

Svjetsko brodograđevno tržište – ožujak 2018.

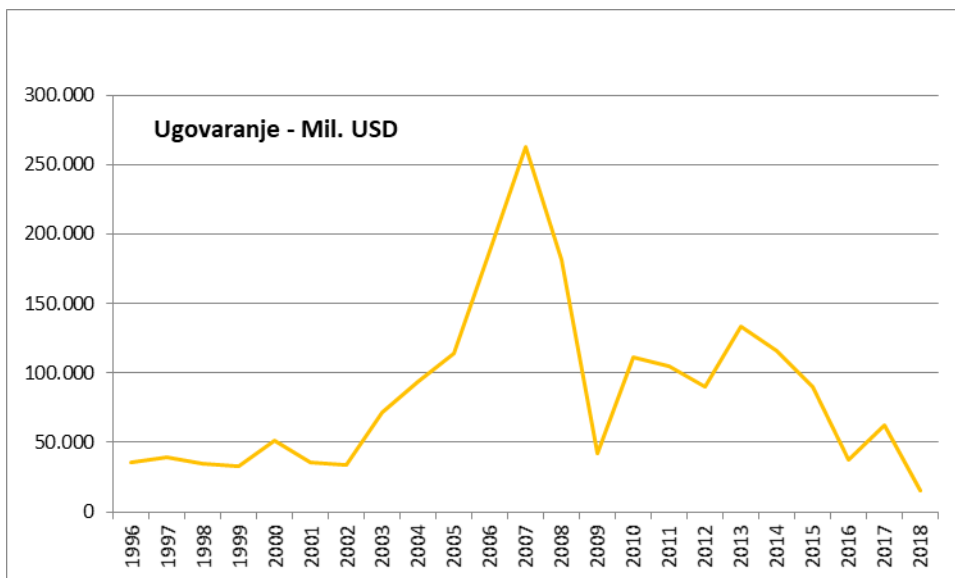
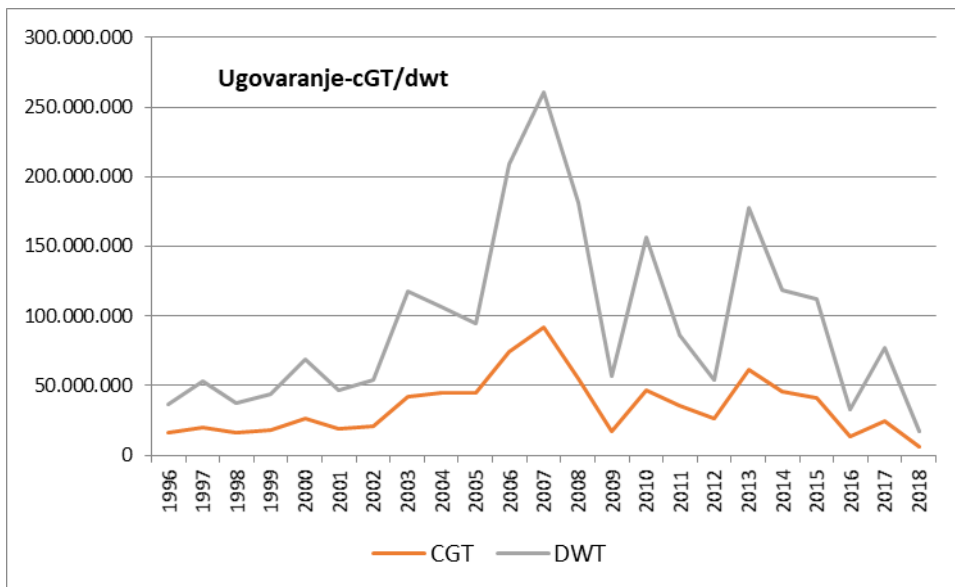
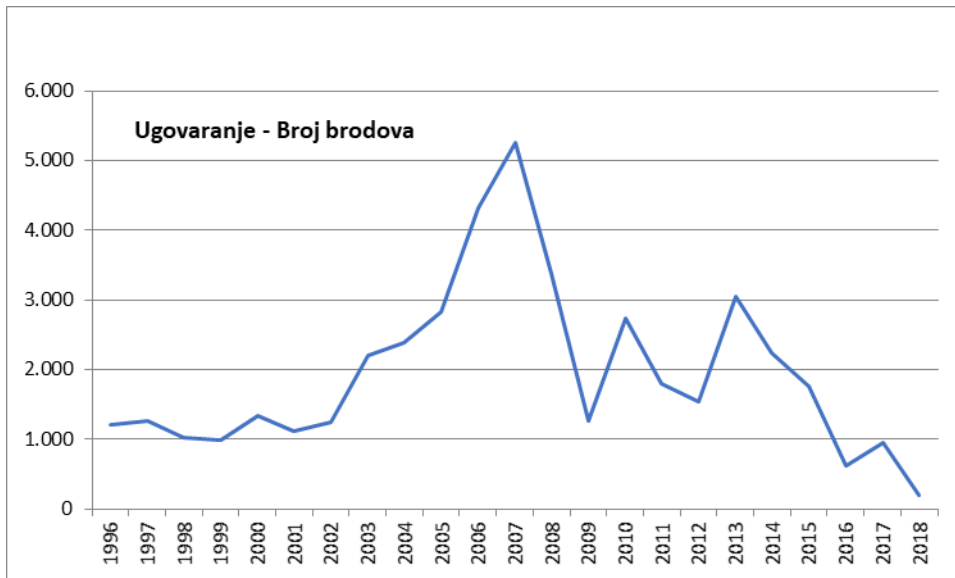
Općenito

