

## **TANKERSKO TRŽIŠTE 2000-2003**

### **Sažetak**

Stabilan rast svjetskog gospodarstva, porast cijene nafte u godini 2002., te održavanje stabilnosti naftnog tržišta tijekom posljednje dvije godine doveli su do porasta interesa brodovlasnika za gradnjom i ugovaranjem novih tankera. U članku se analizira porast broja i dwt, te strukture tankerske flote po tipovima brodova u periodu 2000 – 2003. Iznosi se usporedba broja i dwt tankera u službi i naručenih tankera. Za najznačajnije tipove tankera: tankere za prijevoz naftnih preradevina, Suezmax i Aframax tankere, te vrlo velike tankere za prijevoz sirove nafte dat je pregled cijena novih i rabljenih tankera u periodu od 2000 – 2003. Na kraju članka daje se prognoza budućeg stanja na tržištu uzevši u obzir plan prestanka službe tankerima sa jednostrukom oplatom prema MARPOL 73/78 kategoriji.

*Ključne riječi: tankeri, tankerska flota, tankeri sa jednostrukom oplatom, MARPOL 73/78*

## **TANKER MARKET 2000-2003**

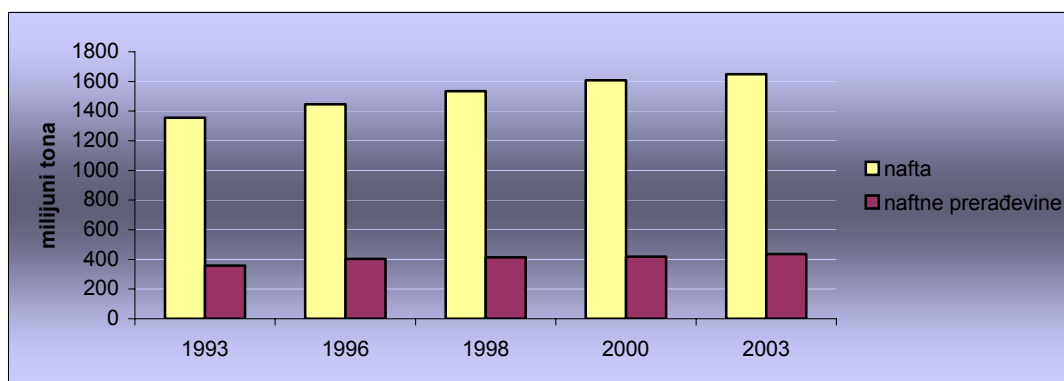
### **Summary**

Stable growth of the world economy, oil price increase in 2002. and maintain of oil market stability in the period of 2002 – 2003 motivated the ship owners for building and contracting new tankers. Increase of number and dwt tanker fleet as well as its structure in the period 2000 – 2003 was analysed. Number and dwt of existing and contracted tankers was considered. For most important tanker types: chemical tankers, Suezmax tankers, Aframax tankers and VLCC tankers, price analysis was given for newbuildings as well as used tankers. At the end of the paper prediction of market trends for tankers was given taken into account Marpol 73/78 category scheme of phasing-out of single hull tankers.

