

Svjetsko brodograđevno tržište – veljača 2018.

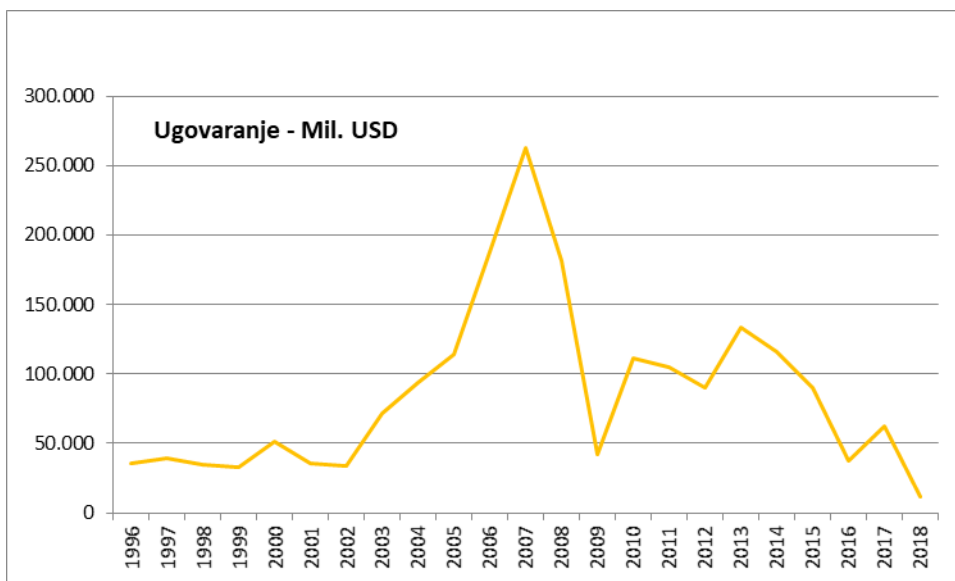
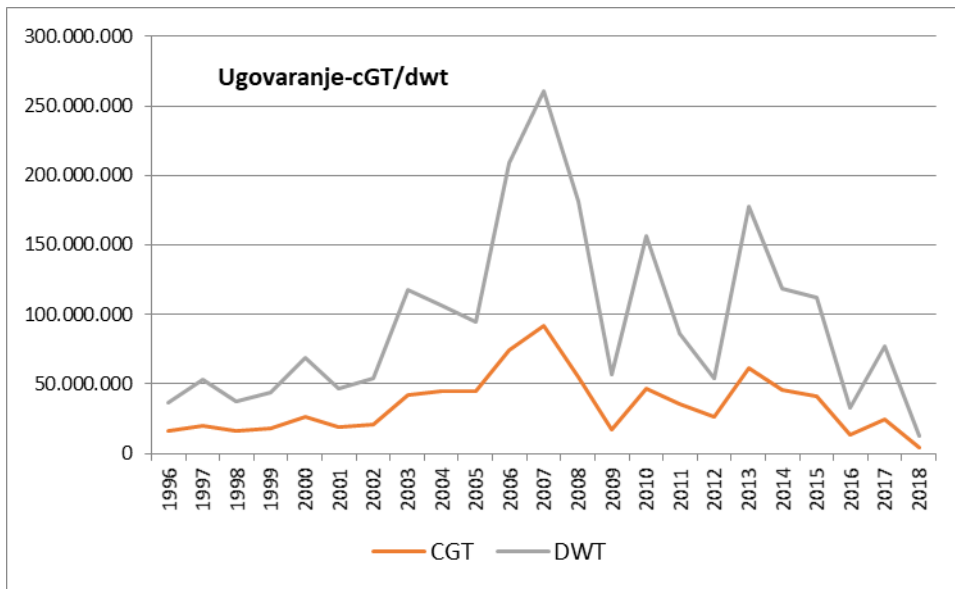
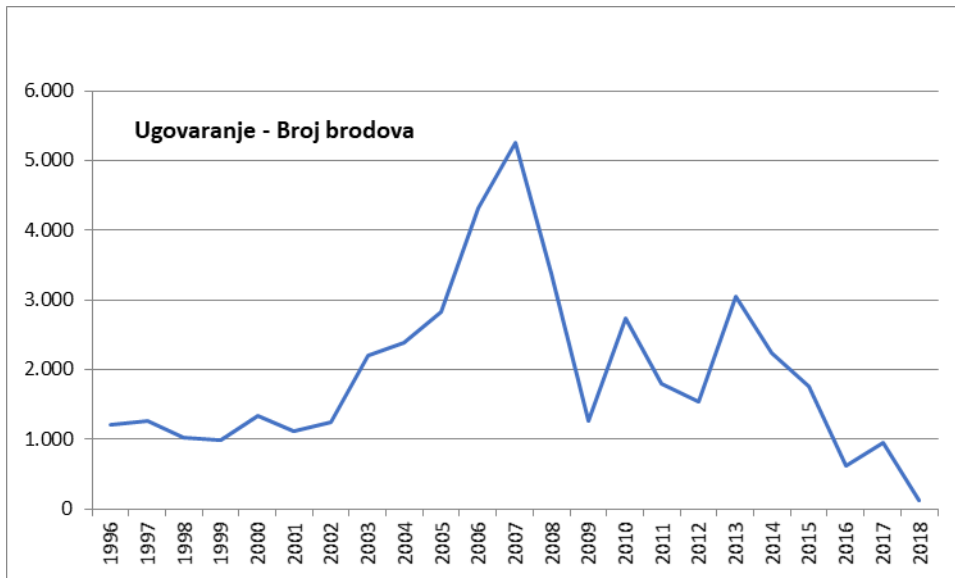
Općenito

