Hrvatska brodogradnja
Jadranbrod d.d.

CROATIA, 10020 ZAGREB, Avenija V.Holjevca 20
Tel: +385 (01) 6596-999, Fax + 385 (01) 6596-980
Ured dir. +385 (01) 6596-959, Fax: (01) 6596-985

CROATIAN SHIPBUILDING CORPORATION http://www.hb.hr e-mail: hb@hb.hr

Svjetsko brodograđevno tržište – lipanj 2018.

Općenito

Prvih 6 mjeseci 2018. godine govore o stanju stabilne, ali relativno niže razine aktivnosti na tržištu. Naime, ugovaranje brodovlja u prvih 6 mjeseca je i nadalje u padu od oko 15 % u odnosu na isti period 2017. Ovakav trend nije iznenađujući, obzirom na aktualna svjetska kretanja (u prometu roba i usluga), a ukoliko se u ostatku godine nastave slični trendovi, razina cijena novogradnji će ostati na sadašanjim razinama uz mogućnost manjih promjena, ali ne bitno značajnih. Također, ovakvi trendovi će se odraziti i na sadašnje razine vozarina, pa se u tom smislu ne očekuju značajnije promjene.

Prvu polovicu 2018. godine, obilježile su slijedeće karakteristike:

- "ClarkSea Index" (indeks proječnih zarada u prijevozu roba na globalnom pomorskom tržištu) porastao je za 9 % u odnosu na isti period 2017. godine, no još uvijek je 6 % ispod prosjeka ovog indeksa, od uvođenja 2009. godine

- Prosječne zarade na tržištu brodova za rasuti teret porasle su za 23 % u odnosu na isti period 2017. godine; prosječna zarada za "Capesize" veličinu broda (180.000 tdw) porasla je za 16 %

- Prosječne vozarine za kontejnerske brodove su u porastu, a u odnosu na prvu polovicu 2017. godine, indeks prosječnih vozarina je porastao za 38 %

- Prosječne zarade na tržištu tankera pale su za 34 % u odnosu na prvu polovicu 2017. godine; prosječna zarada za "VLCC" veličinu (320.000 tdw) na "spot"" tržištu pala je za 73 %

- Tržište LPG plinskih tankera i nadalje je vrlo izazovno, s počesto nepredvidljivim kretanjima, dok je tržište LNG plinskih tankera vrlo obećavajuće s porastom zarade od 64 %, u odnosu na prvu polovicu 2017. godine

- Procjene rasta globalnog tržišta prometa roba i usluga na godišnjoj razini, kreću se na razini od 3,2 %, mjereno u tonama prevezenih roba, odnosno na razini od 3,6 % mjereno u tona-milja, što predstavlja pad u odnosu na 2017. godinu (zabilježen porast od 4,2 %), no ovakav rast je vrlo blizu prosječnom rastu od 2009. godine

- Rast svjetske trgovačke flote je usporen, te je u prvoj polovici 2018. godine zabilježen porast od 1,3 % (mjereno u tdw)

- Svjetska Knjiga narudžbi je danas na razini od oko 10,2 % svjetske flote brodova, dok je u 2008. godini (godina najveće ekspanzije na tržištu), taj odnos bio na razini od čak 50 %

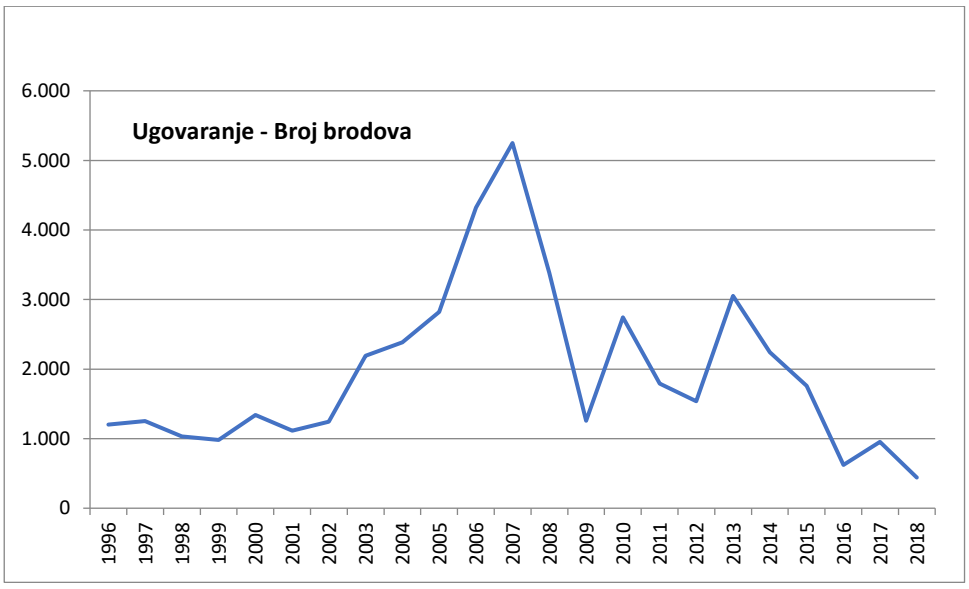
- Isporuke brodova u prvoj plovici 2018. godine (mjereno u tdw), pale su za oko 25 % u odnosu na prvu polovicu 2017. godine,dok su nove narudžbe pale za oko 28 % u odnosu na trendove prije svjetske financijske krize