*Key words: tankers, tanker fleet, single hull tankers, MARPOL 73/78*

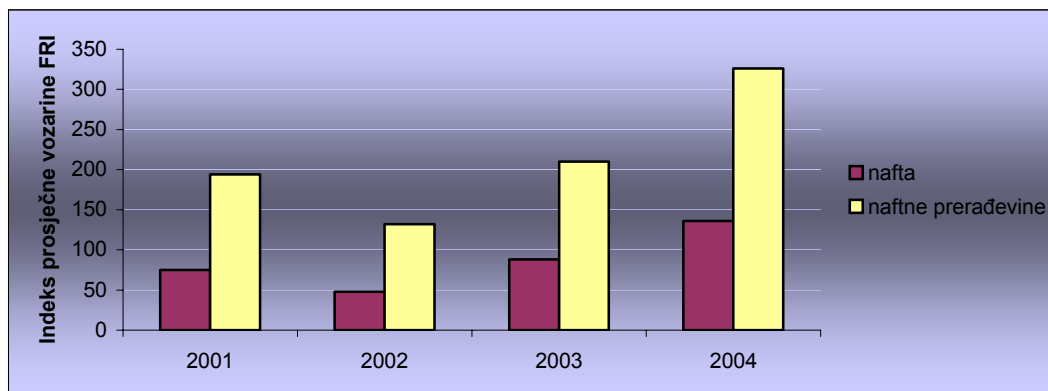
## 1. Uvod

Porast ekonomske zavisnosti različitih nacionalnih gospodarstava uzrokovan povećanjem umreženosti svjetskog gospodarstva doveo je do promjene tradicionalnih odnosa između zemalja izvoznica i uvoznica nafte u posljednjih nekoliko godina. U novim uvjetima globaliziranog gospodarstva, osiguranje stabilne cijene i visokog stupnja dostupnosti nafte na tržištu predstavlja bitan preduvjet za održavanje ekonomske stabilnosti kako u zemljama uvoznicama tako i izvoznicama nafte. Utjecaj članica OPEC-a, i drugih najvećih zemalja izvoznica nafte, u takvim uvjetima je bitno manji nego li prije u vrijeme dominacije zatvorenih nacionalnih gospodarstava. Visoke cijene nafte uzrokuju inflaciju i recesiju koja zbog čimbenika globalizacije ne pogađa samo zemlje uvoznice nafte već i ostale zemlje, te vrlo brzo zbog smanjenja potražnje i same izvoznice. Stabilnost svjetskog gospodarskog sustava u takvim uvjetima ne predstavlja samo cilj najrazvijenijih zemalja već i onih u razvoju, te posebno zemalja izvoznica nafte. Ostvarenje navedenog strateškog preduvjeta ima povoljan utjecaj na tankerski segment brodograđevnog tržišta. Stabilan porast količine prevezene nafte razvidan je iz pregleda količine nafte prevezene u pomorskom prijevozu u periodu 1993 – 2003 prikazanom na slici 1. Porast količine nafte koja se prevozi morima u periodu 1993 – 2003 povećan je za 21,6 posto a naftnih prerađevina za 21,5 posto. Na slici 2. je prikazana promjena indeksa prosječne vozarine za tankere za prijevoz naftnih prerađevina i tankere za prijevoz nafte u periodu 2000 – 2004. U periodu od 2002 do 2004 indeks prosječne vozarine za tankere povećaj je 2,47 puta. Kretanje broja i dwt za različite tipove naručenih brodova u periodu 2002 – 2004 prikazano je na slikama 3-4.



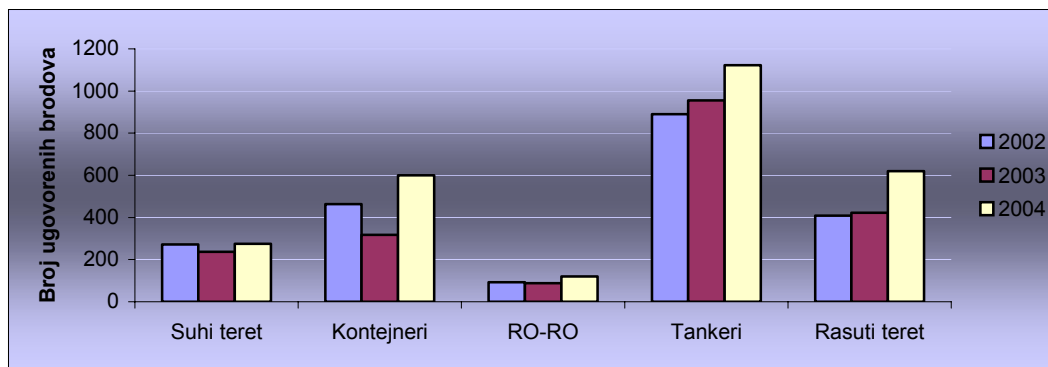
**Slika 1** Porast količina nafte i naftnih prerađevina u pomorskom prijevozu od 1993. – 2003., mil. t [1]

