

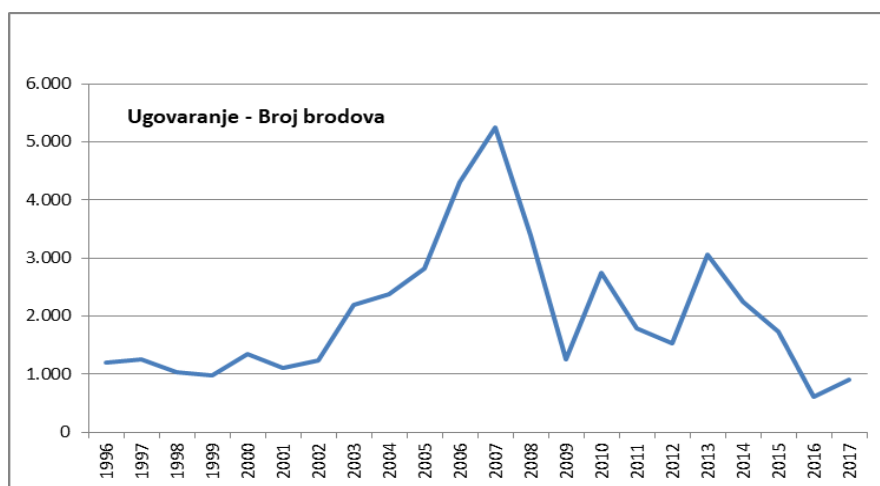
### Svjetsko brodograđevno tržište – prosinac 2017.

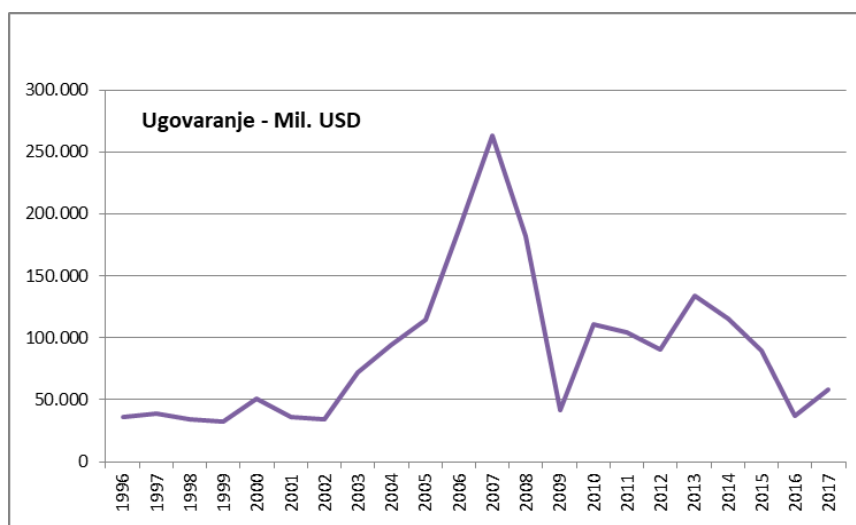
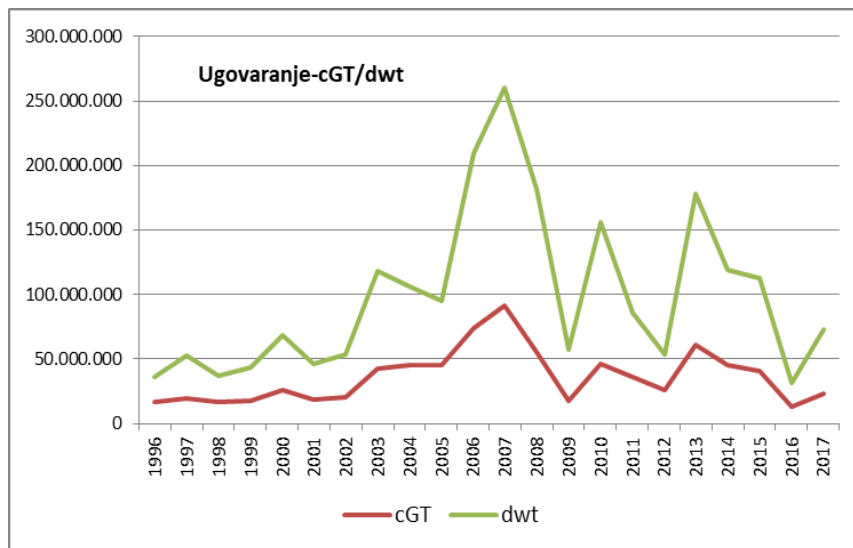
#### Općenito

