

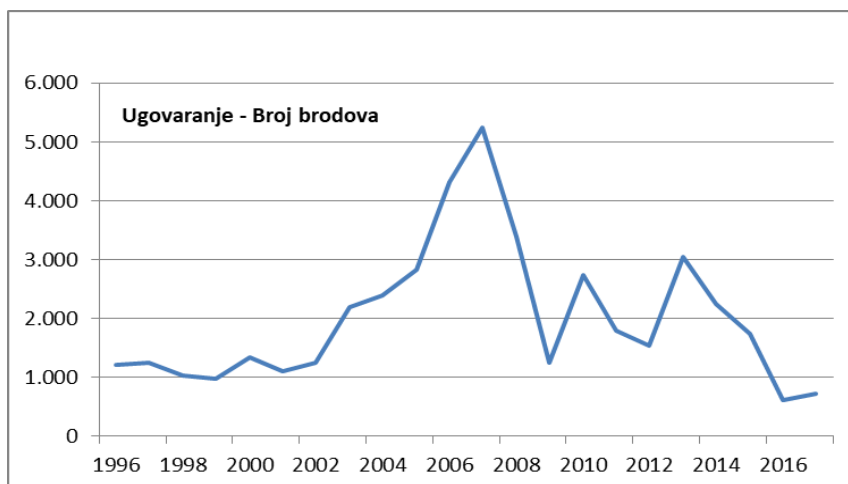
### Svjetsko brodograđevno tržište – studeni 2017.

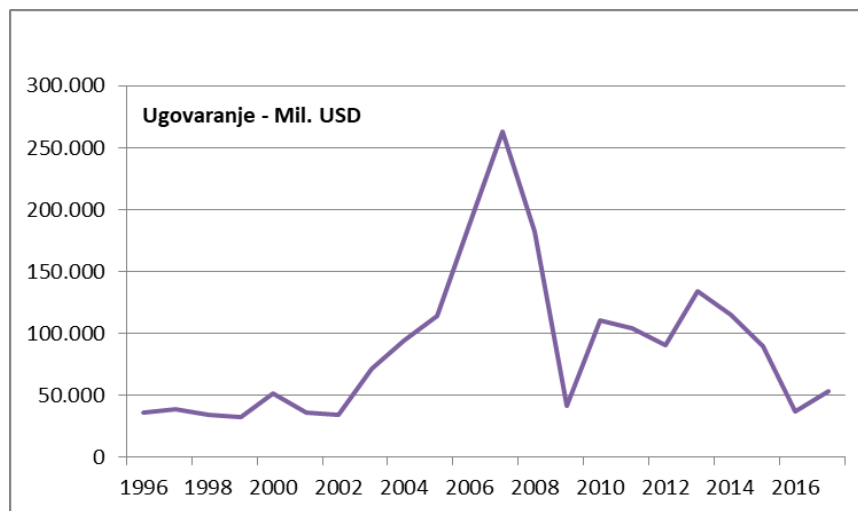
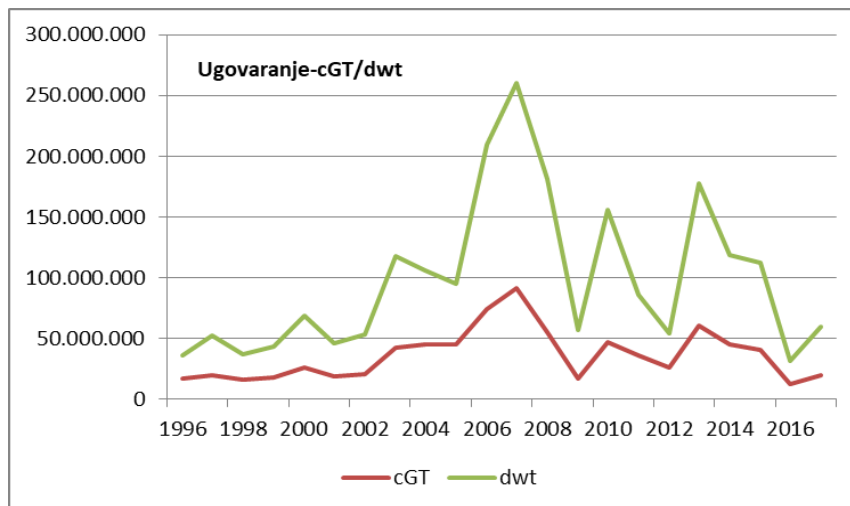
#### Općenito