Novi ugovori

Ugovaranje novih brodova u 2017. godini je u usporedbi s ugovaranjem u 2016. godini bilo u porastu i to po broju brodova porast za 57 %, po količini cGT-a za oko 88 %, te po količini tdw za oko 143 %. Prema tržišnim pokazateljima i statističkim podacima, 2017. godina je bila osjetno bolja godina nego 2016., no u usporedbi s nekim ranijim godinama, ugovaranje novih brodova bilo je još uvijek na vrlo niskim nivoima. Oporavak tržišta (u odnosu na 2016.), posljedično se odražavao i na relativan porast nivoa cijena novogradnji, kao i nivoa vozarina.

Početak 2018., ne daje razlog za pretjerani optimizam. Naime ugovaranje s početka godine govori o padu količine ugovorenog brodovlja u odnosu na isti period 2017. i to za oko 21 %. Ovakav početak se donekle mogao i očekivati obzirom da je početak godine gotovo uvijek u pravilu lošiji period ugovaranja u odnosu na cijelu godinu, no to bi moglo imati posljedice na niže cijene novogradnji, kao i niže nivoa vozarina.

	Broj brodova	Mil. cGT	Mil. tdw	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	955	24,4	77,4	62,0
2018	128	4,6	12,9	11,3



Od 128 ugovorenih brodova u prva dva mjeseca 2018. godine, sa 4,6 mil. cGT-a i 12,9 mil. tdw, ukupne vrijednosti 11,3 milijardi USD, najveći broj brodova ugovorila je Kina - 58, Kina je također vodeća po količini cGT-a – 1,6 milijuna cGT i po vrijednosti ugovorenih brodova – 4,0 milijarde USD; hrvatska brodogradilišta u 2018. godini za sada su ugovorila 1 (jednu) plovnu jedinicu, manje vrijednosti.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u svijetu u 2018. godini (mjereno u cGT-ima), na kontejnerske i brodove za rasuti teret se odnosi po 26 %, na LNG plinske tankere oko 17 %, na tankere (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) i putničke brodove po 12 %, na LPG plinske tankere oko 5 %, te na offshore brodove oko 2 %.

U prva dva mjeseca 2018. prisutan je trend stagnacije potražnje većine tipova brodova, osim tržišta kontejnerskih brodova i LNG i LPG plinskih tankera, koja u odnosu na 2017. godinu pokazuju pozitivan pomak.

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2018. godini u odnosu na 2017. godinu, zabilježen je kod tankera za kemikalije i specijalne tankere (-100 %), zatim brodova za opći teret (-63 %), tankera za sirovu naftu (-47 %), offshore brodova (-41 %), brodova za rasuti teret (-31 %), putničkih brodova (-12 %), te RO-RO brodova (-4 %).

Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 1 – 221 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (+221 %), dok je od ostalih tipova brodova veći porast ugovaranja zabilježen kod LPG plinskih tankera (+190 %).

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 padajući 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 do maksimalno 2.000 isporučenih brodova godišnje.

U prva dva mjeseca 2018., isporučeno je ukupno 249 brodova, sa oko 17,1 milijun tdw i oko 6,2 milijuna cGT-a. U odnosu na 2017., tako je po broju brodova isporučeno 17 %, po količini tdw-a 18 %, te po količini cGT-a 19 %. Ovakvi trendovi nam govore da će po svemu sudeći i 2018. po količini isporučenog brodovlja biti na sličnim nivoima kao i 2017. godina. To bi moglo značiti da se tržište počelo polako stabilizirati i da se u narednim godinama očekuje blagi oporavak tržišta.

Toj činjenici u prilog ide i podatak o očekivanom svjetskom porastu pomorskog prometa po stopi od oko 3,5 % u 2018. godini tj. na oko 12 milijardi tona, odnosno u 2019. porast po stopi od oko 3,9 %, što predstavlja najbrži porast u posljednjih 5 godina.

Porast u prijevozu rasutih tereta od 4 % zabilježen u 2017., na količinu od 5,1 milijardi tona, može se ponajprije zahvaliti činjenici o porastu prometa ugljena od 5 %. Također, takav porast u prometu rasutih tereta, odrazio se i na 5 %-ni porast u prevezenim tonama/milji.

Procjenjuje se da će u 2018. godini porasti i promet sirovom naftom i to po stopi od 3 %, tj. sličan porast kakav je bio ostvaren i u 2017. Godini. Ovakav trend je posljedica jakog porasta izvoza nafte iz SAD-a.

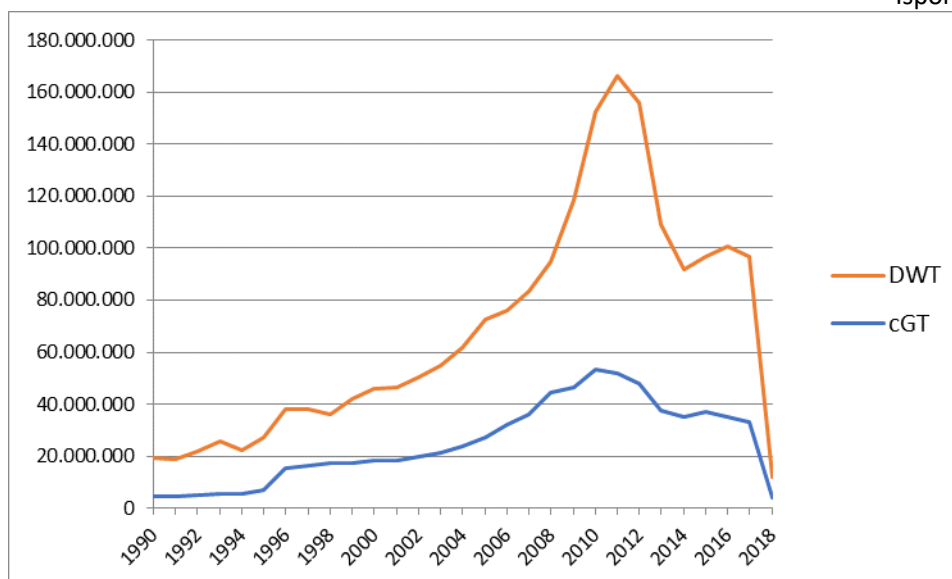
Porast u kontejnerskom prometu od 5.4 % u 2017. godini (mjereno u TEU), je najbrži rast još od 2011. i odraz je porasta u kontejnerskom prometu na rutama iz sjevernih luka prema južnim lukama – porast od 6 %, dok je godinu ranije taj rast iznosio 2 %. Očekuje se da će se u 2018. godini od ukupnog svjetskog pomorskog prometa (mjereno u tonama prevezenog tereta) na kontejnerski promet odnositi 16 %.

Očekuje se porast ukupnog svjetskog prometa roba mjereno u tona-milijama od 4,1 % u 2018., odnosno dostizanje nivoa od oko 60.411 milijardi tona – milja.

