

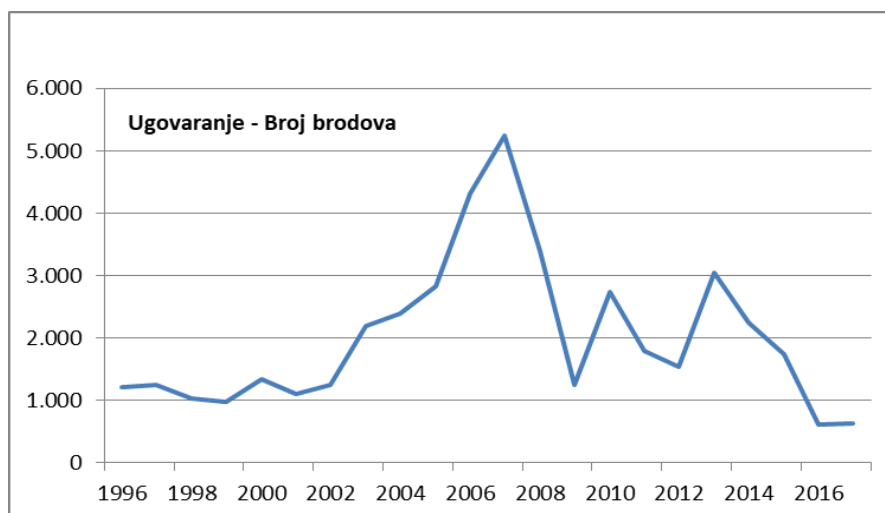
### Svjetsko brodograđevno tržište – listopad 2017.

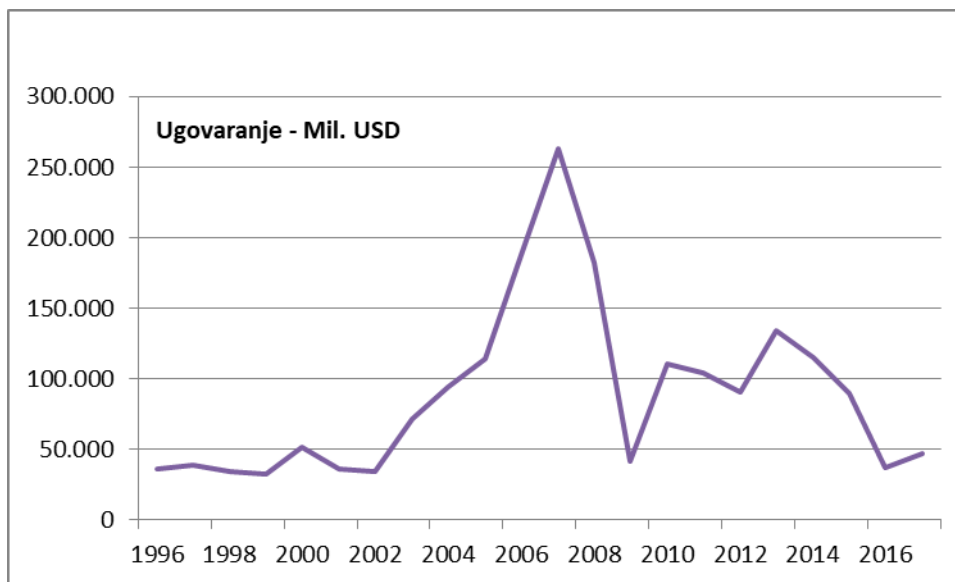
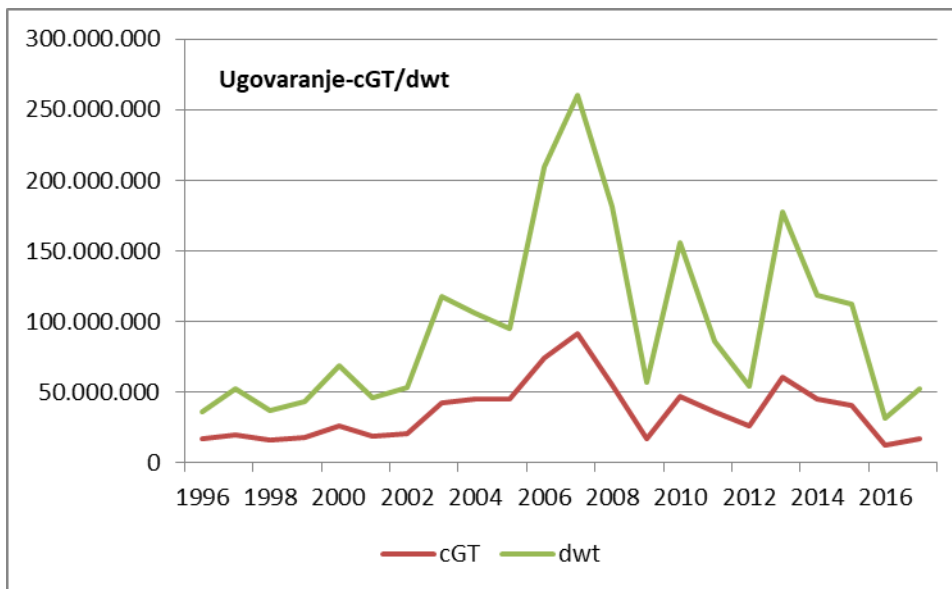
#### Općenito