#### Novi ugovori

Ugovaranje novih brodova u prvih 11 mjeseci 2017. je u usporedbi s istim periodom u 2016. u porastu i to za oko 30 %. Prema tržišnim pokazateljima i statističkim podacima, 2017. je generalno bolja godina 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	725	19,5	59,7	53,4





Od 725 ugovorenih brodova do kraja studenog 2017., sa 19,5 mil. cGT-a i 59,7 mil. tdw, ukupne vrijednosti 53,4 milijardi USD, najveći broj brodova ugovorila je Kina - 324, Kina je također vodeća po količini cGT-a (7,1 milijuna cGT), dok je po vrijednosti ugovorenih brodova vodeća J.Koreja s 14,3 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 29 %, na brodove za rasuti teret otpada oko 25 %, na putničke brodove oko 16 %, na kontejnerske brodove oko 14 %, LNG plinske tankere oko 6 %, 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 hlađenog tereta (100 %), offshore brodova (41 %), RO-RO brodova (36 %), putničkih brodova (30 %), kemijskih i specijaliziranih tankera (22 %), te kod kontejnerskih (12 %). Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 20 – 318 %, s tim da je najveći porast kod brodova za rasuti teret (318 %), dok je i nadalje veliki porast ugovaranja LNG plinskih tankera (165 %).

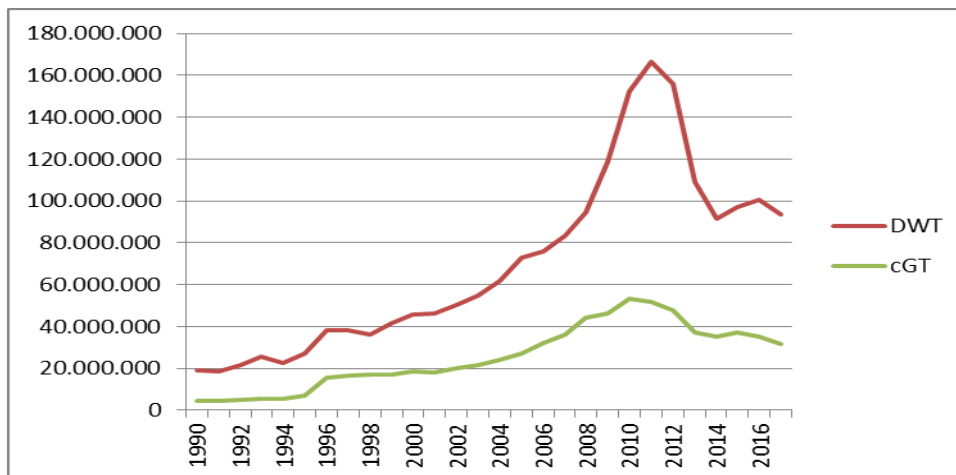
### Isporuke

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 studenog, svjetska brodogradilišta su isporučila ukupno 1.413 brodova, s oko 93,6 milijuna DWT i oko 31,7 milijuna cGT. Uspoređujući današnje stanje sa „zlatnim godinama“ proizlazi da su ovogodišnje isporuke na nivou od oko 60 % 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 7 plovnih jedinica s oko 128.600 tdw i oko 91.950 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.

