

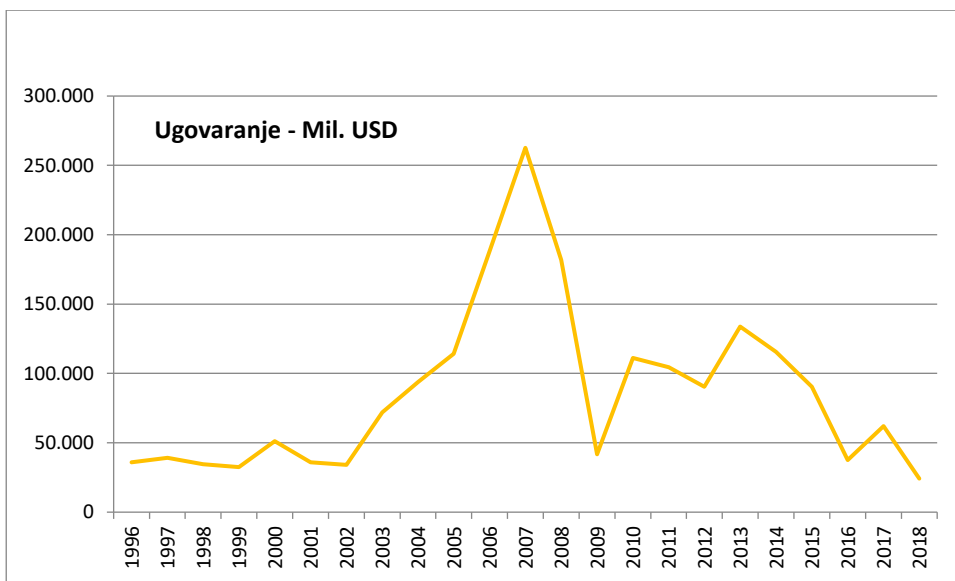
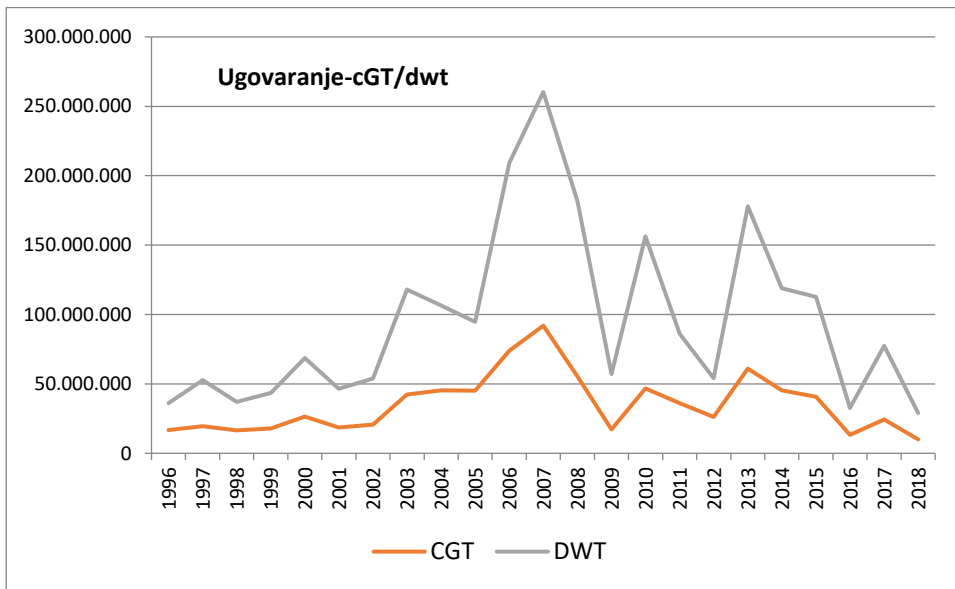
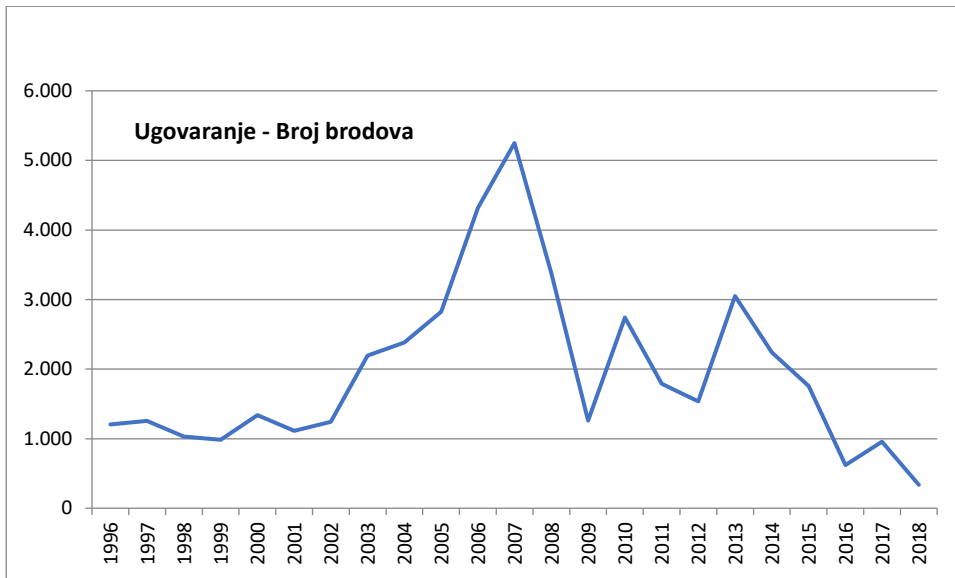
Svjetsko brodograđevno tržište – svibanj 2018.