#### Novi ugovori

Ugovaranje novih brodova u prvih 10 mjeseci 2017. je u usporedbi s istim periodom u 2016. u porastu i to za oko 29 %. Prema statističkim podacima, 2017. će biti bolja nego 2016., no u usporedbi s nekim ranijim godinama, ugovaranje novih brodova je još uvijek na relativno niskim nivoima. Postupni oporavak tržišta (u odnosu na 2016.), posljedično se odražava 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	625	17,2	52,3	47,3





Od 625 ugovorenih brodova do kraja listopada 2017., sa 17,2 mil. cGT-a i 52,3 mil. tdw, ukupne vrijednosti 47,3 milijardi USD, najviše brodova ugovorila je Kina - 247, Kina je također vodeća po količini cGT-a (5,6 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća J.Koreja s 13,7 milijardi USD; hrvatska brodogradilišta su u 2017. godini ugovorila 4 (četiri) plovne jedinice, ukupne vrijednosti oko 192,5 mil. USD.

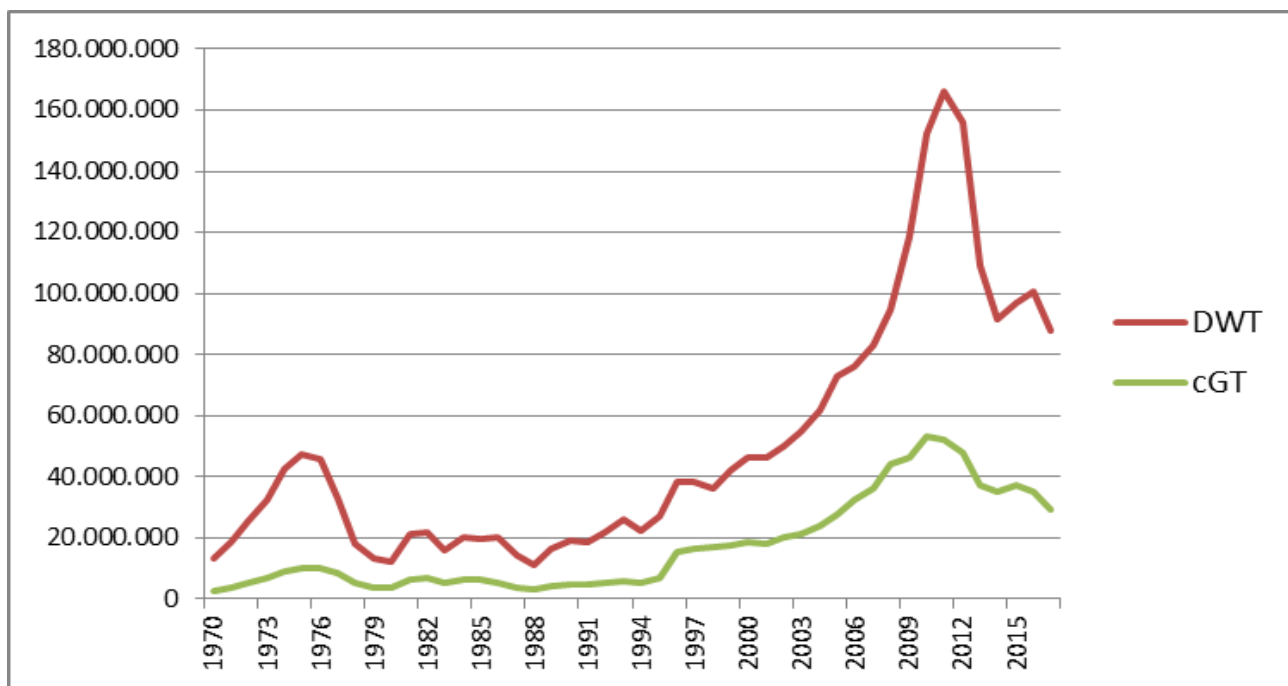
Od ukupne količine ugovorenog brodovlja u 2017. godini (mjereno u cGT-ima), na tankere (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne proizvode) otpada oko 30 %, na brodove za rasuti teret otpada oko 24 %, na putničke brodove oko 16 %, na kontejnerske brodove oko 13 %, LNG plinske tankere oko 7 %, 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. u odnosu na isti period 2016., zabilježen je kod brodova za prijevoz hladnog tereta (100 %), putničkih brodova (33 %), zatim kod offshore brodova (31 %), kontejnerskih i RO-RO brodova (28 %), te kemijskih i specijaliziranih tankera (19 %). Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 30 – 281 %, s tim da je najveći porast kod brodova za rasuti teret (281 %), dok je i dalje veliki porast ugovaranja LNG plinskih tankera (196 %).