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 razinama. Oporavak tržišta (u odnosu na 2016.), posljedično se odražavao i na relativan porast razina cijena novogradnji, kao i razina vozarina.

Prvi kvartal 2018. ne daje razlog za pretjerani optimizam. Naime, ugovaranje brodovlja u prvom kvartalu je u padu od oko 24 % u odnosu na isti period 2017. Ovakav trend nije iznenađujući, a ukoliko ne dođe do značajnijih pomaka, te se u ostatku godine nastave slični trendovi, posljedice bi se mogle vidjeti na nižim cijenama novogradnji, kao i nižim razinama 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	186	6,2	17,2	14,9



Od 186 ugovorenih brodova u prva tri mjeseca 2018. godine (6,2 mil. cGT-a; 17,2 mil. tdw, ukupne vrijednosti 14,9 milijardi USD), najveći broj brodova ugovorila je Kina - 78, J.Koreja je vodeća po količini cGT-a – 2,6 milijuna cGT, kao i po vrijednosti ugovorenih brodova – 5,0 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta su u 2018. godini ugovorila 3 plovne jedinice, ukupne vrijednosti oko 2 milijuna USD.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u svijetu, u 2018. godini (mjereno u cGT-ima), na **LNG plinske tankere** odnosi se oko 23 %, na **brodove za rasuti teret** odnosi se oko 19 %, na **kontejnerske brodove** oko 18 %, na **tankere** (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) oko 16 %, na **putničke brodove** oko 10 %, te na **LPG plinske tankere** i **offshore brodove** oko 3 %. Na sve **ostale tipove brodova** odnosi se oko 8 %.

U prva tri mjeseca 2018., zamjetan je trend stabilne potražnje većine tipova brodova, osim tržišta LNG plinskih tankera, za koje je opet iskazana veća potražnja.

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2018. godini u odnosu na 2017. godinu, zabilježen je kod brodova za opći teret (-77 %), tankera za kemikalije i specijalne tankere (-44 %), RO-RO brodova (-43 %), brodova za rasuti teret (-42 %), tankera za sirovu naftu (-41 %), te offshore brodova (-28 %).

Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 8 – 283 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (+283 %), dok je od ostalih tipova brodova veći porast ugovaranja zabilježen kod LPG plinskih tankera (+69 %).

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, sa 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 razini 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 sa 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 maksimalnih 2.000 isporučenih brodova godišnje.

U prva tri mjeseca 2018., isporučeno je ukupno 348 brodova, sa oko 22 milijuna tdw i oko 8,6 milijuna cGT-a. U odnosu na 2017., tako je po broju brodova isporučeno 24 %, po količini tdw-a 23 %, te po količini cGT-a 26 %. Ovakvi trendovi nam govore da će po svemu sudeći i 2018. po količini isporučenog brodovlja biti na sličnim razinama kao i 2017. godina. To znači da se tržište počelo polako stabilizirati i da bi se u narednim godinama mogao očekivati blagi oporavak tržišta. Ovakva predviđanja su naravno podložna neočekivanim poremećajima tržišta (svjetske financijske, trgovinske i političke krize).

