



Svjetsko brodograđevno tržište – srpanj 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 srpnja ugovoreno je 413 brodova, što je na bazi godišnje usporedbe u odnosu na 2016., u 2017. godini porast od oko 22 %; oporavak tržišta se polako odražava i na postupni porast nivoa vozarina i cijena novogradnji.

Od 413 ugovorenih brodova u 2017., s 11,3 mil. cGT-a i 31,4 mil. tdw, te ukupne vrijednosti 33,8 milijardi USD, najviše brodova ugovorila je Kina - 178, Kina je također vodeća po količini cGT-a (3,9 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća J.Koreja s 9,4 milijardi USD; hrvatska brodograđilišta su u 2017. godini ugovorila 1 (jednu) plovnu jedinicu.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja (mjereno u cGT-ima) u 2017. godini, na tankere (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) otpada oko 30 %, na putničke brodove oko 19 %, na brodove za rasuti teret oko 18 %, na LNG tankere oko 10 %, na offshore brodove oko 4 %, na kontejnerske brodove oko 3 %, te na LPG tankere oko 2 %. Početkom 2017. bio je prisutan trend stagnacije/pada potražnje svih veličina i tipova brodova, osim tržišta putničkih brodova i brodova za krstarenja, no od ožujka je zaustavljen negativan trend i trenutno je tržište u uzlaznom trendu.

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2017. u odnosu na isti period 2016., zabilježen je kod brodova za prijevoz hladnog tereta (100 %), zatim kod kontejnerskih brodova (60 %), offshore brodova (52 %), putničkih brodova (24 %), te RO-RO brodova (23 %). Ostali tipovi brodova bilježe rast ugovaranja u rasponu od 7 – 260 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (260 %), dok je vrlo značajan i porast ugovaranja brodova za rasuti teret (203 %).

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Španjolska	722.409	22,22%
2.	Hrvatska	668.445	20,56%
3.	Rumunjska	602.428	18,53%
4.	Njemačka	310.465	9,55%
5.	Rusija	225.439	6,94%
6.	Turska	177.586	5,46%
7.	Nizozemska	134.652	4,14%
8.	Finska	120.800	3,72%
9.	Italija	107.270	3,30%
10.	Francuska	80.236	2,47%
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%
16.	Ostali	-	0,00%
	UKUPNO	3.250.627	100,00%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.681.451	25,52%
2.	Njemačka	2.462.221	23,43%
3.	Finska	1.294.739	12,32%
4.	Francuska	1.262.153	12,01%
5.	Hrvatska	544.928	5,19%
6.	Rumunjska	531.624	5,06%
7.	Rusija	397.211	3,78%
8.	Norveška	345.729	3,29%
9.	Španjolska	311.873	2,97%
10.	Nizozemska	290.585	2,77%
11.	Turska	277.610	2,64%
12.	Poljska	43.111	0,41%
13.	Portugal	27.117	0,26%
14.	Grčka	10.723	0,10%
15.	Danska	2.697	0,03%
16.	Ostali	23.501	0,22%
	UKUPNO	10.507.273	100,00%

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	78.940.816	41,86%
2.	Japan	49.099.376	26,04%
3.	Južna Koreja	45.366.426	24,06%
4.	Filipini	5.934.399	3,15%
5.	Vijetnam	1.835.745	0,97%
6.	Brazil	1.797.644	0,95%
7.	Tajvan	786.100	0,42%
8.	Španjolska	722.409	0,38%
9.	Hrvatska	668.445	0,35%
10.	SAD	659.733	0,35%
11.	Rumunjska	602.428	0,32%
12.	Njemačka	310.465	0,16%
13.	Rusija	225.439	0,12%
14.	Argentina	209.664	0,11%
15.	Indonezija	198.398	0,11%
16.	Turska	177.586	0,09%
17.	Iran	143.000	0,08%
18.	Nizozemska	134.652	0,07%
19.	Finska	120.800	0,06%
20.	Italija	107.270	0,06%
21.	Ostali	532.853	0,28%
	UKUPNO	188.573.648	100,00%
	Europa	3.250.627	1,72%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	26.522.400	34,54%
2.	Južna Koreja	17.435.766	22,70%
3.	Japan	16.726.667	21,78%
4.	Italija	2.681.451	3,49%
5.	Njemačka	2.462.221	3,21%
6.	Filipini	1.601.008	2,08%
7.	Finska	1.294.739	1,69%
8.	Francuska	1.262.153	1,64%
9.	Brazil	1.007.312	1,31%
10.	Vijetnam	981.730	1,28%
11.	SAD	547.874	0,71%
12.	Hrvatska	544.928	0,71%
13.	Rumunjska	531.624	0,69%
14.	Rusija	397.211	0,52%
15.	Norveška	345.729	0,45%
16.	Singapur	325.683	0,42%
17.	Tajvan	312.992	0,41%
18.	Španjolska	311.873	0,41%
19.	Nizozemska	290.585	0,38%
20.	Turska	277.610	0,36%
21.	Ostali	934.955	1,22%
	UKUPNO	76.796.511	100,00%
	Europa	10.507.273	13,68%

S krajem srpnja 2017. u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.158 brodova, s oko 189 milijuna dwt i oko 77 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 42 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno oko 35 % (mjereno u cGT), a slijede je Japan s oko 26 % (u dwt) i 22 % (u cGT), te Južna Koreja s oko 24 % (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, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 9. poziciju s oko 0,4 % (u dwt), odnosno 12. poziciju s oko 0,7 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 2. poziciju s oko 21 % (u dwt), odnosno 5. poziciju s oko 5 % (u cGT).