## 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 kom periodu se isporučivalo prosječno godišnje oko 2.930 brodova, sa oko 158 mil. DWT i 51 milijun cGT. U ovoj godini do kraja listopada, svjetska brodogradilišta su isporučila ukupno 1.314 brodova, s oko 88 milijuna DWT i oko 29,4 milijuna cGT. Uspoređujući današnje stanje sa „zlatnim godinama“ proizlazi da su ovogodišnje isporuke na nivou od oko 50 % od navedenih „zlatnih godina“. Najbolje godine za hrvatska brodogradilišta 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. U ovoj godini isporučila su ukupno 6 plovnih jedinica s oko 82.600 tdw i oko 84.000 cGT. 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.

	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	1.314	87.944.387	29.411.130



## Knjige narudžbi

### Svjetska Knjiga narudžbi (Listopad 2017.) – nosivost (t)

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	76.619.059	41,33%
2.	Japan	49.863.056	26,90%
3.	Južna Koreja	44.130.913	23,81%
4.	Filipini	5.050.074	2,72%
5.	Vijetnam	1.949.269	1,05%
6.	Brazil	1.232.914	0,67%
7.	Tajvan	1.035.848	0,56%
8.	Rusija	757.849	0,41%
9.	Hrvatska	739.684	0,40%
10.	Španjolska	724.904	0,39%
11.	SAD	561.725	0,30%
12.	Njemačka	284.225	0,15%
13.	Indonezija	181.899	0,10%
14.	Rumunjska	172.591	0,09%
15.	Turska	167.788	0,09%
16.	Argentina	162.664	0,09%
17.	Finska	120.800	0,07%
18.	Italija	107.680	0,06%
19.	Francuska	100.472	0,05%
20.	Singapur	95.581	0,05%
21.	Ostali	1.317.349	0,71%
	Ukupno	185.376.344	100,00%
	Europa	3.369.752	1,82%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	26.361.497	34,94%
2.	Japan	16.353.096	21,68%
3.	Južna Koreja	16.260.545	21,55%
4.	Italija	2.674.618	3,55%
5.	Njemačka	2.628.106	3,48%
6.	Francuska	1.695.874	2,25%
7.	Filipini	1.344.092	1,78%
8.	Finska	1.294.739	1,72%
9.	Vijetnam	1.026.514	1,36%
10.	Brazil	862.470	1,14%
11.	Hrvatska	570.348	0,76%
12.	SAD	494.437	0,66%
13.	Rusija	493.811	0,65%
14.	Tajvan	436.274	0,58%
15.	Španjolska	347.057	0,46%
16.	Norveška	332.558	0,44%
17.	Rumunjska	330.277	0,44%
18.	Singapur	328.082	0,43%
19.	Turska	249.267	0,33%
20.	Nizozemska	241.273	0,32%
21.	Ostali	1.113.143	1,48%
	UKUPNO	75.438.078	100,00%
	Europa	11.010.977	14,60%