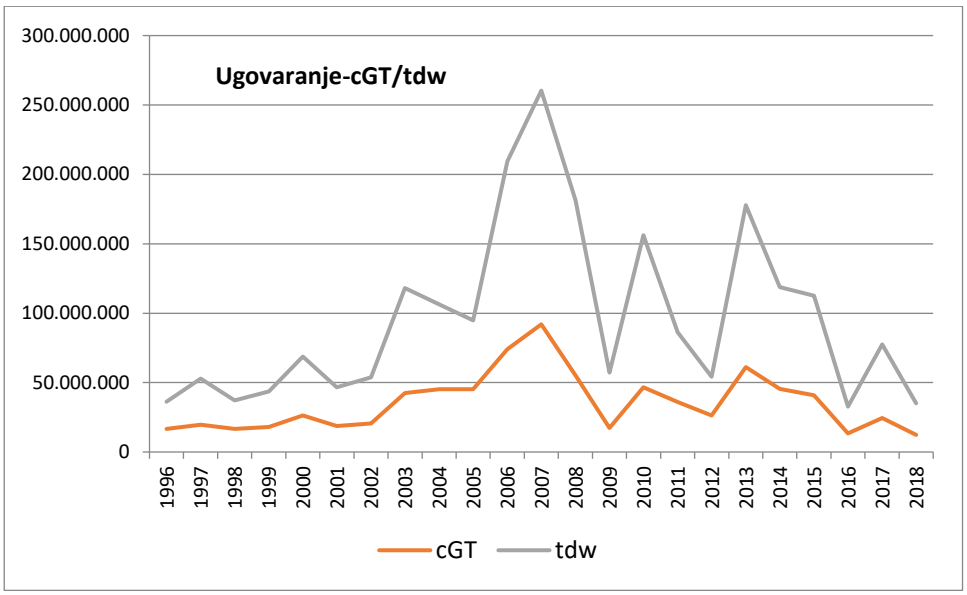
- Promet prodanih i kupljenih brodova na tržištu polovnih brodova je i nadalje oko 29 % iznad prosječnih razina od 2009. godine, dok je Indeks prodaje polovnih brodova u porastu za oko 16 % u odnosu na prvu polovicu 2017. godine