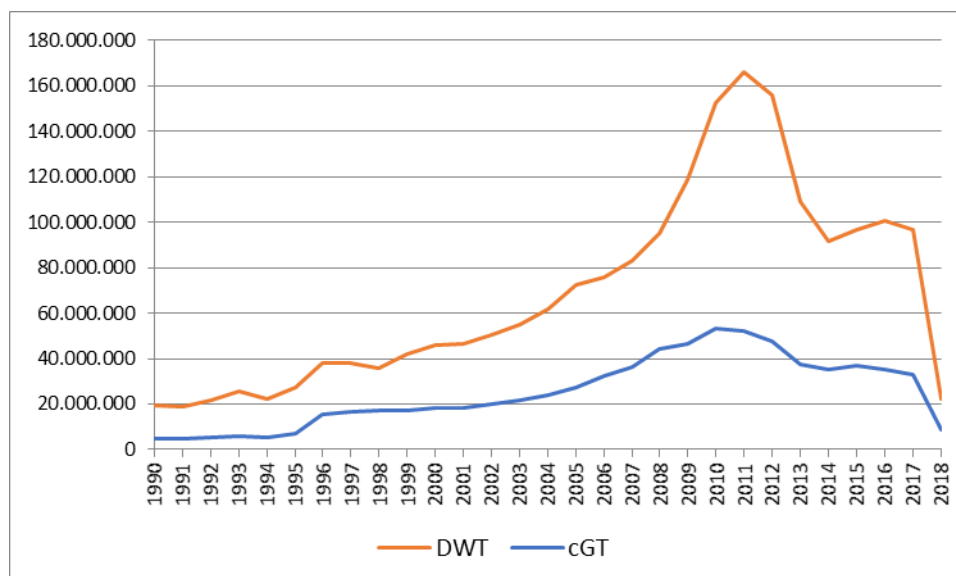
Toj činjenici u prilog ide i podatak o očekivanom svjetskom porastu pomorskog prometa po stopi od oko 3,4 % u 2018. godini tj. na oko 12 milijardi tona, suprotno negativnim trendovima u svjetskoj ekonomiji.

Nedavni potezi SAD-a i Kine sa najavom novih carinskih mjera, otvaraju vrata nesigurnosti ovakvih procjena. Povećane carine SAD-a na niz kineskih proizvoda, ponajprije će utjecati na smanjenje kontejnerskog prometa, dok će kineske protumjere imati utjecaj na promet soje, vozila, propana i nekih kemikalija.

Ukupan pomorski promet između SAD-a i Kine u 2017. godini, činio je oko 2 % svjetskog pomorskog prometa u količini prevezenih tona robe (preko 200 milijuna tona). Ukupan kontejnerski promet između dviju zemalja čini oko 7 % svjetskog prometa, a rasutog tereta oko 8 %.

Isporuke

	Broj brodova	TDW	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	348	22.015.677	8.592.478



Svjetska Knjiga narudžbi (Ožujak 2018.)

R.br.	Zemlja	Nosivost (t)	%
1.	Kina	91.117.615	45,64%
2.	J. Koreja	47.886.774	23,98%
3.	Japan	47.039.416	23,56%
4.	Filipini	5.096.401	2,55%
5.	Vijetnam	1.979.768	0,99%
6.	Tajvan	1.334.104	0,67%
7.	Brazil	1.012.414	0,51%
8.	Rusija	730.524	0,37%
9.	Hrvatska	669.784	0,34%
10.	Španjolska	559.739	0,28%
11.	SAD	398.782	0,20%
12.	Njemačka	266.899	0,13%
13.	Indonezija	160.466	0,08%
14.	Turska	157.461	0,08%
15.	Finland	150.700	0,08%
16.	Italija	103.575	0,05%
17.	Nizozemska	97.593	0,05%
18.	Singapur	96.671	0,05%
19.	Bangladeš	69.900	0,04%
20.	Francuska	67.456	0,03%
21.	Ostali	658.968	0,33%
	UKUPNO	199.655.010	100,00%
	Europa	2.923.365	1,46%