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Rusija	757.849	22,49%
2.	Hrvatska	739.684	21,95%
3.	Španjolska	724.904	21,51%
4.	Njemačka	284.225	8,43%
5.	Rumunjska	172.591	5,12%
6.	Turska	167.788	4,98%
7.	Finska	120.800	3,58%
8.	Italija	107.680	3,20%
9.	Francuska	100.472	2,98%
10.	Nizozemska	93.799	2,78%
11.	Norveška	58.370	1,73%
12.	Poljska	32.820	0,97%
13.	Bugarska	4.300	0,13%
14.	Grčka	2.500	0,07%
15.	Portugal	270	0,01%
16.	Ostali	1.700	0,05%
	UKLUPNO	3.369.752	100,00%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.674.618	24,29%
2.	Njemačka	2.628.106	23,87%
3.	Francuska	1.695.874	15,40%
4.	Finska	1.294.739	11,76%
5.	Hrvatska	570.348	5,18%
6.	Rusija	493.811	4,48%
7.	Španjolska	347.057	3,15%
8.	Norveška	332.558	3,02%
9.	Rumunjska	330.277	3,00%
10.	Turska	249.267	2,26%
11.	Nizozemska	241.273	2,19%
12.	Poljska	76.158	0,69%
13.	UK	27.623	0,25%
14.	Portugal	27.117	0,25%
15.	Grčka	10.723	0,10%
16.	Ostali	11.428	0,10%
	UKUPNO	11.010.977	100,00%

S krajem listopada 2017. u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.859 brodova, s oko 226,8 milijuna dwt i oko 89 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 41,3 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno oko 35 % (mjereno u cGT), a slijede je Japan s oko 26,9 % (u dwt) i 21,7 % (u cGT), te Južna Koreja s oko 23,8 % (mjereno u dwt) i 21,6 % (mjereno u cGT). Europska brodograđevna industrija zauzima 5. mjesto s oko 1,8 % Svjetske Knjige narudžbi (mjereno u dwt), dok mjereno u cGT-ima, s oko 14,6 % zauzima 4. poziciju, iza Kine, Južne Koreje i Japana.

U svjetskim razmjerima, Hrvatska drži 9. poziciju s oko 0,4 % (u dwt), odnosno 11. poziciju s oko 0,8 % (u cGT).

U europskim razmjerima, Hrvatska drži 2. poziciju s oko 22 % (u dwt), odnosno 5. poziciju s oko 5,2 % (u cGT).

U Svjetskoj Knjizi narudžbi (mjereno u cGT), Uljanik Grupa (Uljanik Brodogradilište, 3.Maj Brodogradilište) je na 53. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 74. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 95. mjestu, Brodosplit na 108. mjestu, te Brodotrogir na 123. 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 8 % Svjetske knjige narudžbi. U europskim razmjerima, najveće brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,2 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 9,2 % 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 7. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 9. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 12. Mjestu, Brodosplit na 17. mjestu, te Brodotrogir na 21. mjestu.