Prema procjenama globalni pomorski promet roba u 2017. godini bio je na nivou od oko 1,5 tone po stanovniku Zemlje, u odnosu na 1,3 tone prije deset godina.

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
2018	249	17.107.288	6.200.191



Knjige narudžbi

Svjetska Knjiga narudžbi (Veljača 2018.) – nosivost (t)

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	91.213.109	45,43%
2.	Južna Koreja	47.832.074	23,82%
3.	Japan	47.039.592	23,43%
4.	Filipini	5.125.826	2,55%
5.	Vijetnam	2.119.367	1,06%
6.	Tajvan	1.334.104	0,66%
7.	Brazil	1.013.891	0,50%
8.	Rusija	730.524	0,36%
9.	Španjolska	722.739	0,36%
10.	Hrvatska	669.784	0,33%
11.	SAD	407.662	0,20%
12.	Njemačka	266.899	0,13%
13.	Indonezija	160.466	0,08%
14.	Turska	157.461	0,08%
15.	Finska	150.700	0,08%
16.	Italija	103.575	0,05%
17.	Francuska	100.472	0,05%
18.	Nizozemska	98.955	0,05%
19.	Singapur	96.671	0,05%
20.	Bangladeš	69.900	0,03%
21.	Ostali	1.373.881	0,68%
	UKUPNO	200.787.652	100,00%
	Europa	3.129.429	1,56%

Svjetska Knjiga narudžbi (Veljača 2018.) – kompenzirane bruto tone (cGT)

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	28.800.152	37,48%
2.	Južna Koreja	16.252.625	21,15%
3.	Japan	15.630.789	20,34%
4.	Italija	2.964.827	3,86%
5.	Njemačka	2.805.166	3,65%
6.	Francuska	1.699.206	2,21%
7.	Filipini	1.477.936	1,92%
8.	Finska	1.394.311	1,81%
9.	Vijetnam	1.102.066	1,43%
10.	Hrvatska	572.965	0,75%
11.	SAD	485.311	0,63%
12.	Brazil	469.547	0,61%
13.	Rusija	465.026	0,61%
14.	Tajvan	435.300	0,57%
15.	Norveška	422.187	0,55%
16.	Singapur	357.524	0,47%
17.	Nizozemska	353.307	0,46%
18.	Španjolska	350.260	0,46%
19.	Rumunjska	289.837	0,38%
20.	Turska	264.440	0,34%
21.	Ostali	240.472	0,31%
	UKUPNO	76.833.254	100,00%
	Europa	11.724.894	15,26%

Europska Knjiga narudžbi (Veljača 2018.) – nosivost (t)

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Rusija	730.524	23,34%
2.	Španjolska	722.739	23,09%
3.	Hrvatska	669.784	21,40%
4.	Njemačka	266.899	8,53%
5.	Turska	157.461	5,03%
6.	Finska	150.700	4,82%
7.	Italija	103.575	3,31%
8.	Francuska	100.472	3,21%
9.	Nizozemska	98.955	3,16%
10.	Norveška	55.962	1,79%
11.	Rumunjska	37.703	1,20%
12.	Poljska	25.885	0,83%
13.	Bugarska	4.300	0,14%
14.	Grčka	2.500	0,08%
15.	Velika Britanija	1.700	0,05%
16.	Ostali	270	0,01%
	UKUPNO	3.129.429	100,00%

Europska Knjiga narudžbi (Veljača 2018.) – kompenzirane bruto tone (cGT)

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.964.827	25,29%
2.	Njemačka	2.805.166	23,92%
3.	Francuska	1.699.206	14,49%
4.	Finska	1.394.311	11,89%
5.	Hrvatska	572.965	4,89%
6.	Rusija	465.026	3,97%
7.	Norveška	422.187	3,60%
8.	Nizozemska	353.307	3,01%
9.	Španjolska	350.260	2,99%
10.	Rumunjska	289.837	2,47%
11.	Turska	264.440	2,26%
12.	Poljska	66.716	0,57%
13.	Velika Britanija	27.378	0,23%
14.	Portugal	27.117	0,23%
15.	Grčka	10.723	0,09%
16.	Ostali	11.428	0,10%
	UKUPNO	11.724.894	100,00%

S krajem veljače 2018. godine u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.089 brodova, s 200,8 milijuna dwt i 76,8 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s udjelom od 45,4 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno 37,5 % (mjereno u cGT), a slijedi Južna Koreja s 23,8 % (u dwt) i 21,2 % (u cGT), te Japan s 23,3 % (mjereno u dwt) i 20,6 % (mjereno u cGT).