#### Novi ugovori

Ugovaranje novih brodova u 2017. godini je u usporedbi s ugovaranjem u 2016. godini bilo u porastu i to za oko 49 %. Prema tržišnim pokazateljima i statističkim podacima, 2017. godina je osjetno bolja godina nego 2016., no u usporedbi s nekim ranijim godinama, ugovaranje novih brodova je još uvijek na relativno niskim nivoima. Osjetni oporavak tržišta (u odnosu na 2016.), posljedično se odražavao i na relativan porast nivoa cijena novogradnji, kao i nivoa vozarina.

	Broj brodova	Mil. cGT	Mil. DWT	Mld. USD
1996	1.204	16,7	36,2	35,9
1997	1.254	19,6	52,8	39,2
1998	1.031	16,5	37,2	34,7
1999	982	17,9	43,6	32,5
2000	1.339	26,4	68,9	51,2
2001	1.113	18,7	46,6	35,8
2002	1.243	20,6	53,8	34,2
2003	2.191	42,5	118,1	71,9
2004	2.385	45,3	106,3	94,1
2005	2.822	45,1	94,8	114,2
2006	4.316	73,9	209,3	187,9
2007	5.244	91,9	260,2	262,9
2008	3.383	55,2	181,4	181,9
2009	1.256	17,3	57,1	41,7
2010	2.739	46,6	156,1	111,0
2011	1.793	36,0	86,3	104,6
2012	1.533	26,2	54,0	90,4
2013	3.051	61,1	177,8	133,9
2014	2.240	45,3	118,8	115,0
2015	1.738	40,5	112,4	90,0
2016	607	13,0	31,8	37,1
2017	902	23,3	72,8	58,7





Od 902 ugovorena broda u 2017. godini, sa 23,3 mil. cGT-a i 72,8 mil. tdw, ukupne vrijednosti 58,7 milijardi USD, najveći broj brodova ugovorila je Kina - 426, Kina je također vodeća po količini cGT-a (9,2 milijuna cGT) i po vrijednosti ugovorenih brodova - 14,3 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta su u 2017. godini ugovorila 6 (šest) plovnih jedinica, ukupne nosivosti 19.960 t, sa 65.800 cGT-a i ukupne vrijednosti oko 252,5 mil. USD.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u svijetu u 2017. godini (mjereno u cGT-ima), na tankere (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) otpada oko 30 %, na brodove za rasuti teret otpada oko 28 %, na putničke brodove oko 14 %, na kontejnerske brodove oko 13 %, LNG plinske tankere oko 5 %, na offshore brodove oko 3 %, na LPG plinske tankere oko 2 %, te na RO-RO brodove oko 1 %. 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. godini u odnosu na 2016. godinu, zabilježen je kod brodova za prijevoz hlađenog tereta (100 %), offshore brodova (47 %), RO-RO brodova (46 %), putničkih brodova (25 %), kemijskih i specijaliziranih tankera (13 %).

Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 10 – 430 %, s tim da je najveći porast kod brodova za rasuti teret (430 %), dok je od ostalih tipova brodova veći porast ugovaranja zabilježen kod LNG plinskih tankera (89 %).

### Isporuke

U periodu od 1990., svjetske isporuke trgovačkih brodova su prolazile kroz različita stanja, no generalno se može reći da su najbolje godine bile od 2010. – 2012. (i to po svim promatranim parametrima), u kojem periodu se isporučivalo prosječno godišnje oko 2.930 brodova, sa oko 158 mil. DWT i 51 milijun cGT. U 2017. godini, svjetska brodogradilišta su isporučila ukupno 1.472 broda, s oko 97 milijuna DWT i oko 33,1 milijuna cGT. Uspoređujući stanje u 2017. godini sa „zlatnim godinama“ proizlazi da su isporuke u 2017. godini bile na nivou od oko 60 -65 % od navedenih „zlatnih godina“.