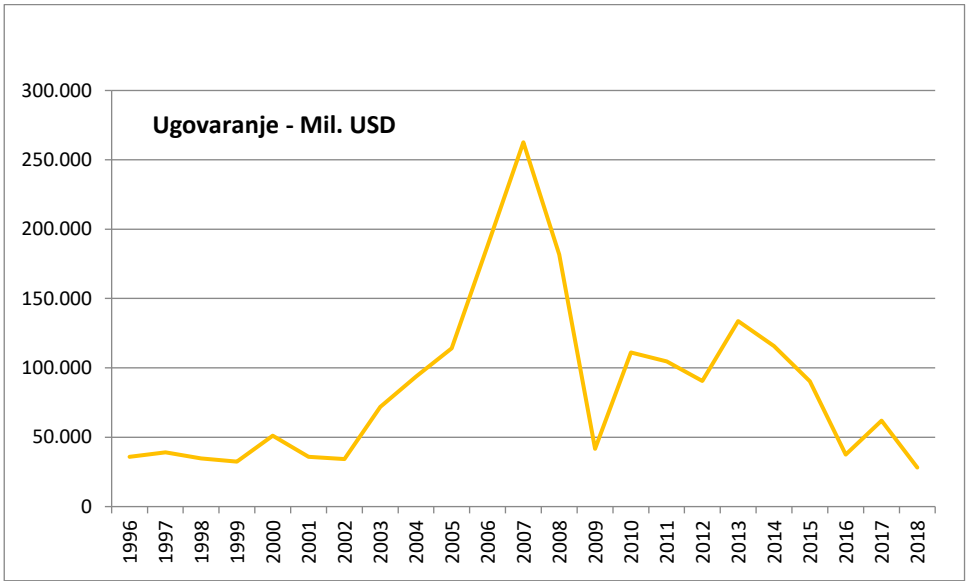
Novi ugovori

Novi ugovori

	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	441	12,3	35,1	28,2







Od 441 ugovorenog broda u prvih šest mjeseci 2018. godine (12,3 mil. cGT-a; 35,1 mil. tdw, ukupne vrijednosti 28,2 milijardi USD), najveći broj brodova ugovorila je Kina - 203, J. Koreja je vodeća po količini cGT-a – 5 milijuna cGT, kao i po vrijednosti ugovorenih brodova – 9,5 milijardi USD; za usporedbu hrvatska brodogradilišta su u 2018. godini ugovorila 3 plovne jedinice, ukupne vrijednosti oko 2 milijuna USD.

Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u svijetu, u prvih 6 mjeseci 2018. godini (mjereno u cGT-ima), na **tankere** (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne produkte) odnosi se oko 23 %, na **brodove za rasuti teret** oko 20 %, na **kontejnerske brodove** oko 18 %, na **LNG plinske tankere** oko 15 %, na **putničke brodove** oko 8 %, na **RO – RO brodove** oko 3 %, na **LPG plinske tankere i offshore brodove** oko 2 %. Na sve **ostale tipove brodova** odnosi se oko 9 %.

U prvih šest mjeseci 2018., za većinu tipova brodova uočava se stabilna potražnja, iako na manjim razinama nego u istom razdoblju 2017. Također, u odnosu na početak 2018., zamjećuje se jačanje potražnje na tržištu kontejnerskih brodova, tankera i brodova za rasuti teret.

Najveći pad ugovorenog brodovlja u 2018. godini u odnosu na 2017. godinu, zabilježen je kod tankera za kemikalije i specijalne terete (- 68 %), brodova za rasuti teret (- 38 %), tankera za sirovu naftu (-26 %), te offshore brodova (- 25 %).

Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 2 – 187 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (+ 187 %).

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.

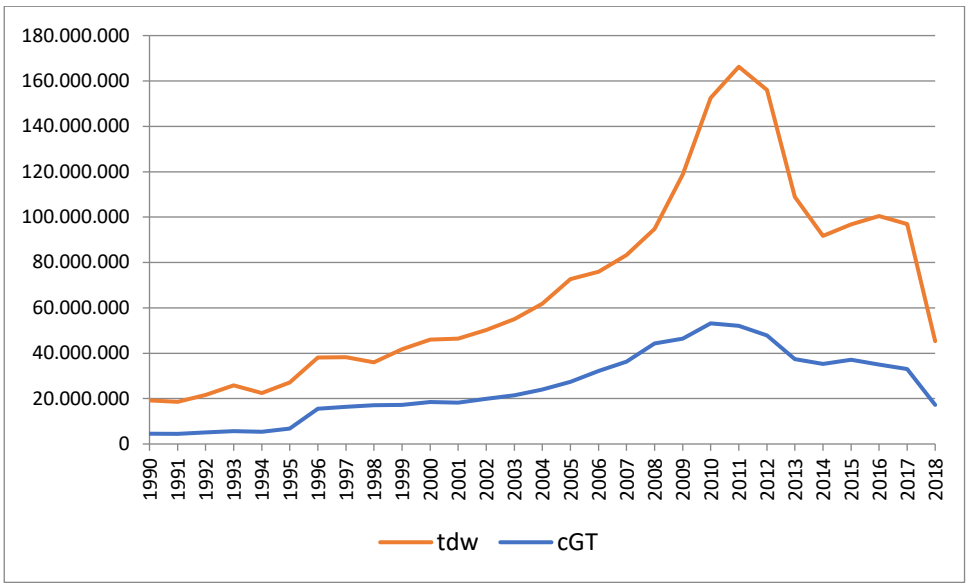
Za hrvatska brodogradilišta, najbolje godine su bile u periodu od 2004. -2007. U tom periodu hrvatska brodogradilišta su isporučivala prosječno godišnje 25 brodova, sa oko 856.700 DWT i oko 424.600 cGT. Za usporedbu, u 2017. godini hrvatska brodogradilišta su isporučila ukupno 10 plovnih jedinica s oko 154.700 tdw i oko 110.000 cGT, dakle oko 20 – 25 % od najboljih godina. U prvoj polovici 2018. godine isporučena je jedna manja plovna jedinica.