Europska brodograđevna industrija zauzima 5. mjesto s udjelom od 1,6 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), dok mjereno u cGT-ima, s 15,3 % zauzima 4. poziciju, iza Kine, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 10. poziciju s udjelom od 0,33 % (mjereno u dwt) kao i udjel od 0,75 % (mjereno u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 3. poziciju s udjelom od 21,4 % (mjereno u dwt), odnosno 5. poziciju s 4,9 % (mjereno u cGT).

U Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 54. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 66. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 104. mjestu, Brodosplit na 110. mjestu, te Brodotrogir na 146. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta. Sva hrvatska brodogradilišta zajedno nalaze se na 37. mjestu.

I nadalje, najveće svjetsko brodogradilište je južnokorejski Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), koje mjereno u cGT-ima, drži oko 7,1 % Svjetske knjige narudžbi. Najveće europsko brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,6 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 10,1 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća europska grupacija njemački Meyer sa oko 4,4 % 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, 3.Maj Brodogradilište na 13. mjestu, Brodosplit na 17. mjestu, te Brodotrogir na 24. mjestu.

U 2017. godini, najveći broj brodova isporučilo je južnokorejsko brodogradilište Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan – 45 brodova, s oko 1,03 milijuna cGT (prosječno 22.867 cGT/brodu). Drugim riječima ovo brodogradilište je svakih 8 dana isporučilo jedan brod (npr. tanker veličine 45.000 t). Hyundai Mipo Dockyard je u 2017. zapošljavalo oko 25.000 ljudi, a ima kapacitet od oko 1,9 mil. cGT-a (iskoristivost kapaciteta u 2017. – 54 %). Ipak ovolika količina brodova nije i najveća koju je isporučilo neko brodogradilište u 2017. Najveću količinu (mjereno u cGT-ima)

isporučilo je drugo južnokorejsko brodogradilište Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) - 2.407.000 cGT (iskoristivost kapaciteta u 2017. – visokih 78 %). Najveće europsko brodogradilište Meyer Werft isporučilo je 2 broda s ukupno 300.000 cGT (iskoristivost kapaciteta u 2017. – respektabilnih 81 %). Za usporedbu, sva hrvatska brodogradilišta su u 2017. isporučila oko 110.000 cGT brodovlja (iskoristivost kapaciteta u 2017. – 25 %).

Novosti

1. EUROPA

Uljanik Brodogradilište, Pula je dana 31.1.2018., uspješno izvršilo porinuće luksuznog putničkog broda za polarna krstarenja „Scenic Eclipse“, za naručitelja „PEC Limited“, koji je u sastavu australske grupacije „Scenic“. Brod duljine 165 metara i kapaciteta 237 putnika, trebao bi biti isporučen naručitelju do jeseni 2018. godine.

Talijanska brodograđevna grupacija „Fincantieri“ postigla je dogovor s francuskom vladom o uvjetima kupnje većinskog paketa dionica francuske grupacije „STX France“. U poslu vrijednom 59,7 milijuna EUR-a, brodogradilište u St. Nazaire-u (bivše brodogradilište „Chantiers del L'Atlantique“), postat će dio globalne brodograđevne grupacije „Fincantieri“, koja time postaje globalni lider u gradnji putničkih brodova za krstarenja kao i vojnih brodova.

Europska industrija odobalnih vjetroelektrana očekuje da će Francuska s instalacijom novih kapaciteta do 2022. preuzeti lidersku ulogu ispred Velike Britanije i Njemačke. Ovakva predviđanja su u skladu s odlukom francuskog predsjednika da se povećaju kapaciteti obnovljivih izvora energije. Početak instaliranja novih kapaciteta očekuje se s početkom 2020., te će do 2030. biti instalirano oko 4,3 gigawata energije odobalnih vjetroelektrana, što znači da će Francuska biti četvrti najveći svjetski proizvođač električne energije iz obnovljivih izvora.