Isporuke brodova

	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	1.413	93.638.672	31.696.676



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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Kina	79.070.861	42,39%
2.	Japan	48.848.851	26,19%
3.	Južna Koreja	44.866.325	24,05%
4.	Filipini	3.537.912	1,90%
5.	Vijetnam	1.948.709	1,04%
6.	Brazil	1.229.914	0,66%
7.	Tajvan	998.451	0,54%
8.	Rusija	749.974	0,40%
9.	Hrvatska	740.388	0,40%
10.	Španjolska	726.884	0,39%
11.	SAD	567.390	0,30%
12.	Njemačka	248.309	0,13%
13.	Indonezija	182.361	0,10%
14.	Turska	172.947	0,09%
15.	Argentina	162.664	0,09%
16.	Rumunjska	160.522	0,09%
17.	Iran	143.000	0,08%
18.	Nizozemska	136.036	0,07%
19.	Finska	118.800	0,06%
20.	Italija	107.680	0,06%
	Ostali	1.834.708	0,98%
	UKUPNO	186.552.686	100,00%
	Europa	3.360.522	1,80%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Kina	26.854.432	35,84%
2.	Japan	16.010.604	21,37%
3.	Južna Koreja	15.988.121	21,34%
4.	Italija	2.673.064	3,57%
5.	Njemačka	2.466.106	3,29%
6.	Francuska	1.695.874	2,26%
7.	Finska	1.283.117	1,71%
8.	Filipini	1.088.039	1,45%
9.	Vijetnam	1.022.288	1,36%
10.	Brazil	854.477	1,14%
11.	Hrvatska	571.657	0,76%
12.	SAD	495.368	0,66%
13.	Rusija	484.949	0,65%
14.	Tajvan	414.192	0,55%
15.	Španjolska	354.193	0,47%
16.	Rumunjska	329.911	0,44%
17.	Singapur	328.082	0,44%
18.	Norveška	319.600	0,43%
19.	Nizozemska	314.545	0,42%
20.	Turska	281.980	0,38%
	Ostali	1.095.071	1,46%
	UKUPNO	74.925.670	100,00%
	Europa	10.919.573	14,57%

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

R.br.	Zemlja	dwt	%
1.	Rusija	749.974	22,32%
2.	Hrvatska	740.388	22,03%
3.	Španjolska	726.884	21,63%
4.	Njemačka	248.309	7,39%
5.	Turska	172.947	5,15%
6.	Rumunjska	160.522	4,78%
7.	Nizozemska	136.036	4,05%
8.	Finska	118.800	3,54%
9.	Italija	107.680	3,20%
10.	Francuska	100.472	2,99%
11.	Norveška	57.170	1,70%
12.	Poljska	32.570	0,97%
13.	Bugarska	4.300	0,13%
14.	Grčka	2.500	0,07%
15.	Velika Britanija	1.700	0,05%
16.	Ostali	270	0,01%
	UKUPNO	3.360.522	100,00%

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

R.br.	Zemlja	cGT	%
1.	Italija	2.673.064	24,48%
2.	Njemačka	2.466.106	22,58%
3.	Francuska	1.695.874	15,53%
4.	Finska	1.283.117	11,75%
5.	Hrvatska	571.657	5,24%
6.	Rusija	484.949	4,44%
7.	Španjolska	354.193	3,24%
8.	Rumunjska	329.911	3,02%
9.	Norveška	319.600	2,93%
10.	Nizozemska	314.545	2,88%
11.	Turska	281.980	2,58%
12.	Poljska	67.686	0,62%
13.	Velika Britanija	27.623	0,25%
14.	Portugal	27.117	0,25%
15.	Grčka	10.723	0,10%
16.	Ostali	11.428	0,10%
	UKUPNO	10.919.573	100,00%