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 stanje na svjetskom tržištu stabilizirati i kretati u slijedećim godinama do maksimalnih 2.000 isporučenih brodova godišnje.

U prvih 6 mjeseci 2018., isporučen je ukupno 691 brod, sa oko 45,3 milijuna tdw i oko 17,3 milijuna cGT-a. U odnosu na 2017., po broju brodova u 2018. isporučeno je 47 %, po količini tdw-a također 47 %, te po količini cGT-a 52 %. Ovakvi trendovi nam govore da će po svemu sudeći i 2018. po količini isporučenog brodovlja biti na sličnim razinama kao i 2017. godina.

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	691	45.304.147	17.254.615



Svjetska Knjiga narudžbi (Lipanj 2018.)

R.br.	Zemlja	Nosivost (t)	%
1.	Kina	89.523.100	45,05%
2.	Južna Koreja	53.410.113	26,88%
3.	Japan	44.009.508	22,15%
4.	Filipini	4.332.522	2,18%
5.	Vijetnam	1.917.551	0,97%
6.	Tajvan	1.125.756	0,57%
7.	Brazil	879.323	0,44%
8.	Rusija	800.186	0,40%
9.	Španjolska	559.739	0,28%
10.	Hrvatska	461.184	0,23%
11.	SAD	363.138	0,18%
12.	Njemačka	239.678	0,12%
13.	Turska	152.839	0,08%
14.	Finska	142.800	0,07%
15.	Indonezija	137.505	0,07%
16.	Nizozemska	129.559	0,07%
17.	Italija	77.600	0,04%
18.	Bangladeš	69.900	0,04%
19.	Francuska	67.456	0,03%
20.	Singapur	61.941	0,03%
	OSTALI	248.160	0,12%
	Ukupno	198.709.558	100,00%
	Europa	2.741.338	1,38%

R.br.	Zemlja	Kompenzirana bruto tonaža (cGT)	%
1.	Kina	28.254.131	37,54%
2.	Južna Koreja	17.483.715	23,23%
3.	Japan	14.193.585	18,86%
4.	Njemačka	2.733.831	3,63%
5.	Italija	2.721.584	3,62%
6.	Francuska	1.671.412	2,22%
7.	Finska	1.276.319	1,70%
8.	Filipini	1.191.748	1,58%
9.	Vijetnam	963.201	1,28%
10.	Norveška	575.860	0,77%
11.	Rusija	484.536	0,64%
12.	Hrvatska	479.940	0,64%
13.	Singapur	440.052	0,58%
14.	Brazil	393.773	0,52%
15.	Španjolska	357.190	0,47%
16.	SAD	344.383	0,46%
17.	Nizozemska	318.831	0,42%
18.	Tajvan	315.882	0,42%
19.	Turska	264.010	0,35%
20.	Indonezija	199.705	0,27%
	OSTALI	607.620	0,81%
	Ukupno	75.271.308	100,00%
	Europa	11.154.195	14,82%

Europska Knjiga narudžbi (Lipanj 2018.)

R.br.	Zemlja	Nosivost (t)	%
1.	Rusija	800.186	29,01%
2.	Španjolska	559.739	20,29%
3.	Hrvatska	472.184	17,12%
4.	Njemačka	239.678	8,69%
5.	Turska	172.396	6,25%
6.	Finska	142.800	5,18%
7.	Nizozemska	101.434	3,68%
8.	Italija	88.575	3,21%
9.	Francuska	67.456	2,45%
10.	Norveška	55.640	2,02%
11.	Poljska	25.885	0,94%
12.	Rumunjska	25.826	0,94%
13.	Bugarska	4.300	0,16%
14.	Velika Britanija	1.700	0,06%
15.	Portugal	270	0,01%
	UKUPNO	2.758.069	100,00%