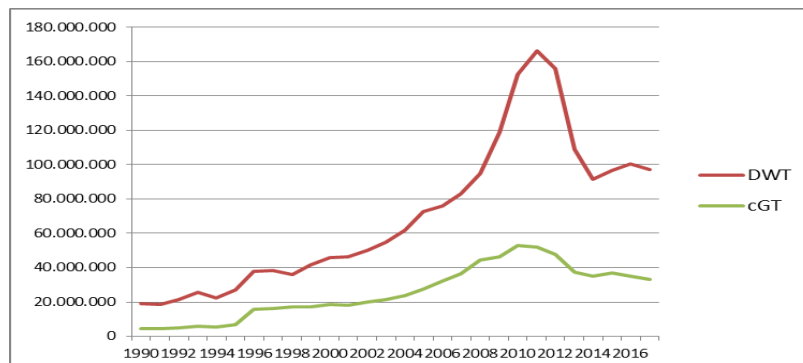
Za hrvatska brodogradilišta, najbolje godine su bile u periodu od 2004. -2007. U tom periodu hrvatska brodogradilišta su isporučivala prosječno godišnje 25 brodova, sa oko 856.700 DWT i oko 424.600 cGT. Za usporedbu, u 2017. godini hrvatska brodogradilišta su isporučila ukupno 10 plovnih jedinica s oko 154.700 tdw i oko 110.000 cGT, dakle oko 20 -25 % od najboljih godina.

U svjetskim razmjerima, od 2010. godine, zamjetan je silazni trend u količini isporučenih brodova, dok je to u hrvatskom slučaju počelo daleko ranije – od 2007. godine. Procjene su da će se ovakvo stanje na svjetskom tržištu stabilizirati i kretati u slijedećim godinama na nivou od oko maksimalno 2.000 isporučenih brodova godišnje.

Isporuke

	Broj brodova	DWT	cGT
1990	214	19.195.216	4.526.802
1991	200	18.590.224	4.467.819
1992	216	21.644.853	5.037.707
1993	248	25.859.066	5.720.785
1994	271	22.479.964	5.329.195
1995	363	27.099.850	6.808.164
1996	1.042	38.119.347	15.573.238
1997	1.119	38.237.703	16.392.537
1998	1.228	36.042.653	17.124.848
1999	1.137	41.818.826	17.290.947
2000	1.048	45.993.249	18.445.369
2001	1.044	46.494.669	18.262.605
2002	1.135	50.220.039	19.918.323
2003	1.183	55.038.546	21.454.015
2004	1.335	61.780.544	23.934.492
2005	1.620	72.694.765	27.365.707
2006	1.899	75.978.500	32.242.784
2007	2.205	83.241.532	36.259.343
2008	2.679	94.780.717	44.254.714
2009	2.886	118.747.288	46.396.156
2010	3.081	152.445.835	53.164.469
2011	2.967	166.259.340	52.022.925
2012	2.745	156.016.733	47.851.798
2013	2.119	108.961.770	37.429.212
2014	1.872	91.685.929	35.297.980
2015	1.892	96.849.358	37.070.192
2016	1.675	100.507.805	35.018.425
2017	1.472	96.978.510	33.066.854

Isporuke



**Knjige narudžbi****Svjetska Knjiga narudžbi (Prosinac 2017.) – nosivost (t)**

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	82.954.799	43,46%
2.	Japan	48.055.873	25,17%
3.	Južna Koreja	45.535.673	23,85%
4.	Filipini	5.111.326	2,68%
5.	Vijetnam	2.202.909	1,15%
6.	Brazil	1.229.914	0,64%
7.	Tajvan	977.351	0,51%
8.	Rusija	749.974	0,39%
9.	Španjolska	727.159	0,38%
10.	Hrvatska	694.684	0,36%
11.	SAD	517.562	0,27%
12.	Njemačka	248.309	0,13%
13.	Indonezija	180.145	0,09%
14.	Argentina	162.664	0,09%
15.	Rumunjska	160.522	0,08%
16.	Turska	157.642	0,08%
17.	Indija	123.350	0,06%
18.	Nizozemska	119.896	0,06%
19.	Finska	118.800	0,06%
20.	Francuska	100.472	0,05%
21.	Ostali	760.792	0,40%
	UKUPNO	190.889.816	100,00%
	Europa	3.271.363	1,71%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	27.658.629	36,31%
2.	Južna Koreja	15.986.326	20,98%
3.	Japan	15.947.426	20,93%
4.	Italija	2.839.168	3,73%
5.	Njemačka	2.466.106	3,24%
6.	Francuska	1.695.874	2,23%
7.	Filipini	1.487.197	1,95%
8.	Finska	1.283.116	1,68%
9.	Vijetnam	1.144.476	1,50%
10.	Brazil	854.477	1,12%
11.	Hrvatska	546.894	0,72%
12.	Rusija	478.020	0,63%
13.	SAD	467.805	0,61%
14.	Tajvan	400.156	0,53%
15.	Singapur	357.659	0,47%
16.	Španjolska	357.112	0,47%
17.	Norveška	338.068	0,44%
18.	Rumunjska	332.794	0,44%
19.	Nizozemska	298.960	0,39%
20.	Turska	255.306	0,34%
21.	Ostali	984.771	1,29%
	UKUPNO	76.180.340	100,00%
	Europa	11.035.750	14,49%