Općenito

Novi ugovori

Prvih 5 mjeseci 2018. godine govore o stanju stabilne, ali relativno niske razine aktivnosti na tržištu. Naime, ugovaranje brodovlja u prvih 5 mjeseca je i nadalje u padu od oko 23 % 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, to bi se moglo odraziti 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	337	10,1	29,0	24,2



Od 337 ugovorenih brodova u prvih pet mjeseci 2018. godine (10,1 mil. cGT-a; 29 mil. tdw, ukupne vrijednosti 24,2 milijardi USD), najveći broj brodova ugovorila je Kina - 157, J. Koreja je vodeća po količini cGT-a – 4,1 milijuna cGT, kao i po vrijednosti ugovorenih brodova – 8 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 2018. godini (mjereno u cGT-ima), na **tankere** (uključivo tankere za kemikalije, sirovu naftu, naftne produkte) odnosi se oko 22 %, na **kontejnerske brodove** oko 20 %, na **brodove za rasuti teret** oko 19 %, na **LNG plinske tankere** oko 17 %, na **putničke brodove** oko 8 %, na **LPG plinske tankere i offshore brodove** oko 3 %. Na sve **ostale tipove brodova** odnosi se oko 9 %.

U prvih pet 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 (- 66 %), brodova za rasuti teret (- 45 %), brodova za opći teret (-34 %), offshore brodova (- 32 %), te tankera za sirovu naftu (- 31 %).

Ostali tipovi brodova bilježe porast ugovaranja u rasponu od 5 – 184 %, s tim da je najveći porast kod LNG plinskih tankera (+ 184 %).

Isporuke

U periodu od 1990., svjetske isporuke trgovačkih brodova su prolazile kroz različita stanja, no generalno se može reći da su najbolje godine bile od 2010. – 2012. (i to po svim promatranim parametrima), u kojem periodu se isporučivalo prosječno godišnje oko 2.930 brodova, sa oko 158 mil. DWT i 51 milijun cGT. U 2017. godini, svjetska brodogradilišta su isporučila ukupno 1.472 broda, s oko 97 milijuna DWT i oko 33,1 milijuna cGT. Uspoređujući stanje u 2017. godini sa „zlatnim godinama“ proizlazi da su isporuke u 2017. godini bile na razini od oko 60 – 65 % od navedenih „zlatnih godina“.