R.br.	Zemlja	Kompenzirana bruto tonaža (cGT)	%
1.	Italija	2.873.670	26,01%
2.	Njemačka	2.647.069	23,96%
3.	Francuska	1.506.660	13,64%
4.	Finska	1.276.319	11,55%
5.	Norveška	622.038	5,63%
6.	Rusija	484.536	4,39%
7.	Hrvatska	460.565	4,17%
8.	Španjolska	326.930	2,96%
9.	Nizozemska	297.482	2,69%
10.	Turska	283.896	2,57%
11.	Rumunjska	129.671	1,17%
12.	Poljska	66.716	0,60%
13.	Velika Britanija	32.520	0,29%
14.	Portugal	27.117	0,25%
15.	Bugarska	8.738	0,08%
	Ostali	3.624	0,03%
	UKUPNO	11.047.551	100,00%

S krajem lipnja 2018. godine u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.017 brodova, sa 198,7 milijuna tdw i 75,3 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s udjelom od 45 % Svjetske knjige narudžbi (mjereno u tdw), odnosno 37,5 % (mjereno u cGT), a slijede Južna Koreja sa 27 % (u tdw) i 23 % (u cGT), te Japan s 22,2 % (mjereno u tdt) i 18,9 % (mjereno u cGT).

Europska brodograđevna industrija zauzima 5. mjesto s udjelom od 1,4 % Svjetske knjige narudžbi (mjereno u tdw), dok mjereno u cGT-ima, sa 14,8 % zauzima 4. poziciju, iza Kine, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 10. poziciju s udjelom od 0,23 % (mjereno u tdw), odnosno 12. poziciju s udjelom od 0,64 % (mjereno u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 3. poziciju s udjelom od 17,1 % (mjereno u tdw), odnosno 7. poziciju s 4,2 % (mjereno u cGT).

U Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 59. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 72. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 99. mjestu, Brodosplit na 126. mjestu, te Brodotrogir na 141. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta. Sva 4 hrvatska brodogradilišta zajedno nalaze se na 44. mjestu.

I nadalje, najveće svjetsko brodogradilište je južnokorejski Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), koje mjereno u cGT-ima, drži oko 7,6 % Svjetske knjige narudžbi. Najveće europsko brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,4 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 11,6 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća europska grupacija talijanski Fincantieri (s nedavnom akvizicijom STX France-a) sa oko 5,8 % Svjetske knjige narudžbi.

U Europskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 9. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 10. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 13. mjestu, Brodosplit na 20. mjestu, te Brodotrogir na 24. mjestu.

U prvih 6 mjeseci 2018. godine, najveću količinu brodovlja isporučila su kineska brodogradilišta s oko 5,6 milijuna cGT, zatim južnokorejska brodogradilišta s oko 4,2 milijun cGT, te japanska brodogradilišta s oko 3,5 milijuna cGT. Sva ostala svjetska brodogradilišta su isporučila oko 4 milijuna cGT.

Novosti

EUROPA

KV Holding AS, norveška kompanija u vlasništvu norveškog putničkog operatora Hurtigruten, pokrenula je proces preuzimanja 100 % dionica norveškog brodogradilišta Kleven Verft AS. Kupnjom tih dionica, KV Holding AS, postat će i vlasnik kompanija Kleven Maritime Contracting AS i Kleven Maritime Technology AS. Ostale kompanije iz grupacije (uključivo i brodogradilište Myklebust Verft AS) ostat će u vlasništvu dosadašnjih vlasnika Kleven-a.

Danski ministar gospodarstva ponovo je kritizirao južnokorejske vlasti, koje otvoreno podupiru poslovanje južnokorejskih brodogradilišta nedozvoljenim državnim potporama. On očekuje da će dansko nezadovoljstvo i nastojanja za zaustavljanjem takve prakse imati potporu i u službenim tijelima EU, te je izrazio nezadovoljstvo do sada učinjenim na razini OECD-a.

Njemačka planira proširiti svoje remontne kapacitete, pa je tako osnovan Sjeverno-njemački poslovni centar za remont i konverzije (koji uključuje dva plutajuća doka za remont) u gradu Brake (u pokrajini Weser), na teritoriju nekadašnjeg brodogradilišta, koje već dulje vrijeme nije u funkciji.

Velika putnička brodarska kompanija Royal Caribbean Cruises (RCL) kupuje većinski paket dionica (66,7 %) u drugoj brodarskoj putničkoj kompaniji Silversea Cruises. Vrijednost cijele transakcije procjenjuje se na oko 1 milijardu USD, a procjena vrijednosti kompanije Silversea Cruises, kreće se oko 2 milijarde USD.

