



Svjetsko brodograđevno tržište – kolovoz 2017.

Općenito

U 2013. godini je ugovoreno ukupno 3.048 brodova, u 2014. ukupno 2.225 brodova, u 2015. ukupno 1.684 brodova, u 2016. ukupno 561 brod, a u 2017. je do kraja kolovoza ugovoreno 489 brodova, što je na bazi godišnje usporedbe u odnosu na 2016., porast od oko 28 %; oporavak tržišta se posljedično odražava i na postupni porast nivoa vozarina i cijena novogradnji.

Od 489 ugovorenih brodova do kraja kolovoza 2017., sa 12,7 mil. cGT-a i 35,3 mil. tdw, te ukupne vrijednosti 39,3 milijardi USD, najviše brodova ugovorila je Kina - 195, Kina je također vodeća po količini cGT-a (4,2 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća J.Koreja s 9,9 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta su u 2017. godini ugovorila 2 (dvije) plovne jedinice, ukupne vrijednosti oko 1,5 mil. USD.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u 2017. godini (mjereno u cGT-ima), na tankere (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) otpada oko 35 %, na putničke i brodove za rasuti teret otpada oko 20 %, na LNG plinske tankere oko 9 %, na kontejnerske brodove oko 4 %, na offshore brodove oko 3 %, te na LPG plinske tankere i RO-RO brodove 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 tržište je trenutno u stabilnom iako manje izraženom, 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 (52 %), offshore brodova (38 %), putničkih brodova (27 %), te RO-RO brodova (11 %). Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 26 – 243 %, s tim da je najveći porast kod brodova za rasuti teret (243 %), dok je i dalje vrlo značajan porast ugovaranja LNG plinskih tankera (218 %).

U periodu od 2008. pa do današnjih dana, svjetske isporuke trgovačkih brodova su prolazile kroz različita stanja, no generalno se može reći da su u odnosu na 2008. (uzeto kao polazišna godina analize tržišta), svoj maksimum zabilježile sredinom 2012. (porast od oko 120 %), dok su danas u odnosu na 2008. oko 25 % veće. Nadalje, za offshore brodove, svoj maksimum su zabilježile sredinom 2010., dok su danas u odnosu na 2008. oko 50 % manje. Ovakvi podatci se podudaraju s podacima o stanju tržišta novogradnji (cijene, količine ugovorenog brodovlja), kao i podacima o kretanju nivoa vozarina.

U ovoj godini do kraja kolovoza, svjetska brodogradilišta su isporučila ukupno 1.385 brodova, s oko 75,7 milijuna tdw. Hrvatska brodogradilišta su u ovoj godini isporučila 6 plovnih jedinica s oko 82.600 tdw.

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Hrvatska	752.324	24,01%
2.	Španjolska	723.409	23,09%
3.	Rumunjska	430.470	13,74%
4.	Njemačka	298.555	9,53%
5.	Rusija	207.599	6,63%
6.	Turska	180.072	5,75%
7.	Finska	120.800	3,86%
8.	Nizozemska	116.896	3,73%
9.	Italija	107.270	3,42%
10.	Francuska	100.472	3,21%
11.	Norveška	65.150	2,08%
12.	Poljska	25.820	0,82%
13.	Grčka	2.500	0,08%
14.	Velika Britanija	1.700	0,05%
15.	Portugal	270	0,01%
	Ukupno	3.133.307	100,00%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.681.451	24,44%
2.	Njemačka	2.574.235	23,46%
3.	Francuska	1.695.874	15,46%
4.	Finska	1.294.739	11,80%
5.	Hrvatska	549.623	5,01%
6.	Rumunjska	482.686	4,40%
7.	Rusija	366.880	3,34%
8.	Španjolska	334.039	3,04%
9.	Norveška	333.969	3,04%
10.	Nizozemska	280.039	2,55%
11.	Turska	277.610	2,53%
12.	Poljska	62.919	0,57%
13.	Velika Britanija	21.349	0,19%
14.	Grčka	10.723	0,10%
15.	Danska	2.697	0,02%
16.	Ostali	3.245	0,03%
	Ukupno	10.972.078	100,00%