U 2016. godini, najviše brodova je isporučilo južnokorejsko brodogradilište Hyundai Mipo Dockyard, Ulsan – 66 brodova, sa oko 1,4 milijuna cGT (prosječno 21.800 cGT/brodu). Drugim riječima ovo brodogradilište je svakih 5,5 dana isporučilo jedan tanker veličine 45.000 t. Brodogradilište je u 2016. zapošljavalo oko 25.200 ljudi, a ima kapacitet od oko 1,9 mil. cGT-a (iskoristivost kapaciteta u 2016. – 75 %).

## Tržište - općenito

### EUROPA

Kompanija Abu Dhabi-Rolls-Royce potpisala je ugovor o suradnji sa ADSB (Abu Dhabi Ship Building) na polju brodogradnje, remonta i opremanja/rekonstrukcije brodova za područje zemalja Zaljeva. Ugovorom je definirana fiksna cijena za radove/usluge, projekti remonta (po principu „ključ u ruke“), kao i opskrba rezervnim dijelovima.

Nizozemska brodograđevna grupacija Damen, ušla je u proces otkupa većinskog paketa dionica u rumunjskom brodogradilištu Mangalia, od korejske brodograđevne grupacije DMHI (Daewoo Mangalia Heavy Industries).

Talijanska brodograđevna grupacija Fincantieri, objavila je namjeru otkupa dijela dionica norveške brodograđevne grupacija Vard Holdings, čije dionice su izlistane na singapurskoj burzi (Singapore Exchange Securities Trading Limited (SGX-ST). Fincantieri, koji je trenutno vlasnik 79.34 % dionica Varda, preko svoje kompanije Fincantieri Oil & Gas, nudi 25 singapurskih centi (18 USD centi) po dionici, za preostali paket dionica (20,66 %). Ova ponuda je veća za 1 singapurski cent po dionici, u odnosu na ponudu iz siječnja ove godine.

Norveški brodar Lindblad Expeditions Holdings, potpisao je ugovor o gradnji 1 putničkog broda za polarna krstarenja s norveškim brodogradilištem Ulstein. Brod će biti građen u Ulsteinvik-u u Norveškoj, a isporuka broda je predviđena u prvom kvartalu 2020. Također, potpisana je i opcija za gradnju 2 dodatna broda za isporuke u 2021./2022.

Knjiga narudžbi talijanske brodograđevne grupacije Fincantieri, popunjena je za slijedećih 6 godina. Vrijednost ugovorenih poslova iznosi oko 20,3 milijardi EUR-a, što je u odnosu na 2016. oko 1 milijardu EUR više. Trenutno se u Knjizi narudžbi nalazi 97 brodova.

### JAPAN

Japanska brodograđevna grupacija Kawasaki Heavy Industries (KHI), pritisnuta sve većom konkurencijom na tržištu, odlučila je promijeniti svoju dosadašnju poslovnu politiku. Tako je veći dio svojih proizvodnih kapaciteta prebacila u Kinu (kupnjom kineskog brodogradilišta Dalian COSCO), a što bi mogao biti model i za ostale velike japanske brodograđevne grupacije. Osnovni cilj ovakve promjene u poslovnoj politici je optimalno iskorištenje kapaciteta brodogradilišta u Kini, koje je veće i tehnološki optimalnije riješeno u odnosu na japanske pogone.

### KINA

Prvi kineski „offshore“ nuklearni reaktor je pred završetkom izgradnje. Radi se o projektu koji će ojačati kinesku pomorsku industriju, a poglavito u Južnom kineskom moru, gdje će reaktor biti lociran. Reaktor će služiti za opskrbu električnom energijom za naftne i plinske platforme smještene na tom području.