Norveška kompanija Rolls-Royce, ugovorila je proizvodnju brodskih diesel motora koji će se ugraditi na offshore brodovima koji se trenutno grade u Brazilu. Radi se o seriji 2 AHTS broda, nosivosti 2.700 t u gradnji u brodogradilištu Oceana Estaleiro, Itajai. Nova narudžba predstavlja nastavak ranije uspješne suradnje ovih kompanija na sličnim poslovima.

Talijanska brodarska grupacija Grimaldi Group, ugovorila je izradu i ugradnju „scrubber“-a od kompanije Alfa Laval PureSOx na 5 svojih kontejnerskih brodova (trenutno u najmu pod kompanijom Atlantic Container Line (ACL).

JUŽNA KOREJA

Korea Ocean Business Corporation (KOTC), južnokorejska financijska kuća (pod izravnom ingerencijom države), donijela je odluku o dodjeli subvencije u iznosu od 251 mil. USD, namijenjenih za obnovu domaće trgovačke flote. Prvih 6 kompanija koje su dobile subvenciju su: Hyundai Merchant Marine (HMM), Sinokor Merchant Marine, CK Line, Namsung Shipping, Pan Continental Shipping i Dongjin Shipping. Subvencija će se koristiti za obnovu flote i to na način da će se stari brodovi dati u rezališta, a naručivati se novi – ekološki prihvatljivi. U sklopu tog programa, HMM je najavio da će ubrzo u 3 (tri) domaća brodogradilišta naručiti 20 „mega“ kontejnerskih brodova.

Izvršni direktor južnokorejskog brodogradilišta Daewoo Shipbuilding Marine & Engineering (DSME) Jung Sung Lee, objavio je da plan vrijednosti ugovorenih brodova u ovoj godini na razini 9,1 milijardi USD. Također, u preostalih 5 mjeseci 2018., očekuje ugovoranje novih brodova u vrijednosti oko 7 milijardi USD, a što je vrlo blizu ranijim procjenama o ugovaranju 7,3 milijardi USD vrijednosti novih brodova. Ovako optimistični rezultati, mogli bi se i poboljšati, ukoliko se uspije ugovoriti više offshore jedinica, za koje se vode završni pregovori.

Južnokorejska brodograđevna industrija uspjela je u svibnju 2018. ugovoriti najveću količinu brodova, tj. više od njihovih glavnih konkurenata – Kine i Japana. Prema tržišnim izvještajima od 35 ugovorenih brodova s oko 1 milijun cGT-a, J.Koreja je ugovorila 15 brodova s oko 550.000 cGT-a, dok je Kina ugovorila 13 brodova s oko 250.000 cGT-a. Istovremeno, Njemačka je ugovorila 2 broda s oko 90.000 cGT-a, a Japan nije ugovorio niti jedan brod.

Južnokorejska Financial Services Commission (FSC), državna financijska agencija, objavila je da će financijski pomoći lokalne proizvođače brodske opreme. U ovom trenutku nisu poznati detalji takve potpore, no i na taj način se država aktivno uključuje u potporu svojoj posrnuloj brodograđevnoj industriji.

JAPAN

U japanskoj Vladi je i nadalje prisutno rastuće nezadovoljstvo svim mjerama državne pomoći koju Kina i Južna Koreja otvoreno daju svojim brodograđevnim industrijama. Premijer Shinzo Abe je taj stav japanske Vlade iznio i na trilateralnom sastanku. Unatoč izraženom nezadovoljstvu, nije za očekivati da će Kina i Južna Koreja poduzeti bilo kakve konkretne korake u pravcu ukidanja ili smanjenja nekih mjera potpore. Takvo otvoreno davanje potpore posrnulim brodograđevnim gigantima, drugim zemljama predstavlja velik i kompleksan problem i to ne samo zbog nelojane konkurencije (pritisak na cijene), nego i zbog širenja kapaciteta.

Japanski brodograđevni gigant JMU (Japan Marine United) prezentirao je novi projekt brodova za rasuti teret, tzv. „JSeries", kojim projektom se eliminiraju moguće negativne posljedice novih propisa za ovu vrstu i veličinu brodova. Novi projekt odnosi se na „Kamsarmax" tip brodova za rasuti teret (nosivosti oko 82.000 t), te će se novim dizajnom zadovoljiti svi zahtjevi za stukturnu čvrstoću konstrukcije broda (tzv. IACS Harmoized common structural rules), kao i novi zahtjevi za smanjenom emisijom štetnih plinova (NOx Tier III regulations i SOx 0,5 %). Unatoč tome što su novi zahtjevi za čvrstoću konstrukcije, kao i smanjenje štetnih plinova, utjecali na ugradnju dodatne opreme i povećanje težine konstrukcije, novim dizajnom postigla se ušteda u potrošnji goriva.