S krajem studenog 2017. u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.857 brodova, s oko 226,9 milijuna dwt i oko 89,2 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s oko 42,4 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno oko 35,8 % (mjereno u cGT), a slijedi Japan s oko 26,2 % (u dwt) i 21,4 % (u cGT), te Južna Koreja s oko 24,1 % (mjereno u dwt) i 21,3 % (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 8,1 % Svjetske knjige narudžbi. Najveće europsko brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,2 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 9,2 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća grupacija iz Europe 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 – 67 brodova, s oko 1,47 milijuna cGT (prosječno 21.865 cGT/brodu). Drugim riječima ovo brodogradilište je svakih 5,5 dana isporučilo jedan brod (npr. tanker veličine 45.000 t). Hyundai Mipo Dockyard je u 2016. zapošljavalo oko 25.200 ljudi, a ima kapacitet od oko 1,9 mil. cGT-a (iskoristivost kapaciteta u 2016. – 77 %).

## Tržište - općenito

### EUROPA

Norveški proizvođač opreme za obradu balastnih voda „Optimarin“, čija oprema se temelji na fizičkom odvajanju čestica i tretmanu UV zrakama, „bacio je rukavicu u lice“ svojoj konkurenciji, davši garanciju na 5 godina za ispravan rad uređaja i to za servisiranje i zamjenu neispravnih dijelova uređaja. „Optimarin“ je prvi instalirao uređaj za obradu balastnih voda na putničkom brodu za krstarenja „Princess Regal“ u 2000. Također, US Coast Guard (USCG) – Američka Obalna Straža, na svojim brodovima ima instalirane uređaje „Optimarin“-a.

Finska tehnološka kompanija „Wärtsilä“, isporučit će pogonske motore, navigacijski sustav i niz druge opreme i uređaja, za ROPAX, koji se gradi u kineskom brodogradilištu Xiamen Shipbuilding Industry. Brod će biti „zeleni brod“ i imat će pogon na LNG.

Velika kompanija za putničke brodove za krstarenja, MSC Cruises, naručila je 2 nova broda u Fincantieri-u. Brodovi će biti klase „Seaside Evo“, kapaciteta 5.646 putnika sa 156.147 cGT-a, svaki. Brodovi su ugovoreni po cijeni od 900 mil. EUR po brodu, dok se isporuka prvog broda planira za 2021., a drugog za 2023. godinu.

Poznati talijanski graditelj offshore brodova, remorkera i manjih putničkih brodova „Rosetti Marino“, nedavno je prezentirao projekt superjahte od 85m, prvi iskorak na ovo zahtjevno tržište. Zajedno sa tvrtkom „Rosetti Marino“ na projektu je surađivala i britanska tvrtka „Rolls Royce Marine“. Brod je konceptualno projektiran kao brod za ekspedicijska putovanja, u suradnji s poznatim talijanskim dizajnerom Tommasom Spadolinijem.

Britanska tvrtka „Rolls-Royce“ i Europska Svemirska Agencija (ESA), potpisale su ugovor o suradnji na projektu autonomnog broda upravljivog satelitskim putem. Osim automatskog nadziranja plovidbom, broda bez posade, u okviru projekta razradit će se i sustav komunikacije između brodskih sustava i sustava stacioniranih na kopnu, kao i sustav komunikacije brod – brod.

Europska Investicijska Banka (EIB), francuska banka Société Générale i britanski putnički operator Brittany Ferries, potpisali su ugovor o financiranju gradnje putničkog broda na LNG pogon, unutar odobrenog europskog financijskog programa (Green Shipping Guarantee – GSG), vrijednog 750 mil. EUR.

### KINA

Prema posljednjim tržišnim pokazateljima, kineska brodogradnja će postati globalni lider u količini novougovorenog brodogradnje u 2017. godini, čime bi oduzela višegodišnji primat Južnoj Koreji.

Dosadašnja uloga Kine u suradnji s europskim pa i ostalim svjetskim proizvođačima brodske opreme, koja je počivala na osnovi isporuke pojedine kineske opreme ili dijelova opreme, počela se mijenjati na način da se počele osnovati „joint-venture“ tvrtke, sa sjedištem u Kini. Posljednji takav primjer je osnivanje zajedničke kompanije sa Wartsilom.