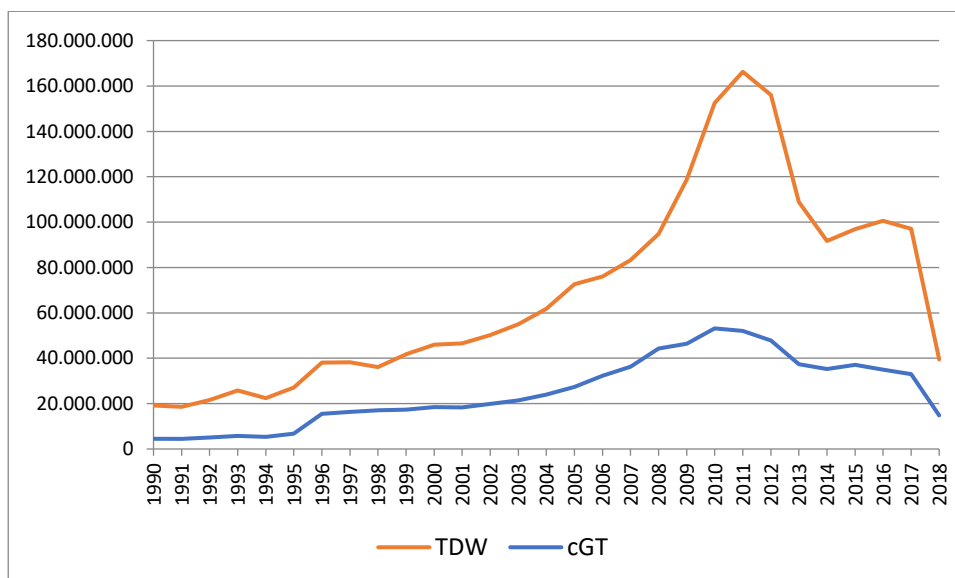
Za hrvatska brodogradilišta, najbolje godine su bile u periodu od 2004. -2007. U tom periodu hrvatska brodogradilišta su isporučivala prosječno godišnje 25 brodova, sa oko 856.700 DWT i oko 424.600 cGT. Za usporedbu, u 2017. godini hrvatska brodogradilišta su isporučila ukupno 10 plovnih jedinica s oko 154.700 tdw i oko 110.000 cGT, dakle oko 20 – 25 % od najboljih godina. U 2018. godini 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 pet mjeseci 2018., isporučeno je ukupno 589 brodova, sa oko 39,5 milijuna tdw i oko 14,8 milijuna cGT-a. U odnosu na 2017., po broju brodova u 2018. isporučeno je 40 %, po količini tdw-a 41 %, te po količini cGT-a 45 %. 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 stabiliziralo i da se u narednim godinama može očekivati blagi oporavak. Ovakva predviđanja su naravno podložna mogućim poremećajima (svjetske financijske, trgovinske, energetske i političke krize).

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	589	39.458.549	14.785.594



Svjetska Knjiga narudžbi (Svibanj 2018.)

R.br.	Zemlja	Nosivost (t)	%
1.	Kina	93.824.740	46,04%
2.	J. Koreja	50.874.810	24,97%
3.	Japan	46.262.055	22,70%
4.	Filipini	4.804.001	2,36%
5.	Vijetnam	1.917.485	0,94%
6.	Tajvan	1.226.878	0,60%
7.	Brazil	996.585	0,49%
8.	Rusija	800.186	0,39%
9.	Španjolska	559.739	0,27%
10.	Hrvatska	472.184	0,23%
11.	SAD	374.038	0,18%
12.	Njemačka	239.678	0,12%
13.	Turska	172.396	0,08%
14.	Indonezija	154.211	0,08%
15.	Finska	142.800	0,07%
16.	Nizozemska	101.434	0,05%
17.	Italija	88.575	0,03%
18.	Bangladeš	69.900	0,03%
19.	Francuska	67.456	0,03%
20.	Singapur	55.441	0,03%
	Ostali	577.552	0,28%
	UKUPNO	203.782.144	100,0%
	Europa	2.758.069	1,35%

R.br.	Zemlja	Kompenzirana bruto tonaža (cGT)	%
1.	Kina	29.375.463	38,15%
2.	J. Koreja	16.933.278	21,99%
3.	Japan	15.015.823	19,50%
4.	Italija	2.873.670	3,73%
5.	Njemačka	2.647.069	3,44%
6.	Francuska	1.506.660	1,96%
7.	Filipini	1.353.304	1,76%
8.	Finska	1.276.319	1,66%
9.	Vijetnam	983.243	1,28%
10.	Norveška	622.038	0,81%
11.	Rusija	484.536	0,63%
12.	Hrvatska	460.565	0,60%
13.	Singapur	427.448	0,56%
14.	Brazil	426.842	0,55%
15.	Tajvan	375.345	0,49%
16.	SAD	360.772	0,47%
17.	Španjolska	326.930	0,39%
18.	Nizozemska	297.482	0,37%
19.	Turska	283.896	0,26%
20.	Indonezija	201.284	0,26%
21.	Ostali	763.897	0,99%
	UKUPNO	76.995.864	99,8%
	Europa	11.047.551	14,35%