Japansko brodogradilište Mitsui E&S Shipbuilding, demantiralo je da namjerava zatvoriti svoje brodogradilište u Chibi, nakon što završi VLCC (tanker nosivosti 320.000 t), krajem 2019. Mitsui ima također brodogradilište i u Tamanu, koje će se u budućnosti orjentirati na gradnju vojnih brodova i neke specifične brodove trgovačke namjene. Prema tržišnim izvještajima, Mitsui trenutno ima u Knjizi narudžbi 20 brodova, za isporuku do travnja 2020. Pretežito se radi brodovima za rasuti teret, kao i manji broj VLCC tankera i patrolnih brodova.

Japanska Vlada razmatra mogućnost prijave Južne Koreje, Svjetskoj trgovinskoj organizaciji (WTO), zbog nedozvoljenih potpora brodograđevnoj industriji. Nelojalna tržišna utakmica utječe ponajprije na niske tržišne cijene novogradnji. Prema dostupnim podatcima, razne južnokorejske financijske institucije (a koje su pod direktnom kontrolom države) osigurale su financijsku potporu u visini 11 milijardi USD posrnulom brodograđevnom gigantu Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. i to u vremenu od 2015. pa do današnjih dana. Usporedno sa oporavkom financijske bilance brodogradilišta, dobijena financijska potpora koristila se i za značajno smanjenje cijena, pa je stoga konkurencija dovedena u neravnopravan položaj.

KINA

Danska brodar i logistički operator DFDS ugovorio je gradnju još jednog RO-RO broda u kineskom brodogradilištu Jinling Shipyard. Radi se nastavku suradnje s ovim brodogradilištem budući je u 2017. ovaj brodar ugovorio prva dva broda istih karakteristika. Inače, DFDS je vrlo aktivan na tržištu, pa već ima u narudžbi dva nova RO-PAX broda za isporuku u 2021. na njihovim baltičkim rutama, a koji bi zamijenili postojeće brodove na tim rutama. Također, jedan RO-PAX koji će biti uzet u najam, plovit će na rutama u La Manche-u.

Sun Bo, generalni direktor najvećeg kineskog brodograđevnog konglomerata China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), nalazi se pod istragom Komunističke Partije Kine, njene centralne komisije za nadzor discipline (CCDI), zbog sumnji u korupciju.

OECD (Organization of Economic Cooperation and Development) je kao jedan od prioriteta budućih razgovora izabrao diskusiju o novim pravilima državnih potpora, a poglavito u svjetlu aktualnih nedozvoljenih državnih potpora u Kini i Južnoj Koreji. Jedan od glavnih zadataka jest uključenje Kine u diskusiju, kao i pokušaj da se Kinu i Južnu Koreju privoli da potpišu predložene dokumente, kojima se predlažu nova pravila ponašanja u tržišnoj utakmici.

Iako se Kina do sada opredjeljivala uglavnom za gradnju trgovačkih brodova, u posljednje vrijeme vidljivi su i ponovni pokušaji ulaska na zahtjevno tržište putničkih brodova za krstarenja. Ovakvih pokušaja je posljednjih godina bilo sporadično, no pokazuje opredjeljenje Kine da u dogledno vrijeme pokuša osvojiti i ovo tržište, dosad rezervirano samo za europska brodogradilišta.

Kina je objavila javni natječaj za gradnju prvog nuklearnog ledolomca, koji bi prema analitičarima tržišta bio prvi korak prema gradnji prvog kineskog nuklearnog nosača aviona. Osim same funkcije razbijanja leda, brod bi trebao otvarati plovne puteve u polarnim područjima, kao i proizvoditi električnu energiju.