Finska kompanija Wärtsilä, projektirala je novi hibridni remorker, koji je specijalno prilagođen za specifične uvjete kineskog tržišta. Novi „Wärtsilä HYTug“ projekt, dobio je odobrenje Kineskog Klasifikacijskog Društva (CCS).

Prvi kineski „pametni brod“ nedavno je predstavljen na međunarodnoj izložbi Marintec China 2017. Brod imena „Great Intelligence“ je brod za rasuti teret nosivosti 38.800 tdw i predstavlja poboljšanu verziju broda „Green Dolphin“, koji je javnosti predstavljen 2015., kao prvi kineski pilot projekt „pametnog broda“.

Kinesko brodogradilište China Merchants Industry Holdings (CMIH), potpisalo je Sporazum o suradnji s nizozemskom kompanijom OOS International Group B.V. za gradnju inovativnog poluuronjivog broda-dizalice, sa LNG gorivom pogonskih motora. Brod imena „OOS Zeelandia“, jednom kad bude isporučen bit će najveći brod takve vrste u svijetu.

## JUŽNA KOREJA

Južnokorejsko brodogradilište Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering (SSME), svojedobno brodogradilište iz „Top 10“ svjetskih brodogradilišta, nalazi se pred likvidacijom. Prema nedavno objavljenim financijskim rezultatima, uslijed negativnih financijskih rezultata, državne banke – kreditori bi u slučaju likvidacije uspjeli dobiti veći povrat novca, nego da brodogradilište i nadalje posluje (s gubitkom). Južnokorejska Vlada će odluku o daljnoj sudbini brodogradilišta donijeti u vrlo kratkom vremenu (najkasnije u siječnju 2018.). U međuvremenu oko 90 % zaposlenika je već dobilo otkaz, obzirom na nedostatak novih narudžbi.

Južnokorejska Vlada će nastaviti poticati gradnju brodova na LNG pogon u 2018., kao dio šireg plana izgradnje infrastrukture (stanice za LNG ukrcaj), a sve u pokušaju ožvljavanja problematične južnokorejske brodograđevne industrije (gubitci se mjere u milijardama USD).

Južnokorejska Vlada je odobrila Plan za osnivanje fonda na iznos od 915 mil. USD, kao pomoć za srednje velika brodogradilištima u problemima (Sungdong, STX).

## JAPAN

Japanski nacionalni institut za istraživanje i razvoj (NMRI), prezentirao je novi Plan razvoja japanske pomorske industrije do 2050. Prema osnovnim postavkama, između ostalog, radi se na novom projektu broda tzv. High-Performance Marine Vehicles (HIPER).

Japanski brodograđevni gigant Mitsubishi Heavy Industries (MHI), obznanio je plan za razdvajanje kompanije na dvije nove kompanije, u sklopu reorganizacije brodograđevnog biznisa. Od 1.1.2018., MHI će se razdvojiti na Mitsubishi Shipbuilding (MS), kompaniju koja će biti najviše orjentirana na gradnju brodova koji imaju veliki stupanj opremanja (specijalni brodovi), kao i na Mitsubishi Heavy Industries Marine Structure (MHMS), kompanija koja će biti pretežito orjentirana na gradnju velikih brodova i offshore objekata.

## Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 640 **brodova za rasuti teret**, s oko 67,2 milijuna tdw, što predstavlja 8,2 % aktualne flote brodova za rasuti teret; kod ovih brodova je najveći postotak porasta količine ugovorenih brodova u odnosu na prošlu godinu - 318 %; bilježi se trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 743 **tankera**, s oko 65,9 milijuna tdw, što predstavlja oko 9,9 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 368 **kontejnerskih brodova** s oko 31,0 milijuna tdw, što predstavlja 12,3 % aktualne flote kontejnerskih brodova; u 2017. zabilježen je pad ugovaranja od 12 % u odnosu na 2016.; uočljiv je trend smanjenja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 75 **LPG tankera** s oko 2,4 milijuna tdw, što predstavlja 9,9 % aktualne flote LPG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 120 **LNG tankera** s oko 9,9 milijuna tdw, što predstavlja 25,0 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje

- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 30.11.2017. bilo ukupno 350 **offshore** brodova s oko 0,9 milijuna tdw, što predstavlja 9,0 % aktualne flote offshore brodova; ugovaranje novih brodova u odnosu na 2016. je manje za 41 %; uočljiv je trend smanjenja potražnje

- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 1.11.2017. bilo ukupno 60.116 brodova s oko 1.840,5 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.774 brodova, s oko 1.921,6 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 927,3 milijardi USD

### Cijene novih brodova

- Na **tankerskom** tržištu, **prosječne cijene novih brodova** su se stabilizirale (tromjesečni trend) i to za sve veličine brodova; nešto veći porast zabilježen je kod „Aframax“ tankera (115.000 tdw) +1,6 %;

VLCC – 81 m.USD

Suezmax – 54,5 m. USD

Aframax – 44 m. USD

MR tanker – 33,5 m.USD

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

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

LPG 82.000 m<sup>3</sup> – 70 m. USD

- Na tržištu specijaliziranih **brodova za prijevoz automobila** („Pure Car Carriers“) kapaciteta 6.000 vozila, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na kolovoz 2017. u manjem porastu za +0,3 %;

6.000 CEU – 61 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na kolovoz 2017. u nešto većem porastu i to u rasponu od 2,7 – 3,6 %;

Capesize – 44 m. USD

Panamax – 25,5 m. USD

Handymax – 24 m. USD

Handysize – 21,8 m. USD

- Na tržištu **kontejnerskih brodova**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na kolovoz 2017., za kapacitet broda od 13.000 TEU u padu i to za -0,6 %, dok su za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) i nadalje u porastu +2,7 %;

13.000 TEU – 108 m. USD

2.750 TEU – 28,8 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na nivou 125, a u odnosu na stanje u kolovozu 2017., je u manjem porastu za +0,5 %

- **Prosječne cijene brodova za rezališta** su u znatnom porastu u odnosu na siječanj 2017., te se kreću na nivou od oko **400 USD/t za tankere** i **410 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 38 odnosno 41 %)

- **Prosječne cijene polovnih tankera** su u odnosu na kolovoz 2017. bile u porastu od +5,0 %, za **brodove za rasuti teret** u porastu za +23 %, dok su za **kontejnerske brodove** u porastu za +37,5 %; ovakvi trendovi ukazuju da je za **brodove za rasuti teret i kontejnerske brodove**, potražnja u većem porastu, dok se kod **tankera** osjeća manje izraženi trend stabilne potražnje za novim brodovima

### Vozarine

- **Vozarine za tankere za sirovu naftu (jednogodišnji najam)** su u padu od oko 26 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 27.000 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 13.125 USD/dan (pad oko 28 %), 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 12.750 USD/dan (pad oko 22 %)
- **Vozarine za LPG tankere – jednogodišnji najam** (veličine 84.000 m<sup>3</sup>) su u većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 14.729 USD/dan (pad oko 54 %)
- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m<sup>3</sup>) su u znatnom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2016. i kreću se na nivou od 74.000 USD/dan (porast oko 121 %)
- **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 18.625 USD/dan za Capesize (porast oko 126 %), 12.100 USD/dan za Panamax (porast oko 93 %), 11.000 USD/dan za Supramax (porast oko 69 %) i 9.250 USD/dan za Handysize (porast oko 76 %)
- **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 6.300 – 9.350 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (bez dizalica) je na nivou od 8.200 USD/dan (porast oko 10 % u odnosu na kolovoz 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