU – 60,5 m. USD

- ⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 123, a u odnosu na stanje u ožujku 2017., je u manjem porastu za +0,5 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su na istom nivou kao i u svibnju 2017., te se kreću na nivou od oko **340 USD/t za tankere** i **335 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 17 % za tankere, odnosno 16 % za brodove za rasuti teret u odnosu na početak 2017.)

• **Prosječne cijene polovnih tankera** u odnosu na lipanj 2016. su u padu i to za -5 %, za **brodove za rasuti teret** bilježi se porast od 38 %; za **kontejnerske brodove** u odnosu na ožujak 2017., su u porastu za 18 %;

Vozarine

• **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su u padu od oko 28 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 26.500 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 od 13.250 USD/dan (pad oko 27 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.625 USD/dan (pad oko 10 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 10.875 USD/dan (pad oko 22 %)

• **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 13.000 USD/dan (pad oko 16 %)

• **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 19.726 USD/dan (pad oko 20 %)

• **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su u porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 40.000 USD/dan (porast oko 18 %)

• **Vozarine za brodove za rasuti teret** su u porastu u odnosu na prosječne vozarine 2016. i trenutno su na nivou od oko 9.875 USD/dan za Panamax, 9.750 USD/dan za Supramax i 13.625 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 6.100 – 9.000 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (bez dizalica) je na nivou od 7.100 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 (2014. prosjek 35.000 GBP/dan, 2015. – 18.000 GBP/dan, 2016. – 16.000 GBP/dan), a za velike **PSV** (Platform supply vessel) na nivou od 6.500 GBP/dan (2014. prosjek 17.250 GBP/dan, 2015. – 7.600 GBP/dan, 2016. – 5.900 GBP/dan); trend niskih cijena direktna je posljedica već duže vrijeme niskih cijena nafte (smanjeni obim istraživanja, eksploatacije nalazišta i proizvodnje nafte i plina)

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje

Direktor

Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.

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