Brodograđevna tržišta

• U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 720 **brodova za rasuti teret**, s oko 80,3 milijuna tdw, što predstavlja 9,7 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend stabilne potražnje

• U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 734 **tankera**, s oko 69,8 milijuna tdw, što predstavlja 10 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje

• U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 363 **kontejnerska broda** s oko 28,4 milijuna tdw, što predstavlja 10,9 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend stabilne potražnje

• U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 68 **LPG tankera** s oko 2,2 milijuna tdw, što predstavlja 9,2 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje

• U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 110 **LNG tankera** s oko 9,1 milijuna tdw, što predstavlja 21,6 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend povećanja potražnje

• U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.6.2018. bilo ukupno 262 **offshore** brodova s oko 0,7 milijuna tdw, što predstavlja 7,3 % aktualne flote offshore brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje

• U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 30.6.2018. bilo ukupno 59.473 brodova s oko 1.864,9 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.586 brodova, s oko 1.947,9 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 955,5 milijardi USD

Cijene novih brodova

• Na **tankerskom** tržištu**, prosječne cijene novih brodova** su i nadalje u manjem porastu (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; nešto veći porast zabilježen je kod „VLCC" tankera (320.000 tdw) +3,6 %;

VLCC 320.000 tdw – 88,5 m. USD
Suezmax 157.000 tdw – 59 m. USD
Aframax 115.000 tdw – 47 m. USD
MR tanker 51.000 tdw – 35,3 m.USD

• Na tržištu **LNG tankera i LPG tankera, prosječne cijene novih brodova** u odnosu na ožujak 2018. stagniraju ili su u blažem padu;

LNG 174.000 m^3 – 180 m. USD
LPG 82.000 m^3 – 70,5 m. USD

• Na tržištu specijaliziranih **brodova za prijevoz automobila** („**Pure Car Carriers**") kapaciteta 6.500 vozila, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na ožujak 2018. stabilne i nepromijenjene;

6.500 CEU – 61 m. USD

• Na tržištu **brodova za rasuti teret, prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na ožujak 2018. u nešto većem porastu i to u rasponu od 3,1 do 5,9 %;

Capesize 180.000 tdw – 48 m. USD
Panamax 81.000 tdw – 27,5 m. USD
Handymax 62.000 tdw – 25,5 m. USD
Handysize 38.000 tdw – 23,5 m. USD

• Na tržištu **kontejnerskih brodova, prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na ožujak 2018., u nešto većem porastu i to za kapacitet broda od 13.000 TEU +2,6 %, a za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) za +6,1 %;

13.000 TEU – 111,5 m. USD
2.750 TEU – 32,5 m. USD

⇨ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na razini od 128, a u odnosu na stanje u ožujku 2018., je u manjem porasu +0,8 %

• **Cijene brodova za rezalište** su krajem lipnja 2018. bile gotovo na istoj razini u odnosu na prosječne cijene iz 2017., te su se kretale na razini od oko **420 USD/t za tankere** i **430 USD/t za brodove za suhi teret**

• **Cijene polovnih tankera** su krajem lipnja 2018. u odnosu na kraj lipnja 2017. bile u porastu od +4 %, za **brodove za rasuti teret** porast od 13 % i za **kontejnerske brodove** u odnosu na ožujak 2018. u porastu za +7 %; ovakvi trendovi ukazuju na stabilnu potražnju za polovnim brodovima za sve glavne tipove (koji čine oko 89 % svjetske trgovačke flote, mjereno u tdw)

Vozarine

• **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su krajem lipnja 2018. bile u padu od oko 30 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 19.000 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

• **Vozarine za tankere za naftne produkte (jednogodišnji najam)** su krajem svibnja 2018. bile uglavnom u blažem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017., pa su tako za Panamax tankere (74.000 tdw) bile na razini od 12.875 USD/dan (pad od 1,5 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.000 USD/dan (pad od 1,7 %), 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 lipnja 2018. bile u blažem 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 m^3) su krajem lipnja 2018. bile u nešto većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 13.184 USD/dan (pad od 12 %)

• **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m^3) su krajem lipnja 2018. bile u velikom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 85.000 USD/dan (rast od oko 84,5 %), a za brod veličine 145.000 m^3, na razini od 53.000 USD/dan (rast od oko 85,3 %)

• **Vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su krajem lipnja 2018. bile u osjetnom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 21.000 USD/dan za Capesize (porast od 38,6 %), 13.375 USD/dan za Panamax (porast od 25,4 %), 13.250 USD/dan za Supramax (porast od 34,9 %) i 10.500 USD/dan za Handysize (porast od 29,8 %)

• **Vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) su krajem lipnja 2018. bile porastu u odnosu na prosječne vozarine u 2017. i kretale su se ovisno o veličini broda od 8.500 – 13.550 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (brod bez dizalica) je bila na razini od 10.750 USD/dan (porast od 50,3 % u odnosu na 2017.)

• **Vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) su krajem svibnja 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 9.000 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 nešto 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