Europska Knjiga narudžbi (Svibanj 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%
16.	Ostali	3.624	0,03%
	UKUPNO	11.047.551	100,00%

S krajem svibnja 2018. godine u Svjetskoj knjizi narudžbi je bilo ukupno 3.358 brodova, sa 203,8 milijuna tdw i 77 milijuna cGT. Vodeća svjetska brodograđevna zemlja je Kina s udjelom od 46 % Knjige narudžbi (mjereno u dwt), odnosno 38,2 % (mjereno u cGT), a slijede Južna Koreja s 25 % (u dwt) i 22 % (u cGT), te Japan s 22,7 % (mjereno u dwt) i 19,5 % (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 14,4 % 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 0,6 % (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 62. mjestu, a pojedinačno Uljanik Brodogradilište na 73. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 104. mjestu, Brodosplit na 108. mjestu, te Brodotrogir na 139. mjestu od 150 najvećih svjetskih brodogradilišta. Sva 4 hrvatska brodogradilišta zajedno nalaze se na 39. mjestu.

I nadalje, najveće svjetsko brodogradilište je južnokorejski Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), koje mjereno u cGT-ima, drži oko 7,5 % Svjetske knjige narudžbi. Najveće europsko brodogradilište je njemački Meyer Werft sa oko 2,3 % Svjetske knjige narudžbi. Najveća svjetska brodograđevna grupacija je Hyundai Heavy Industries (HHI) sa oko 11 % Svjetske knjige narudžbi, dok je vodeća europska grupacija njemački Meyer sa oko 3,9 % 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 9. mjestu, 3.Maj Brodogradilište na 13. mjestu, Brodosplit na 15. mjestu, te Brodotrogir na 24. mjestu.

U 2018. godini, najveću količinu brodovlja isporučila su kineska brodogradilišta s oko 5,6 milijuna cGT, zatim južnokorejska brodogradilišta s oko 4,1 milijun cGT, te japanska brodogradilišta s oko 3,3 milijuna cGT. Sva ostala svjetska brodogradilišta su isporučila oko 1,8 milijuna cGT.

Novosti

EUROPA

Talijanska brodograđevna grupacija Fincantieri, ostvarila je povećani prihod u prvom kvartalu 2018. ponajviše zahvaljujući jakom prisustvu na rastućem tržištu putničkog prijevoza. Već ionako „bogatoj“ Knjizi narudžbi putničkih brodova, grupacija je pridodala i novi ugovor za gradnju ultra luksuznog putničkog broda za naručitelja Silversea Cruises. Brod će imati nosivost od 4.050 t, imat će 60.065 cGT i kapacitet za 596 putnika. Ugovor je vrijedan preko 320 milijuna EUR (oko 381.3 milijuna USD), a brod bi trebao biti isporučen naručitelju u četvrtom kvartalu 2021.

Njemačka kompanija MAN Diesel & Turbo (MAN) pridružila se grupaciji SEA\LNG, multisektoralnu grupaciju, čiji je cilj ubrzati primjenu LNG-a kao pogonskog goriva brodskih motora. Kako je MAN jedan od vodećih svjetskih proizvođača brodskih diesel motora, ovakav poslovni potez predstavljat će prekretnicu na tržištu.

U remontnom brodogradilištu Damen Dunkerque, počeo je rad na konverziji broskog pogona na brodu Samuel de Champlan. Konverzijom bi se brodski pogonski stroj koji sada ima diesel-električnu propulziju prenamjenio na alternativni pogon MGO/LNG.

Francuska brodarska kompanija Brittany Ferries, uzeti će u najam dva nova putnička broda, na linijama između Velike Britanije i Španjolske. Brodovi koji su originalno u vlasništvu švedske brodarske kompanije Stena RoRo, bit će izgrađeni u kineskom brodogradilištu Avic International Weihai, te isporučeni švedskoj kompaniji u 2021. godini.