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	77.384.433	41,96%
2.	Japan	49.489.563	26,84%
3.	J.Koreja	42.648.330	23,13%
4.	Filipini	5.657.377	3,07%
5.	Vijetnam	2.099.545	1,14%
6.	Brazil	1.779.699	0,97%
7.	Hrvatska	752.324	0,41%
8.	Španjolska	723.409	0,39%
9.	Tajvan	700.000	0,38%
10.	SAD	612.983	0,33%
11.	Rumunjska	430.470	0,23%
12.	Njemačka	298.555	0,16%
13.	Argentina	209.664	0,11%
14.	Rusija	207.599	0,11%
15.	Indonezija	180.160	0,10%
16.	Turska	180.072	0,10%
17.	Finska	120.800	0,07%
18.	Nizozemska	116.896	0,06%
19.	Italija	107.270	0,06%
20.	Francuska	100.472	0,05%
21.	Ostali	602.845	0,33%
	Ukupno	184.402.466	100,00%
	Europa	3.133.307	1,70%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	26.180.013	34,58%
2.	Japan	16.608.730	21,94%
3.	J.Koreja	16.353.814	21,60%
4.	Italija	2.681.451	3,54%
5.	Njemačka	2.574.235	3,40%
6.	Francuska	1.695.874	2,24%
7.	Filipini	1.492.594	1,97%
8.	Finska	1.294.739	1,71%
9.	Vijetnam	1.045.376	1,38%
10.	Brazil	1.030.295	1,36%
11.	Hrvatska	549.623	0,73%
12.	SAD	529.979	0,70%
13.	Rumunjska	482.686	0,64%
14.	Rusija	366.880	0,48%
15.	Španjolska	334.039	0,44%
16.	Norveška	333.969	0,44%
17.	Singapur	325.184	0,43%
18.	Tajvan	298.620	0,39%
19.	Nizozemska	280.039	0,37%
20.	Turska	277.610	0,37%
21.	Ostali	970.787	1,28%
	Ukupno	75.706.537	100,00%
	Europa	10.972.078	14,49%

S krajem kolovoza 2017. u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.787 brodova, s oko 225,6 milijuna dwt i oko 88,2 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 27 % (u dwt) i 22 % (u cGT), te Južna Koreja s oko 23 % (mjereno u dwt) i 22 % (mjereno u cGT). Europska brodograđevna industrija zauzima 5. mjesto s oko 1,7 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), dok mjereno u cGT-ima, s oko 14,5 % zauzima 4. poziciju, iza Kine, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 7. poziciju s oko 0,4 % (u dwt), odnosno 11. poziciju s oko 0,7 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 1. poziciju s oko 24 % (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 79. mjestu, Brodosplit na 111. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 121. mjestu, te Brodotrogir na 130. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta.