Njemački putnički brodar „TUI Cruises“, postigao je dogovor o gradnji novog putničkog broda imena „Mein Schiff 7“ s finskim brodogradilištem „Meyer Turku“, članom njemačke brodograđevne grupacije Meyer. Brod bi trebao biti isporučen 2023. godine, a postignuti dogovor je sada u fazi realizacije financijske konstrukcije. Brod ima kapacitet 2.894 putnika, te ima 118.000 cGT-a. Za sada nije poznata dogovorena cijena, a financiranje gradnje broda trebalo bi biti riješeno sa poslovnim bankama i finskom agencijom za financiranje gradnje brodova Finnveranom.

Europska investicijska banka (EIB) i nizozemska financijska institucija ING potpisali su Sporazum o poticanju ulaganja u „zelenu pomorsku industriju“, u iznosu od 300 milijuna EUR (oko 372,5 milijuna USD), namijenjenih ponajprije za europsku pomorsku industriju. Prema Sporazumu svaka od strana (EIB i ING) će u Fond za poticanje ulaganja ući sa 150 milijuna EUR kapital. Cijeli program investiranja biti će realiziran pod programom investiranja u „zelene tehnologije“, odnosno program pod nazivom „Green Shipping Guarantee“ (GSG), koji je financijski podržan od strane CEF-a („Connecting Europe Facility“) i EFSI-a („European Fund for Strategic Investment“). Program je u osnovi namijenjen za obnovu flote i rekonstrukcije brodova s održivim tehnologijama (npr. LNG kao pogonsko gorivo, obrada balastnih voda, smanjenje potrošnje energije, itd.).

Putnički brodar „Carnival Corporation & plc“ potpisao je ugovor za gradnju trećeg putničkog broda za krstarenja (tipa „next-generation“), za svoju njemačku podružnicu „AIDA Cruises“. Brod će imati 164.500 cGT-a, te kapacitet za 5.000 putnika, a gradit će se u njemačkom brodogradilištu Meyer Werft, Papenburg i bit će isporučen 2023. godine. Brod će biti izgrađen prema „green cruising“ projektu, te će kao pogonsko gorivo (i u vožnji i u lučkim uvjetima) koristiti LNG.

Južna Koreja planira dati novu državnu potporu za svoje posrnule brodare i brodogradilišta. Na takvu najavu oštro je reagirao danski ministar gospodarstva, rekavši da je takav plan vrlo problematičan. Prema njegovim riječima, takva potpora će definitivno narušiti fer tržišnu utakmicu, te se na nivou OECD-a ponovo pledira za izmjenu dosadašnjih važećih sporazuma o nenarušavanju tržišne utakmice s nedozvoljenim državnim potporama. Iako je izmjena postojećih Sporazuma u OECD-ovoj proceduri, apel za ubrzanjem procedure zbog očiglednog narušavanja tržišne utakmice je pozdravljen i od ostalih europskih članica OECD-a.

2. KINA

Finski putnički brodar „Viking Line“ nije iskoristio mogućnost deklariranja opcije gradnje drugog putničkog broda u kineskom brodogradilištu „Xiamen Shipbuilding Industry“. Ugovor za prvi brod je potpisan u srpnju 2017., po cijeni od 190 milijuna EUR-a. Brod će imati 51.000 cGT-a, te kapacitet za 2.800 putnika, a trebao bi biti isporučen u travnju 2020.

U kineskom brodogradilištu „AVIC Weihai Shipyard“ položena je kobilica za gradnju Ro-PAX broda za švedsku kompaniju „Stena Line“. To je prvi brod iz serije 4 ugovorena identična broda, sa 37.000 cGT-a i kapaciteta 930 putnika. Prva dva broda iz serije trebali bi biti isporučeni 2019. godine, a druga dva 2020. godine. Brodovi će kad budu isporučeni ploviti na rutama u Irskom moru. U odnosu na standardne RO-PAX brodove, ovi brodovi će imati za 50 % veći kapacitet.