Norveško brodogradilište Vard u prvom kvartalu 2018. je počelo s reorganizacijom i restrukturiranjem svojih proizvodnih pogona u Norveškoj i Brazilu. Za sada je u restrukturiranje uloženo oko 11 milijuna NOK i pretežito se odnosi na isplate otpremnina, prijevremnu mirovinu i smanjenje financijskih izdataka.

Njemačka putnička brodarska kompanija AIDA Cruises (članica grupacije Carnival Corporation) odlučila je naručiti novi putnički brod, za isporuku u 2019. godini.

JUŽNA KOREJA

Južnokorejska brodograđevna industrija, koja je do prije nekoliko godina bila lider domaćeg gospodarstva, zapala je u ozbiljne financijske probleme i to ponajprije zbog stagniranja tržišta. Aktualni su procesi restrukturiranja u najvećim brodograđevnim grupacijama (Hyundai H.I., Daewoo, Samsung), a velike nade se polažu u globalnu orijentaciju na ekološki orijentirane brodove. No s druge strane kako je to globalni trend, teško je za očekivati da će

Južnokorejska brodograđevna industrija imati veliku korist od toga, jer se i sve ostale brodograđevne zemlje okreću u tom smjeru.

Južnokorejska brodograđevna grupacija Daewoo je objavila da je u prvom kvartalu 2018., njena neto dobit pala za oko 3 % u odnosu na isti period prošle godine, a kao glavni razlog navodi se pad vrijednosti WON-a.

Južnokorejski ministar financija Kim Dong-veon, objavio je odluku Vlade da se 5 ključnih brodograđevnih centara na južnoj obali Koreje, proglasi zonama industrijskog rizika, što bi im onda omogućilo da dobiju državnu pomoć.

JAPAN

Japansko brodogradilište TSUNEISHI potpisalo je Sporazum o poslovnoj suradnji sa drugim japanskim brodogradilištem - Mitsui E&S, a glavni predmet suradnje je gradnja komercijalnih trgovačkih brodova. Ovom poslovnom suradnjom udružiti će svoje napore na jačem prisustvu na tržištu. Trenutno u Knjizi narudžbi Tsuneishi ima u svojim brodogradilištima u Japanu, Kini i na Filipinima ukupno 91 brod, sa ukupno oko 6,3 milijuna tdw i oko 1,8 milijuna cGT-a. Od ukupnog broja brodova, 61 je brod za rasuti teret, 15 tankera, 14 kontejnerskih brodova i 1 putnički brod. Što se tiče Mitsui-a, to brodogradilište ima u narudžbi 8 brodova – tankera, sa ukupno oko 0,5 milijuna tdw i oko 0,1 milijun cGT-a.

Japanska brodogradilišta i nadalje se bore kako bi ponovo ostvarivala profit, iako se prema ostvarenim financijskim rezultatima u prvom kvartalu ne može zaključiti da u tome i uspijevaju. Usprkos oporavku na tržištu rasutog tereta, japanska brodogradilišta imaju veliku konkurenciju u kineskim brodogradilištima, koja imaju neskrivenu potporu države, te osjetno manju cijenu radne snage.

Japansko predsjedanje summitom G20 slijedeće godine, iskoristit će se za apeliranje na problem prekapacitiranosti brodograđevne industrije i posljedica za japansku brodograđevnu industriju.

KINA

Kineska državna brodogradilišta su od osnutka 2009., postala dominantna na tržištu Dalekog Istoka. Sa udjelom od 13 % početkom 2009., sada su došla na udjel od 40 %, a što govori da su uz veliko učešće i pomoć države uspjela preživjeti na tržištu, što se ne može reći za brojna privatna brodogradilišta.

Kineska tvrtka AVIC International Leasing, naručila je 2 panamax broda za rasuti teret (82.000 tdw) u kineskom brodogradilištu Jinling, za isporuku u 2019. godini. Osim ova dva broda, Jinling ima u narudžbi još 37 brodova za isporuku do prve polovice 2021. godine.