Također, u Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 63. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 73. mjestu, Brodosplit na 114. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 130. mjestu, te Brodotrogir na 134. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta.

I nadalje, najveće svjetsko brodogradilište je južnokorejski Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), koje mjereno u cGT-ima, samo drži oko 8 % Svjetske knjige narudžbi. U europskim razmjerima, najveće pojedinačno brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2 % Svjetske knjige narudžbi, te talijanska grupacija Fincantieri sa oko 3 % svjetske knjige narudžbi.

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 16. 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 postigla 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 srpnja 2017., hrvatska brodogradilišta imaju ugovorenu isporuku 42 plovna objekta (sve do sredine 2019.), ukupne vrijednosti oko 1,68 milijardi USD, a od čega 1,65 milijardi USD za izvoz. 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 daljnjeg kontinuiteta ugovaranja dovoljne količine kvalitetnih poslova, a sve u cilju održivog poslovanja u uvjetima zahtjevnog tržišta, bez državnih potpora.

Prema renomiranim analitičarima tržišta, tržišta „suhog“ i „rasutog“ tereta, daju naznake pozitivnih trendova, pa se time smanjuje razlika između ponude i potražnje, a što već rezultira oporavkom cijena novogradnji i rastom vozarina. Usporedno s povećanom aktivnosti na rezanju starih 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 637 **brodova za rasuti teret**, s oko 60,9 milijuna tdw, što predstavlja 7,5 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 796 **tankera**, s oko 70,6 milijuna tdw, što predstavlja 10,8 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 396 **kontejnerskih brodova** s oko 31,7 milijuna tdw, što predstavlja 12,8 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 78 **LPG tankera** s oko 2,5 milijuna tdw, što predstavlja 10,7 % 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 25,3 % 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 272 %; ovako veliki postotci porasta govore o stalno prisutnoj povećanoj potrebi za prijevozom prirodnog ukapljenog plina (kao jednog od sve značajnijeg globalnog energenta)
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 351 **offshore** brod s oko 1 milijun tdw, što predstavlja 9,2 % 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 50 % 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 15 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 59.930 brodova s oko 1.824,2 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.233 brodova, s oko 1.905,1 milijuna tdw; ukupna vrijednost aktualne svjetske flote brodova je oko 936,4 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 -0,4 do +3,1 % u odnosu na travanj 2017.; najveći pad je zabilježen kod „Aframax“ tankera (115.000 tdw) -0,4 %, dok je najveći porast kod „MR“ tankera (51.000 tdw) +3,1 %;

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 travanj 2017. za -3,1 %, a za **LPG tankere**, **prosječne cijene novih brodova** su u porastu i to za 0,5 %;

LNG 174.000 m3 – 183 m. USD

LPG 82.000 m3 – 70 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su stabilne/u porastu i to u odnosu na travanj 2017. u rasponu od 0,3 do 4,9 %;

Capesize – 42,5 m. USD

Panamax – 24,5 m. USD

Handymax – 23 m. USD

Handysize – 21 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** u odnosu na travanj 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU su na istom nivou, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) u porastu +6,4 %;

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 travanj 2017. u manjem porastu za +0,8 %;

6.000 CEU – 60,5 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 123, a u odnosu na stanje u travnju 2017., je u manjem porastu za +1,0 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su u porastu u odnosu na svibanj 2017., te se kreću na nivou od oko **350 USD/t za tankere i brodove za suhi teret** (porast od 21 % u odnosu na početak 2017.)

- **Prosječne cijene polovnih tankera i brodova za rasuti teret** u odnosu na travanj 2017. su u porastu i to za +4 %, dok su za **kontejnerske brodove** u porastu za 17 %;

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 12.625 USD/dan (pad oko 30 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.125 USD/dan (pad oko 13 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 10.750 USD/dan (pad oko 23 %)

- **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 većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 16.932 USD/dan (pad oko 69 %)

- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su u porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 42.000 USD/dan (porast oko 25 %)

- **Vozarine za brodove za rasuti teret** su u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine 2016. i trenutno su na nivou od oko 9.850 USD/dan za Panamax (porast oko 57 %), 9.750 USD/dan za Supramax (porast oko 50 %) i 14.000 USD/dan za Capesize (porast oko 70 %)

- **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 7.300 USD/dan (porast oko 17 %)

- **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