R.br.	Zemlja	Kompenzirana bruto tonaža (cGT)	%
1.	Kina	28.597.815	37,16%
2.	J. Koreja	16.275.330	21,15%
3.	Japan	15.627.677	20,30%
4.	Italija	2.959.950	3,85%
5.	Njemačka	2.803.012	3,64%
6.	Francuska	1.506.660	1,96%
7.	Filipini	1.457.453	1,89%
8.	Finska	1.394.316	1,81%
9.	Vijetnam	1.012.287	1,32%
10.	Hrvatska	569.056	0,74%
11.	Rusija	465.026	0,60%
12.	Brazil	456.410	0,59%
13.	Tajvan	430.973	0,56%
14.	Norveška	394.191	0,51%
15.	SAD	393.292	0,51%
16.	Singapur	357.524	0,46%
17.	Španjolska	324.085	0,42%
18.	Nizozemska	297.138	0,39%
19.	Turska	240.544	0,31%
20.	Indonezija	197.857	0,26%
21.	Ostali	1.204.417	1,56%
	UKUPNO	76.965.013	100,00%
	Europa	11.293.372	14,67%

Europska Knjiga narudžbi (Ožujak 2018.)

R.br.	Zemlja	Nosivost (t)	%
1.	Rusija	730.524	24,99%
2.	Hrvatska	669.784	22,91%
3.	Španjolska	559.739	19,15%
4.	Njemačka	266.899	9,13%
5.	Turska	157.461	5,39%
6.	Finska	150.700	5,16%
7.	Italija	103.575	3,54%
8.	Nizozemska	97.593	3,34%
9.	Francuska	67.456	2,31%
10.	Norveška	55.465	1,90%
11.	Rumunjska	29.514	1,01%
12.	Poljska	25.885	0,89%
13.	Bugarska	4.300	0,15%
14.	Grčka	2.500	0,09%
15.	Velika Britanija	1.700	0,06%
16.	Ostali	270	0,01%
	UKUPNO	2.923.365	100,00%

R.br.	Zemlja	Kompenzirana bruto tonaža (cGT)	%
1.	Italija	2.959.950	26,21%
2.	Njemačka	2.803.012	24,82%
3.	Francuska	1.506.660	13,34%
4.	Finska	1.394.316	12,35%
5.	Hrvatska	569.056	5,04%
6.	Rusija	465.026	4,12%
7.	Norveška	394.191	3,49%
8.	Španjolska	324.085	2,87%
9.	Nizozemska	297.138	2,63%
10.	Turska	240.544	2,13%
11.	Rumunjska	190.890	1,69%
12.	Poljska	66.716	0,59%
13.	Velika Britanija	32.520	0,29%
14.	Portugal	27.117	0,24%
15.	Grčka	10.723	0,09%
16.	Ostali	11.428	0,10%
	UKUPNO	11.293.372	100,00%

S krajem ožujka 2018. godine u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.065 brodova, sa 199,7 milijuna dwt i 77 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s udjelom od 45,6 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno 37,2 % (mjereno u cGT), a slijede Južna Koreja s 24 % (u dwt) i 21,2 % (u cGT), te Japan s 23,6 % (mjereno u dwt) i 20,3 % (mjereno u cGT).

Europska brodograđevna industrija zauzima 5. mjesto s udjelom od 1,5 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), dok mjereno u cGT-ima, sa 14,7 % zauzima 4. poziciju, iza Kine, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 9. poziciju s udjelom od 0,34 % (mjereno u dwt), odnosno 10. poziciju s udjelom od 0,74 % (mjereno u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 2. poziciju s udjelom od 22,9 % (mjereno u dwt), odnosno 5. poziciju s 5 % (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 %).

U 2018. godini, do kraja ožujka, najveću količinu brodova u svjetskim razmjerima isporučila je Kina – 11,1 milijuna cGT-a, cijela Europa 2,2 milijuna cGT-a, a od europskih zemalja najviše Italija - 0,5 milijuna cGT-a.