### JUŽNA KOREJA

Velika kriza južnokorejske brodograđevne industrije, uzrokovana gubitkom brojnih narudžbi, kao i svjetskom financijskom krizom iz 2008., uzrokovala je brojne stečajeve i gubitke koji se mjere u milijardama dolara. Želeći prevladati krizu, mnoga brodogradilišta okreću se specijanim tržišnim nišama i primjeni inovativnih projektnih i tehnoloških rješenja. Sve to je vrlo zahtjevan zadatak obzirom na oštru konkurenciju (Kina, Japan). Aktualne svjetske narudžbe, u kojima ove tri zemlje drže 4/5 svih trgovačkih brodova, porasle su u prvih 9 mjeseci za 65 % u odnosu na isti period prošle godine. Unatoč svim posljedicama velike krize u južnokorejskoj brodograđevnoj industriji, Južna Koreja je svjetski lider u primjeni inovacija. Osnovni pravci razvoja novih tržišta idu u smjeru „offshore“ vjetroelektrana, akvakulture, ribogojilišta.

Brodogradilište Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME), već treći kvartal zaredom bilježi dobit u svojem poslovanju, ponajviše zahvaljujući smanjenju troškova i povećanim isporukama brodova i „offshore“ objekata. Neto dobit u trećem kvartalu iznosila je 47,5 milijuna WON-a (42,6 mil. USD), što je u usporedbi s istim periodom prošle godine veliki zaokret (prošle godine kompanija je ostvarila gubitak od 284 mil. WON-a - 254,7 mil. USD).

Južnokorejska Eximbank (Export-Import Bank of Korea), prodat će na tenderu brodogradilište Dae Sun Shipbuilding & Engineering. Eximbank je aktualni kreditor ovog brodogradilišta, te posjeduje 67,3 % dionica brodogradilišta.

Zamjenik predsjednika grupacije Hyundai Heavy Industries (HHI), gosp. Kwon Oh-Gap, izjavio je da bi kompanija u slijedećih 8 mjeseci mogla zatvoriti sva svoja brodogradilišta, zbog nedostatka novih narudžbi. Ovako oštra izjava

uslijedila je nakon izvršene revizije poslovanja od strane South Korea National Assembly (SKNA), a koja revizija je provedena u sklopu godišnje inspekcije svih najvažnijih gospodarskih subjekata.

### Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 623 **brodova za rasuti teret**, s oko 64,1 milijuna tdw, što predstavlja 7,9 % aktualne flote brodova za rasuti teret; kod ovih brodova je najveći postotak porasta količine ugovorenih brodova u odnosu na prošlu godinu od 281 %; i nadalje se bilježi trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je ukupno 774 **tankera**, s oko 68,6 milijuna tdw, što predstavlja oko 10,3 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 371 **kontejnerski brod** s oko 31,2 milijuna tdw, što predstavlja 12,4 % aktualne flote kontejnerskih brodova; u 2017. zabilježen je pad ugovaranja od 28 % u odnosu na 2016.; i nadalje je uočljiv trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 73 **LPG tankera** s oko 2,3 milijuna tdw, što predstavlja 9,8 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 123 **LNG tankera** s oko 10,2 milijuna tdw, što predstavlja 25,9 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je ukupno 346 **offshore** brodova s oko 0,9 milijuna tdw, što predstavlja 9,0 % aktualne flote offshore brodova; aktivnosti na ugovaranju novih brodova su manje nego u 2016., nastavlja se trend smanjenog ugovaranja iz ranijih godina; u 2017. zabilježen je pad ugovaranja od 31 % u odnosu na 2016.; u ovoj godini ugovoreno je 30 brodova, a u 2016. godini 51 brod; potražnja za ovim brodovima je i nadalje smanjena zbog niskih cijena sirove nafte i smanjenih aktivnosti na istraživanjima i eksploataciji naftnih i plinskih polja
- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova trenutno je 60.066 brodova s oko 1.836,9 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.650 brodova, s oko 1.917,4 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 934,9 milijardi USD

### Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su se stabilizirale (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; manji porast zabilježen je tek kod „Suezmax“ tankera (157.000 tdw) +0,6 %;