**Europska Knjiga narudžbi (Prosinac 2017.) – nosivost (t)**

R. br.	Zemlja	dwt	%
1.	Rusija	749.974	22,93%
2.	Španjolska	727.159	22,23%
3.	Hrvatska	694.684	21,24%
4.	Njemačka	248.309	7,59%
5.	Rumunjska	160.522	4,91%
6.	Turska	157.642	4,82%
7.	Nizozemska	119.896	3,67%
8.	Finska	118.800	3,63%
9.	Francuska	100.472	3,07%
10.	Italija	96.295	2,94%
11.	Norveška	57.170	1,75%
12.	Poljska	32.570	1,00%
13.	Bugarska	4.300	0,13%
14.	Velika Britanija	1.700	0,05%
15.	Grčka	1.600	0,05%
16.	Ostali	270	0,01%
	UKUPNO	3.271.363	100,00%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.839.168	25,73%
2.	Njemačka	2.466.106	22,35%
3.	Francuska	1.695.874	15,37%
4.	Finska	1.283.116	11,63%
5.	Hrvatska	546.894	4,96%
6.	Rusija	478.020	4,33%
7.	Španjolska	357.112	3,24%
8.	Norveška	338.068	3,06%
9.	Rumunjska	332.794	3,02%
10.	Nizozemska	298.960	2,71%
11.	Turska	255.306	2,31%
12.	Poljska	67.686	0,61%
13.	Velika Britanija	27.378	0,25%
14.	Portugal	27.117	0,25%
15.	Grčka	10.723	0,10%
16.	Ostali	11.428	0,10%
	UKUPNO	11.035.750	100,00%

S krajem 2017. godine u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.864 brodova, s oko 190,9 milijuna dwt i oko 76,2 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 43,5 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno oko 36,3 % (mjereno u cGT), a slijedi Japan s oko 25,2 % (u dwt) i 20,9 % (u cGT), te Južna Koreja s oko 23,9 % (mjereno u dwt) i 21 % (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 10. poziciju s oko 0,36 % (u dwt), odnosno 11. poziciju s oko 0,7 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 3. poziciju s oko 21,2 % (u dwt), odnosno 5. poziciju s oko 5 % (u cGT).

U Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 52. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 71. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 93. mjestu, Brodosplit na 107. mjestu, te Brodotrogir na 146. 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 7,5 % Svjetske knjige narudžbi. Najveće europsko brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,2 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 10,2 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća europska grupacija njemački Meyer sa oko 3,8 % Svjetske knjige narudžbi.

U Europskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 5. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 9. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 12. mjestu, Brodosplit na 17. mjestu, te Brodotrogir na 24. mjestu.

U 2016. godini, najviše brodova je isporučilo južnokorejsko brodogradilište Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan – 67 brodova, s oko 1,47 milijuna cGT (prosječno 21.865 cGT/brodu). Drugim riječima ovo brodogradilište je svakih 5,5 dana isporučilo jedan brod (npr. tanker veličine 45.000 t). Hyundai Mipo Dockyard je u 2016. zapošljavalo oko 25.200 ljudi, a ima kapacitet od oko 1,9 mil. cGT-a (iskoristivost kapaciteta u 2016. – 77 %).

### Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 713 **brodova za rasuti teret**, s oko 76 milijuna tdw, što predstavlja 9,3 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend stalnog povećanja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 766 **tankera**, s oko 68,9 milijuna tdw, što predstavlja oko 10,2 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 395 **kontejnerskih brodova** s oko 30,6 milijuna tdw, što predstavlja 12,1 % aktualne flote kontejnerskih brodova; zaustavljen je trend smanjenja potražnje, te je uočljiv trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 73 **LPG tankera** s oko 2,4 milijuna tdw, što predstavlja 10 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 118 **LNG tankera** s oko 9,7 milijuna tdw, što predstavlja 24,3 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.12.2017. bilo ukupno 342 **offshore** brodova s oko 0,9 milijuna tdw, što predstavlja 9,7 % aktualne flote offshore brodova; zaustavljen je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 1.1.2018. bilo ukupno 59.289 brodova s oko 1.842,7 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.171 brodova, s oko 1.924 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 933 milijardi USD

### Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su u blažem porastu i nadalje su stabilne (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; nešto veći porast zabilježen je kod „Aframax“ tankera (115.000 tdw) +2,7 %;

VLCC – 82 m.USD

Suezmax – 55,5 m. USD

Aframax – 44,5 m. USD

MR tanker – 34 m.USD

- Na tržištu **LNG tankera i LPG tankera**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na rujan 2017. stabilne;

LNG 174.000 m<sup>3</sup> – 182 m. USD

LPG 82.000 m<sup>3</sup> – 70 m. USD

- Na tržištu specijaliziranih **brodova za prijevoz automobila** („Pure Car Carriers“) kapaciteta 6.000 vozila, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na rujan 2017. stabilne i nepromijenjene;

6.000 CEU – 61 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na rujan 2017. u nešto većem porastu i to u rasponu od 3,1 – 3,6 %;

Capesize – 44 m. USD

Panamax – 25,5 m. USD

Handymax – 24 m. USD

Handysize – 22 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na rujan 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU u padu i to za -0,9 %, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) i nadalje u porastu +2,4 %;

13.000 TEU – 107 m. USD

2.750 TEU – 29 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 125, a u odnosu na stanje u rujnu 2017., je u manjem porastu za +0,4 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su krajem 2017. bile u znatnom porastu u odnosu na kraj 2016., te se kreću na nivou od oko **415 USD/t za tankere** i **430 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 43 odnosno 48 %)

- **Prosječne cijene polovnih tankera** su krajem 2017. u odnosu na kraj 2016. bile u porastu od +10,5 %, za **brodove za rasuti teret** u porastu za +26,7 %, dok su za **kontejnerske brodove** bile u porastu za +54 %; ovakvi trendovi ukazuju da je za **brodove za rasuti teret i kontejnerske brodove**, potražnja u znatnom porastu, dok se kod **tankera** osjeća manje izraženi trend stabilne potražnje

## Vozarine

- **Prosječne vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** za 2017. su bile u padu od oko 35 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kretale su se na nivou od 27.084 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

- **Prosječne vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** za 2017. su bile u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i to za Panamax tankere (74.000 tdw) bile su na nivou od 15.490 USD/dan (pad oko 39 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.219 USD/dan (pad oko 14 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 11.430 USD/dan (pad oko 23 %)

- **Prosječne vozarine za tankere za kemikalije (jednogodišnji najam)** (veličine 20.000 tdw, tankovi od nehrđajućeg čelika) su bile u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kretale su se na nivou od 13.135 USD/dan (pad oko 18 %)

- **Prosječne vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m<sup>3</sup>) su bile u većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kretale su se na nivou od 18.222 USD/dan (pad oko 35 %)

- **Prosječne vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m<sup>3</sup>) su bile u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kretale su se na nivou od 46.058 USD/dan (porast oko 39 %)

- **Prosječne vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su bile u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kretale su se na nivou od oko 15.150 USD/dan za Capesize (porast oko 84 %), 10.665 USD/dan za Panamax (porast oko 70 %), 9.822 USD/dan za Supramax (porast oko 51 %) i 8.087 USD/dan za Handysize (porast oko 54 %)

- **Prosječne vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) u 2017. su u odnosu na prosječne vozarine 2016. u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 6.142 – 8.800 USD/dan; prosječna vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (bez dizalica) je bila na nivou od 7.154 USD/dan (porast oko 15 % u odnosu na 2016.)

• **Prosječne vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) u 2017. su bile stabilne, pa su tako za velike **AHTS** brodove (Anchor handling tug supply vessel) bile 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 6.455 GBP/dan (2014. prosjek 17.250 GBP/dan, 2015. – 7.600 GBP/dan, 2016. – 5.900 GBP/dan); trend pada nivoa vozarina od 2014. do sredine 2017., direktna je posljedica već duže vrijeme niskih cijena nafte (smanjeni obim istraživanja, eksploatacije nalazišta i proizvodnje nafte i plina), dok trendovi s kraja 2017. pokazuju postupni oporavak tržišta

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