Novosti

1. EUROPA

Francuski putnički brodar Ponant, naručio je 2 (dva) nova putnička broda za polarna krstarenja klase „Explorer“ (brodovi će dobiti imena „Le Bellot“ i „Le Surville“). Isporučka ovih brodova planirana je u prvom i drugom kvartalu 2020. Kao i prethodna 4 (četiri) broda, gradnja ovih brodova ugovorena je sa norveškim brodogradilištem „Vard“, članicom Fincantieri Grupe. Trupovi će biti građeni u rumunjskom brodogradilištu „Vard Tulcea“, a završno opremanje će biti izvedeno u norveškom brodogradilištu. Brodovi su dužine 131 m, širine 18 m, brzine 15 čvorova, imaju 23.327 cGT-a, te kapacitet za 180 putnika.

Švedski putnički brodar Viking Cruises naručio je gradnju 6 (šest) novih putničkih brodova u Fincantieru, čime će se suradnja s ovim brodogradilištem (s uključenim opcijama) povećati na 16 brodova (najviše brodova što je do sada Fincantieri ugovorio s jednim brodarom). Brodovi će biti isporučeni u 2024., 2025., 2026. i 2027. Brodovi će imati 66.897 cGT-a, te kapacitet za 930 putnika.

Nizozemska brodograđevna grupacija Damen je u završnom postupku kupnje rumunjskog brodogradilišta Mangalia, te se sada još jedino, prije završetka cijele operacije kupnje, očekuje odobrenje rumunjske Vlade.

Francuska brodograđevna grupacija Naval Group objavila je da je počela s procesom nabave prve tranše vojne opreme za gradnju 5 (pet) fregata (FTI), a koje će biti građene za francusku ratnu mornaricu. Prva fregata bit će isporučena mornarici 2023. godine.

Najveći putnički brod na svijetu – „Symphony of the Seas“ ispušten je od strane brodogradilišta STX France putničkom brodaru Royal Caribbean Cruise International. Treći brod iz serije bit će ispušten u 2021. godini. STX

France i i Royal Caribbean Cruise International, zajedničkim radom na optimiziranju projekta, smanjili su potrošnju energije, kao i emisiju štetnih tvari u okoliš. Tako su poboljšana hidrodinamička svojstva broda i u znatnoj mjeri povećana upotreba otpadne topline, što je utjecalo na smanjenje potrošnje energije za oko 25 %.

Talijanska brodograđevna grupacija Fincantieri obznanila je financijske rezultate za 2017. godinu. Na ukupan prihod od oko 5 milijardi EUR, Fincantieri je imao neto zaradu od oko 53 milijuna EUR. Za usporedbu u 2016. godini je na ukupan prihod od oko 4,4 milijarde EUR imao neto dobit od oko 25 milijuna EUR. U aktualnoj Knjizi narudžbi, Fincantieri ima 106 brodova, od čega 26 putničkih brodova za krstarenja, a ukupna vrijednosti svih ugovorenih brodova je oko 26 milijardi EUR, dok ugovoreni poslovi osiguravaju punu zaposlenost u slijedećih 5 godina.

2. KINA

Nove narudžbe u kineskim brodogradilištima su u velikom porastu u odnosu na početak 2017., pa je tako zabilježen porast od čak 450 %. S druge pak strane, jaki Yuan i rastuće cijene čeličnih limova i profila, imaju snažan utjecaj na poslovne rezultate. Kineska brodograđevna udruga izvijestila je tako o količini od 12,3 milijuna dwt novougovorenih brodova. Ukoliko se ovakvi trendovi nastave, neka brodogradilišta bi ponovo u 2018. godini mogla poslovati s dobiti, nakon nekoliko godina ostvarenih velikih gubitaka.

Kinesko tržište putničkog prometa, nastavlja sa silaznim trendovima. Tako su Royal Caribbean Cruises i njegov kineski partner Ctrip, objavili da su završili partnerstvo kroz njihovu kinesku kompaniju SkySea Cruise Line. Prema postignutom dogovoru, prodat će se putnički brod u vlasništvu kompanije (star 3 godine), te se očekuje da će cijela transakcija s gašenjem kompanije biti gotova do kraja 2018. Kad je osnovana početkom 2015. godine, kompanija SkySeaCruise Line bila je promovirana kao prva domaća putnička kompanija prilagođena kineskom tržištu, koja se sada nakon samo 3 godine gasi.