I nadalje, najveće svjetsko brodogradilište je južnokorejski Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), koje mjereno u cGT-ima, drži oko 7,9 % Svjetske knjige narudžbi. U europskim razmjerima, najveće brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,3 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 9 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća europska grupacija talijanski Fincantieri sa oko 4,2 % 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 10. mjestu, Brodosplit na 17. 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 – 7,9 % (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 plinskih 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; s druge strane 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 aktualno stanje tržišta i specifičnu situaciju brodogradilišta zbog procesa restrukturiranja (pod nadzorom RH i Europske komisije). S krajem kolovoza 2017., hrvatska brodogradilišta imaju ugovorenu isporuku 41 plovnog objekta (sve do sredine 2019.), ukupne vrijednosti oko 1,68 milijardi USD, a od čega 1,65 milijardi USD za izvoz. Kako će brodogradilišta iz restrukturiranja izaći u relativno kratkom vremenu (3.Maj Brodogradilište nakon 31.12.2017., Brodosplit nakon 28.2.2018., te Brodotrogir nakon 6.4.2018.), pred svima su 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 prvih 8 mjeseci 2017. za oko 23 % veća od istog perioda 2016., a i aktivnosti na tržištu putničkih brodova za krstarenja su u konstantnom porastu, te u posljednje vrijeme i na tržištu kontejnerskih brodova, uskoro se može očekivati porast ugovaranja i drugih tipova brodova.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi su ukupno 622 **broda za rasuti teret**, s oko 60,8 milijuna tdw, što predstavlja 10,8 % aktualne flote brodova za rasuti teret; kod ovih brodova je najveći postotak porasta količine ugovorenih brodova u odnosu na prošlu godinu od 243 %; uočljiv je trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 787 **tankera**, s oko 69 milijuna tdw, što predstavlja oko 10,6 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 379 **kontejnerskih brodova** s oko 29,8 milijuna tdw, što predstavlja 11,9 % aktualne flote kontejnerskih brodova; u 2017. zabilježen je pad ugovaranja od 52 % u odnosu na 2016., što je najveći pad u usporedbi s ostalim tipovima brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 69 **LPG tankera** s oko 2,3 milijuna tdw, što predstavlja 9,8 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 127 **LNG tankera** s oko 10,4 milijuna tdw, što predstavlja 26,8 % aktualne flote LNG tankera;
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 348 **offshore** brodova s oko 0,9 milijuna tdw, što predstavlja 9,0 % 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 38 % u odnosu na 2016., u 2016. je zabilježen pad od 70 % u odnosu na 2015., odnosno 89 % u odnosu na 2014.; u ovoj godini ugovorena su 22 broda, 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 su 60.002 broda s oko 1.831,2 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.366 brodova, s oko 1.912,2 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 do +1,3 % u odnosu na svibanj 2017.; najveći porast zabilježen je kod „Suezmax“ tankera (157.000 tdw) +1,3 %;

VLCC – 81 m.USD

Suezmax – 54 m. USD

Aframax – 43 m. USD

MR tanker – 33,5 m.USD

- Na tržištu **LNG tankera i LPG tankera**, **prosječne cijene novih brodova** su u padu i to u odnosu na svibanj 2017. za -2,1 % za **LNG tankere**, te -0,5 % za **LPG tankere**;

LNG 174.000 m³ – 182 m. USD

LPG 82.000 m³ – 70 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u padu i to u odnosu na svibanj 2017. u rasponu od 0 do -2,3 %;

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** su u odnosu na svibanj 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU u padu i to za -0,3 %, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) u porastu +2,5 %;

13.000 TEU – 108,5 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 svibanj 2017. u manjem porastu za +0,8 %;

6.000 CEU – 61 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 124, a u odnosu na stanje u svibnju 2017., je u manjem porastu za +1,1 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su u znatnom porastu u odnosu na siječanj 2017., te se kreću na nivou od oko **385 USD/t za tankere** i **400 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 33 odnosno 38 % u odnosu na početak 2017.)

- **Prosječne cijene polovnih tankera** su u odnosu na kolovoz 2016. u padu od -3,0 %, za **brodove za rasuti teret** u porastu za +31 %, dok su za **kontejnerske brodove** u porastu za čak 32,5 %;

Vozarine

- **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su u padu od oko 26 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 27.000 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 padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 16.439 USD/dan (pad oko 33 %)

- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su u porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 43.000 USD/dan (porast oko 28 %)

- **Vozarine za brodove za rasuti teret** su u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine 2016. i trenutno su na nivou od oko 11.500 USD/dan za Panamax (porast oko 84 %), 10.250 USD/dan za Supramax (porast oko 58 %), 15.500 USD/dan za Capesize (porast oko 88 %) i 7.750 USD/dan za Handysize (porast oko 47 %)

- **Vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) su u odnosu na prosječne vozarine 2016. u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 6.100 – 9.250 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 6.750 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