VLCC – 81 m.USD

Suezmax – 54 m. USD

Aframax – 43 m. USD

MR tanker – 33,5 m.USD

- Na tržištu **LNG tankera i LPG tankera**, **prosječne cijene novih brodova** su u padu i to u odnosu na srpanj 2017. za -1,4 % za **LNG tankere**, te -0,5 % za **LPG tankere**;

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 srpanj 2017. u manjem porastu za +0,8 %;

6.000 CEU – 61 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u manjem padu i to u odnosu na srpanj 2017. do maksimalnih -0,8 %;

Capesize – 43 m. USD

Panamax – 25 m. USD

Handymax – 23,5 m. USD

Handysize – 21,5 m. USD



- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na srpanj 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU u padu i to za -0,6 %, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) u porastu +1,8 %;

13.000 TEU – 108 m. USD

2.750 TEU – 28,5 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 125, a u odnosu na stanje u srpnju 2017., je u manjem porastu za +1,1 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su u znatnom porastu u odnosu na siječanj 2017., te se kreću na nivou od oko **370 USD/t za tankere** i **380 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 28 odnosno 31 % u odnosu na početak 2017.)

- **Prosječne cijene polovnih tankera** su u odnosu na srpanj 2017. u porastu od +2,0 %, za **brodove za rasuti teret** u porastu za +33 %, dok su za **kontejnerske brodove** u porastu za +35,7 %; ovakvi trendovi ukazuju da se u manjoj mjeri ugovaraju **brodovi za rasuti teret i kontejnerski brodovi**, dok se kod **tankera** osjeća stabilan trend potražnje za novim brodovima

### Vozarine

- **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su u padu od oko 33 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 27.500 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

- **Vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i to za Panamax tankere (74.000 tdw) su na nivou od 13.500 USD/dan (pad oko 34 %), MR Handymax tankere (48.000 tdw) 13.750 USD/dan (pad oko 9 %), te za Handysize tankere (37.000 tdw) 12.500 USD/dan (pad oko 12 %)

- **Vozarine za tankere za kemikalije (jednogodišnji najam)** (veličine 20.000 tdw, tankovi od nehrđajućeg čelika) su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 13.000 USD/dan (pad oko 16 %)

- **Vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m<sup>3</sup>) su u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 17.096 USD/dan (pad oko 25 %)

- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m<sup>3</sup>) su u porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 58.000 USD/dan (porast oko 73 %)

- **Vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su u većem porastu u odnosu na prosječne vozarine 2016. i trenutno su na nivou od oko 12.750 USD/dan za Panamax (porast oko 104 %), 11.250 USD/dan za Supramax (porast oko 73 %), 15.875 USD/dan za Capesize (porast oko 93 %) i 9.000 USD/dan za Handysize (porast oko 71 %)

- **Vozarine za kontejnerske brodove** (veličine 1.000 – 4.400 TEU) su u odnosu na prosječne vozarine 2016. u porastu i kreću se ovisno o veličini broda od 6.150 – 9.350 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (bez dizalica) je na nivou od 7.400 USD/dan (porast oko 3 % u odnosu na srpanj 2017.)

- **Vozarine za offshore brodove** (područje rada Sjeverno more) su trenutno stabilne, pa su tako za velike **AHTS** brodove (Anchor handling tug supply vessel) na nivou od oko 16.000 GBP/dan (2014. prosjek 35.000 GBP/dan, 2015. – 18.000 GBP/dan, 2016. – 16.000 GBP/dan), a za velike **PSV** (Platform supply vessel) na nivou od 6.750 GBP/dan (2014. prosjek 17.250 GBP/dan, 2015. – 7.600 GBP/dan, 2016. – 5.900 GBP/dan); trend niskih cijena direktna je posljedica već duže vrijeme niskih cijena nafte (smanjeni obim istraživanja, eksploatacije nalazišta i proizvodnje nafte i plina)

Siniša Ostojić, dipl. inž. brodogradnje  
Direktor  
Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d.

Izvori: Clarkson (Shipping Intelligence Weekly), World Shipyard Monitor (Clarkson), Clarksons SIN, SEA Europe Shipbuilding market monitoring, IHS Fairplay, vlastita istraživanja