**Fig. 1** Increase of oil and oil derivatives in maritime shipping 1993 – 2003, mil. t [1]



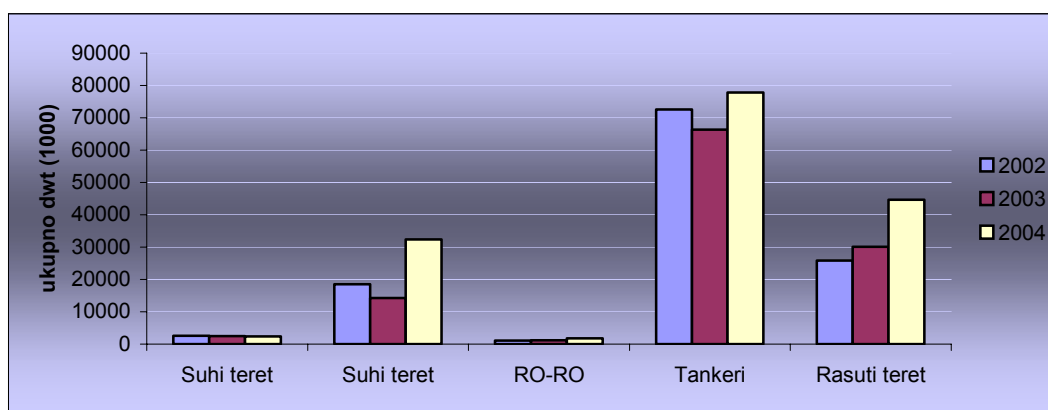
**Slika 2** Promjene indeksa prosječne vozarine za tankere koji prevoze naftu i naftne prerađevine [1]

**Fig. 2** Average freight rate index changes for oil and chemical tankers [1]



Slika 3 Kretanje broja ugovorenih tankera po tipovima u periodu 2002-2004 [2]

Fig. 3 Orderbook development by types of tankers 2002-2004, number of ships [2]

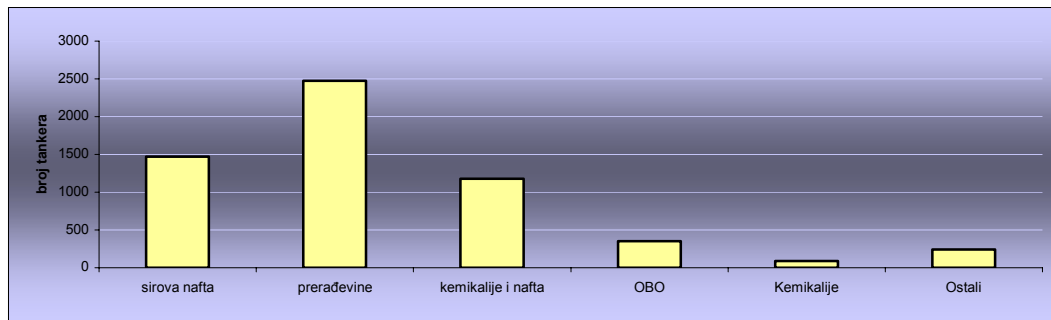


Slika 4 Kretanje dwt ugovorenih tankera po tipovima u periodu 2002-2004 [2]

Fig. 4 Orderbook development by types of tankers 2002-2004, dwt [2]