Kineska Vlada namjerava udružiti 2 najveće kineske brodograđevne grupacije CSSC (China State Shipbuilding Corporation) i CSIC (China Shipbuilding Industry Corporation), kako bi postali ravnopravan tržišni suparnik južnokorejskim konglomeratima (Hyundai H.I., Samsung H.I., Daewoo Shipbuilding & Machinery Industry). Ovo spajanje dviju grupacija odobreno je od strane Kineskog državnog savjeta.

3. JUŽNA KOREJA

Jedna od vodećih južnokorejskih brodograđevnih grupacija Hyundai Heavy Industries, obznanila je namjeru uvođenja robota u procesu gradnje brodova, s krajnjim ciljem povećanja produktivnosti i smanjenja troškova gradnje broda. Ovakav potez je nastavak ranije započetih aktivnosti, s početka 2017. godine, kad je u probni rad pušten sustav robota u brodogradilištu u Ulsanu. Prema do sada dostupnim informacijama, sustav robota se bazira na automatskim tehnološkim procesima i to u formiranju 3D zaobljenih oblika trupa brodova.

Južnokorejska brodograđevna industrija i u 2018. godini nastavlja s kontinuiranim zapošljavanjem svojih kapaciteta. To je povoljna vijest, budući je od 2016. godine, nedostatak dovoljne količine novih poslova doveo mnoga brodogradilišta u ozbiljne financijske teškoće. Prema poslovnim pokazateljima znakovi oporavka bi se mogli jasnije viedjeti tek u drugoj polovici 2018. godine. Do sada su u 2018. godini Samsung H.I. i Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering ugovorili poslove vrijedne više od 1 trilijuna Won-a (oko 1 milijardu USD).

Južnokorejska Vlada je donijela odluku o restrukturiranju 2 posrnula „srednje-velika“ brodogradilišta Sungdong Shipbuilding i STX Offshore and Shipbuilding Co. Dok je Sungdong već ušao u stečajni postupak, STX je smanjio za 75 % radnu snagu. Detalji planova restrukturiranja za sada nisu poznati, no južnokorejska Vlada je odlučila kroz restrukturiranje pokušati spasiti ova 2 „srednje-velika“ brodogradilišta.

Južnokorejska brodograđevna industrija nalazi se pred ozbiljnim izazovima daljne opstojnosti. Unatoč povećanom broju ugovorenih brodova u ovoj godini, količina novougovorenih poslova nije dostatna za pokriće svih raspoloživih kapaciteta. Iako su predviđanja kretanja stanja na svjetskom brodograđevnom tržištu u godinama pred nama, donekle optimistična, južnokorejski brodograđevni stručnjaci predviđaju da će daljnju sudbinu brodograđevne industrije definirati spremnost države za daljnu državnu potporu, uvođenje novih – strožih propisa za zaštitu okoliša, kao i očekivani porast cijene čeličnih proizvoda (limova i profila).

Južnokorejske banke koje financijski prate brodograđevnu industriju, odlučile su povećati limit za izdavanje garancija za avansna plaćanja južnokorejskim brodogradilištima i to za 50 % u odnosu na kvotu iz 2017. godine. Ovakav potez je posljedica povećanog ugovaranja brodova u 2018. godini.

4. JAPAN

Brodogradilište Oshima Shipbuilding razvilo je novo ekološki prihvatljivije brodsko pogonsko gorivo, za koje se tvrdi da će zadovoljavati sve nove stroge propise o emisiji štetnih plinova. Novo gorivo, naziva „Super Eco Fuel“, mješavina je LCO („lightcycle oil“), GTL („gas to liquid“, gorivo proizvedeno iz prirodnog plina) i vode. Postojeći pogonski motori mogu koristiti ovo novo gorivo bez ikakvih preinaka na motorima, te zadovoljavaju sve propise o ograničenju emisije SOX i NOX.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bio ukupno 721 **brod za rasuti teret**, s oko 81,2 milijuna tdw, što predstavlja 9,9 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bilo ukupno 750 **tankera**, s oko 79,5 milijuna tdw, što predstavlja 10,1 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bio ukupno 381 **kontejnerski brod** s oko 29,4 milijuna tdw, što predstavlja 11,5 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bilo ukupno 69 **LPG tankera** s oko 2,3 milijuna tdw, što predstavlja 9,2 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bilo ukupno 117 **LNG tankera** s oko 9,7 milijuna tdw, što predstavlja 23,4 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.3.2018. bilo ukupno 277 **offshore** brodova s oko 0,7 milijuna tdw, što predstavlja 7,7 % aktualne flote offshore brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 31.3.2018. bilo ukupno 59.378 brodova s oko 1.853,8 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.367 brodova, s oko 1.936,1 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 952,6 milijardi USD

Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su i nadalje u porastu (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; nešto veći porast zabilježen je kod „Suezmax“ tankera (157.000 tdw) +5,1 %;

VLCC – 86,5 m. USD

Suezmax – 58,5 m. USD

Aframax – 45,5 m. USD

MR tanker – 35,3 m.USD

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

6.000 CEU – 61 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na prosinac 2017. u porastu i to u rasponu od 1,7 do 3,4 %;

Capesize – 46 m. USD

Panamax – 26,5 m. USD

Handymax – 24,5 m. USD

Handysize – 22,5 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na prosinac 2017., u porastu i to za kapacitet broda od 13.000 TEU +1,3 %, a za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) za +4,6 %;

13.000 TEU – 110 m. USD

2.750 TEU – 31 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na razini od 128, a u odnosu na stanje u prosincu 2017., je u porastu za +1,6 %

- **Cijene brodova za rezališta** su krajem ožujka 2018. bile u porastu u odnosu na prosječne cijene iz 2017., te su se kretale na razini od oko **435 USD/t za tankere** i **455 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 5 odnosno 6 %)

- **Cijene polovnih tankera** su krajem ožujka 2018. u odnosu na kraj ožujka 2017. bile u porastu od +7 %, za **brodove za rasuti teret** u porastu za +8 % i za **kontejnerske brodove** u porastu za +9 %; ovakvi trendovi ukazuju na stabilnu potražnju za sve ove tipove brodova (koji čine oko 89 % svjetske trgovačke flote, mjereno u tdw)

Vozarine

- **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su krajem ožujka 2018. bile u padu od oko 26 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 20.000 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

- **Vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** su krajem ožujka 2018. bile uglavnom u blagom padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017., pa su tako za Panamax tankere (74.000 tdw) bile na razini od 12.625 USD/dan (pad od 3,5 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.500 USD/dan (porast od 2,1 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 11.250 USD/dan (pad od 1,6 %)

- **Vozarine za tankere za kemikalije (jednogodišnji najam)** (veličine 20.000 tdw, tankovi od nehrđajućeg čelika) su krajem ožujka 2018. bile u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 13.000 USD/dan (pad od 1 %)

- **Vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m³) su krajem ožujka 2018. bile u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 16.439 USD/dan (pad od 9,8 %)

- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su krajem ožujka 2018. bile u većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 44.000 USD/dan (pad od 13 %), a za brod veličine 145.000 m³, na razini od 25.000 USD/dan (pad od 17 %)

- **Vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su krajem ožujka 2018. bile u osjetnom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 16.250 USD/dan za Capesize (porast od 7,3 %), 13.125 USD/dan za Panamax (porast od 23,1 %), 13.000 USD/dan za Supramax (porast od 32 %) i 11.000 USD/dan za Handysize (porast od 36 %)

- **Vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) su krajem ožujka 2018. bile porastu u odnosu na prosječne vozarine u 2017. i kretale su se ovisno o veličini broda od 7.800 – 10.000 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (brod bez dizalica) je bila na razini od 9.250 USD/dan (porast od 29,3 % u odnosu na 2017.)

- **Vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) su krajem ožujka 2018. bile u blažem porastu u odnosu na prosječne vozarine u 2017., pa su tako za velike **AHTS** brodove (Anchor handling tug supply vessel) bile

na razini od oko 17.000 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 razini od 8.500 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 razine vozarina od 2014. do sredine 2017. je zaustavljen i sada se uočava stabilno tržište, s trendom većeg 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