Kineska brodograđevna grupacija „China Shipbuilding Industry Corporation“ (CSIC) potpisala je Pismo namjere sa kineskom brodarskom kompanijom „Fujian Guohang Ocean Shipping“ za gradnju dva putnička broda za krstarenja veličine 70,000 gt. Ovi brodovi trebali bi se graditi u brodogradilištu „Wuchang Shipbuilding“. Ovakav ambiciozni program gradnje putničkih brodova za krstarenja u ovom trenutku još uvijek je u fazi pregovaranja, te se potpis Ugovora o gradnji ne očekuje u skoro vrijeme.

Putnički brodari „MSC“ i „Moby“ naručili su gradnju 4 RO-PAX/putničkih brodova za krstarenja, koji će biti u mogućnosti koristiti LNG kao alternativno pogonsko gorivo. Ugovorom je brodarima dana mogućnost opcionalnog ugovaranja još 4 broda istih karakteristika. Brodovi će se graditi u kineskom brodogradilištu „Guangzhou Shipbuilding Industry“ (GSI). Brodovi će imati ukupnu duljinu garažnog prostora od 3.765 m (oko 800 vozila) i kapacitet za 2.500 putnika. Dva broda će biti u najmu talijanskog operatora GNV, dok će druga dva broda biti u najmu brodarske kompanije „Achille Onorato“. Brodovi će biti isporučeni u 2020. i 2021. godini.

Danski brodar „DFDS“ potpisao je Ugovor za gradnju dva RO-PAX broda s kineskim brodogradilištem „Guangzhou Shipyard International“ (GSI), za isporuku u 2021. godini. Brodovi će imati 16.150 cGT-a, duljine garažnog prostora od 4.500 m (oko 960 vozila), te će biti opremljeni skraberima, imati smanjenu potrošnju goriva i smanjenu emisiju štetnih plinova.

3. JAPAN

Japanska brodogradilišta „Mitsui Engineering & Shipbuilding“ i „Tsuneishi Shipbuilding“ dogovorila su poslovno udruživanje, u cilju boljeg konkuriranja južnokorejskim i kineskim brodogradilištima. Udruživanje ovih dvaju brodogradilišta ponajprije bi se trebalo reflektirati na smanjene troškove projektiranja i gradnje brodova za rasuti teret.

Japanska Vlada je uzela u razmatranje posljednje poteze južnokorejske Vlade (državne potpore za brodogradilišta i brodare). Mjere koje poduzima južno korejska Vlada odnose se na pokrivanje gubitaka koji će proizaći iz ugovaranja standardnih tipova brodova. S druge strane, ovakav način državne potpore (koji nije dozvoljen u međunarodnim okvirima) omogućit će južnokorejskim brodogradilištima opstanak na svjetskom tržištu. Od ostalih mjera najvažnije se odnose na „omekšavanje“ uvjeta za dobijanje državnih jamstava.

4. JUŽNA KOREJA

Južnokorejska Vlada donijela je odluku o ponovnom pokretanju proizvodnje u posrnutim „srednje velikim“ brodogradilištima, „STX Offshore and Shipbuilding“ i „Sungdong Shipbuilding and Marine Engineering“. Prema vijestima, Vlada će tako još jednom dati priliku ovim brodogradilištima da pokušaju preživjeti na svjetskom tržištu, imajući u vidu postupni oporavak svjetskog brodograđevnog tržišta. O konkretnim mjerama za sada nema informacija.

Južnokorejsko brodogradilište „Hyundai Mipo Dockyard“ isporučilo je južnokorejskoj kompaniji „Ilshin Logistics“ prvi brod za rasuti teret s pogonom na LNG. Brod veličine 50.000 tdw ima dvostruku klasnu notaciju (Lloyds Register i Korean Register), te je izgrađen u skladu s „International Gas Fuel (IGF)“ propisima.

Južnokorejsko brodogradilište „Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering“ (DSME), ugovorilo je gradnju 2 × 173.400 m³ LNG tankera (85.500 cGT), za neidentificiranog naručitelja. Prema Ugovoru, brodovi će biti isporučeni 2020. godine.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 28.2.2018. bilo ukupno 718 **brodova za rasuti teret**, s oko 81 milijun tdw, što predstavlja 9,8 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend stalnog povećanja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 28.2.2018. bilo ukupno 747 **tankera**, s oko 67 milijuna tdw, što predstavlja 9,9 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 28.2.2018. bilo ukupno 392 **kontejnerska broda** s oko 30,2 milijuna tdw, što predstavlja 11,8 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 28.2.2018. bilo ukupno 74 **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 28.2.2018. bilo ukupno 114 **LNG tankera** s oko 9,4 milijuna tdw, što predstavlja 23 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend smanjivanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 28.2.2018. bilo ukupno 287 **offshore** brodova s oko 0,8 milijuna tdw, što predstavlja 8,7 % aktualne flote offshore brodova; uočljiv je trend ponovnog smanjenja potražnje
- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 28.2.2018. bilo ukupno 59.364 brodova s oko 1.854,1 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.319 brodova, s oko 1.935,6 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 940,7 milijardi USD

Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su i nadalje u blažem porastu, tj. stabilne (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; nešto veći porast zabilježen je kod „Suezmax“ tankera (157.000 tdw) +4,3 %;

VLCC – 85 m. USD

Suezmax – 57,5 m. USD

Aframax – 45 m. USD

MR tanker – 35 m.USD

- Na tržištu **LNG tankera i LPG tankera**, **prosječne cijene novih brodova** u odnosu na studeni 2017. stagniraju ili su u blažem padu;

LNG 174.000 m³ – 180 m. USD

LPG 82.000 m³ – 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 studeni 2017. stabilne i nepromijenjene;

6.000 CEU – 61 m. USD

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

Capesize – 45 m. USD

Panamax – 25,8 m. USD

Handymax – 24,3 m. USD

Handysize – 22,3 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na studeni 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU u manjem padu i to za -0,2 %, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) i nadalje u porastu za +3,8 %;

13.000 TEU – 107,8 m. USD

2.750 TEU – 29,8 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 127, a u odnosu na stanje u studenom 2017., je u porastu za +1,5 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su krajem veljače 2018. bile u porastu u odnosu na prosječne cijene iz 2017., te se kreću na nivou od oko **435 USD/t za tankere** i **465 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 5 odnosno 7 %)

- **Prosječne cijene polovnih tankera** su krajem veljače 2018. u odnosu na kraj veljače 2017. bile u porastu od +4 %, za **brodove za rasuti teret** i za **kontejnerske brodove** u porastu za +5 %; ovakvi trendovi ukazuju da je potražnja za sve ove tipove brodova (koji čine oko 75 % svjetske trgovačke flote) stabilna

Vozarine

- **Prosječne vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** krajem veljače 2018. bile su u padu od oko 22 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na nivou od 21.000 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

- **Prosječne vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** krajem veljače 2018. bile su u blagom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i to za Panamax tankere (74.000 tdw) bile su na nivou od 13.125 USD/dan (porast od 0,3 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.875 USD/dan (porast od 5 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 12.000 USD/dan (porast od 5 %)

- **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 2017. i kretale su se na nivou od 13.000 USD/dan (pad od 1 %)

- **Prosječne vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m³) su bile u manjem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na nivou od 18.083 USD/dan (pad od 1 %)

- **Prosječne vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su bile u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na nivou od 58.000 USD/dan (porast od 26 %), no u odnosu na početak 2018., zamjetan je pad od oko -18 %.

- **Prosječne vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su krajem veljače 2018. bile u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na nivou od 19.625 USD/dan za Capesize (porast od 30 %), 13.875 USD/dan za Panamax (porast od 30 %), 13.000 USD/dan za Supramax (porast od 32 %) i 10.250 USD/dan za Handysize (porast od 27 %)

- **Prosječne vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) krajem veljače 2018. su u odnosu na prosječne vozarine u 2017. u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 7.200 – 9.550 USD/dan; prosječna vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (brod bez dizalica) je bila na nivou od 8.750 USD/dan (porast od 22 % u odnosu na 2017.)

- **Prosječne vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) su krajem veljače 2018. bile bez promjene, 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, 2017. – 16.000 GBP/dan), a za velike **PSV** (Platform supply vessel) na nivou od 7.500 GBP/dan (2014. prosjek 17.250 GBP/dan, 2015. – 7.600 GBP/dan, 2016. – 5.900 GBP/dan, 2017. – 6.500 GBP/dan); trend pada nivoa vozarina od 2014. do sredine 2017. je zaustavljen i sada se uočava stabilno tržište, s trendom porasta vozarina na **PSV** tržištu.

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