Brodograđevna tržišta

- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.5.2018. bilo ukupno 723 **brodova za rasuti teret**, s oko 81,5 milijuna tdw, što predstavlja 9,9 % aktualne flote brodova za rasuti teret; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj Knjizi narudžbi je s 31.5.2018. bilo ukupno 750 **tankera**, s oko 70,1 milijuna tdw, što predstavlja 10,2 % aktualne flote tankera; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.5.2018. bilo ukupno 362 **kontejnerska broda** s oko 28,1 milijuna tdw, što predstavlja 10,9 % aktualne flote kontejnerskih brodova; uočljiv je trend stabilne potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.5.2018. bilo ukupno 69 **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 31.5.2018. bilo ukupno 113 **LNG tankera** s oko 9,4 milijuna tdw, što predstavlja 22,4 % aktualne flote LNG tankera; uočljiv je trend povećanja potražnje
- U Svjetskoj knjizi narudžbi je s 31.5.2018. bilo ukupno 267 **offshore** brodova s oko 0,7 milijuna tdw, što predstavlja 7,5 % aktualne flote offshore brodova; uočljiv je trend smanjenja potražnje

- U Svjetskoj floti trgovačkih brodova je s 31.5.2018. bilo ukupno 59.427 brodova s oko 1.859,6 milijuna tdw, dok ukupna flota broji 94.471 brod, s oko 1.941,9 milijuna tdw; ukupna vrijednost svjetske flote brodova je oko 955 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) +3,2 %;

VLCC 320.000 tdw – 87,5 m. USD

Suezmax 157.000 tdw – 59 m. USD

Aframax 115.000 tdw – 46,5 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 veljaču 2018. 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 6.500 vozila, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na veljaču 2018. stabilne i nepromijenjene;

6.500 CEU – 61 m. USD

- Na tržištu **brodova za rasuti teret**, **prosječne cijene novih brodova** su u odnosu na veljaču 2018. u nešto većem porastu i to u rasponu od 3,1 do 5,6 %;

Capesize 180.000 tdw – 47,5 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 veljaču 2018., u nešto većem porastu i to za kapacitet broda od 13.000 TEU +2,5 %, a za brodove manjeg kapaciteta (2.750 TEU) za +5 %;

13.000 TEU – 111 m. USD

2.750 TEU – 31,5 m. USD

⇒ **Clarksonov Index prosječnih cijena novogradnji** je na razini od 128, a u odnosu na stanje u veljači 2018., je u manjem porasu +0,7 %

- **Cijene brodova za rezališta** su krajem svibnja 2018. bile u manjem porastu u odnosu na prosječne cijene iz 2017., te su se kretale na razini od oko **425 USD/t za tankere** i **440 USD/t za brodove za suhi teret** (porast od 3 odnosno 2 %)

- **Cijene polovnih tankera** su krajem svibnja 2018. u odnosu na kraj svibnja 2017. bile u porastu od +3 %, za **brodove za rasuti teret** porast od 11 % i za **kontejnerske brodove** u porastu za +5 %; 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 svibnja 2018. bile u padu od oko 28,5 % u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 19.375 USD/dan za VLCC (310.000 tdw)

- **Vozarine za tankere za naftne proizvode (jednogodišnji najam)** su krajem svibnja 2018. bile uglavnom u padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017., pa su tako za Panamax tankere (74.000 tdw) bile na razini od 13.750 USD/dan

(pad od 11 %), 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 svibnja 2018. bile u manjem 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 svibnja 2018. bile u nešto većem padu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 16.767 USD/dan (pad od 8 %)

- **Vozarine za LNG tankere** (veličine 160.000 m³) su krajem svibnja 2018. bile u znatnom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 60.000 USD/dan (rast od oko 30 %), a za brod veličine 145.000 m³, na razini od 40.000 USD/dan (rast od oko 40 %)

- **Vozarine za brodove za rasuti teret (jednogodišnji najam)** su krajem svibnja 2018. bile u osjetnom porastu u odnosu na prosječne vozarine iz 2017. i kretale su se na razini od 18.375 USD/dan za Capesize (porast od 21,3 %), 12.675 USD/dan za Panamax (porast od 18,8 %), 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 svibnja 2018. bile porastu u odnosu na prosječne vozarine u 2017. i kretale su se ovisno o veličini broda od 8.500 – 13.300 USD/dan; vozarina za kontejnerski brod kapaciteta 2.000 TEU (brod bez dizalica) je bila na razini od 11.000 USD/dan (porast od 53,8 % 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 8.750 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