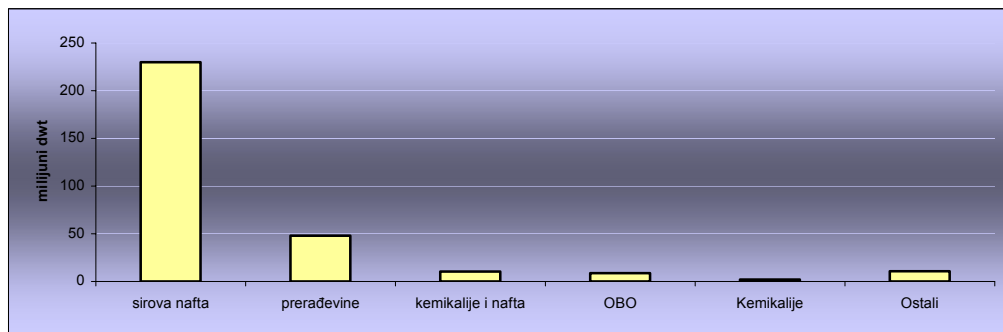
## 2. Struktura tankerske flote

Na početku godine 2004. svjetska flota tankera sa  $\geq 300$  gt sastojala se od 10032 tankera koji imaju 347,5 milijuna dwt [1]. U usporedbi sa 2003. godinom povećanje tankerske flote na bazi dwt iznosilo je 5,1 %. Uzmemo li u obzir da je na početku godine 2004. svjetska trgovačka flota brodova sa  $\geq 300$  gt brojala je 39,665 brodova koji imaju 840,4 milijuna dwt, tankeri na osnovi dwt u svjetskoj trgovačkoj floti na početku godine 2004. sudjeluju sa 41,3 %. Raščlamba tankerske flote po vrstama tereta koji se prevoze prikazana je na slikama 5 i 6. Prema njoj, najviše tankera, 2475 sudjeluje u prijevozu naftnih prerađevina. Daleko najveći dio dwt tankerske flote, 230 milijuna dwt ili preko 90 posto uključen je u prijevoz sirove nafte. Prosječna starost tankera za razne dwt na dan 01. siječnja 2004 prikazana je na slici 7. Godine 2002 u službu je stupilo 382 nova tankera za prijevoz nafte od 32,1 milijuna dwt, 62 tankera za prijevoz kemikalija od 0,7 milijuna dwt i 45 tankera za prijevoz ukapljenog plina od 1,7 milijuna dwt. Porast tankerske flote tijekom godine 2003 dosegao je 34.5 milijuna dwt što je značajno povećanje u odnosu na godinu 2002 kada je ono iznosilo 22.8 milijuna dwt. Tijekom posljednjih pet godina tankerska flota je mjereno sa dwt bilježila godišnji prirast od otprilike 2 %. Najveći udio u dwt tankerske flote otpada na tankere za prijevoz sirove nafte. Na početku godine 2004. na tankere za prijevoz sirove nafte otpada 91,5 % od ukupnog dwt tankerske flote. Porast ukupnog dwt tankera za prijevoz nafte je također značajan. Godine 2000., tankeri za prijevoz nafte imali su 296.1 milijun dwt. a početkom godine 2004 preko 317,8 milijuna dwt. Usporedba broja naručenih tankera i tankera u plovidbi na dan 01. siječnja 2004 data je na slici 8., a usporedba dwt na slici 9.



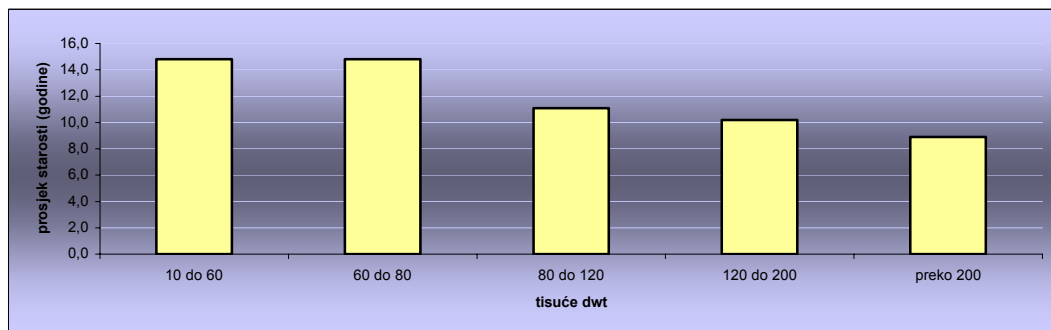
**Slika 5** Raščlamba tankerske flote po vrstama tereta koji se prevoze za godinu 2003. [3]

**Fig. 5** Tanker fleet broken up by types of freight in 2003., number of ships [3]



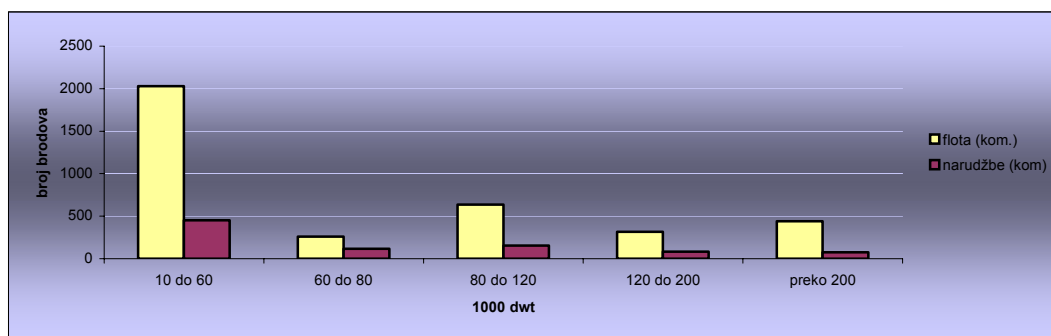
**Slika 6** Raščlamba tankerske flote po vrstama tereta koji se prevoze u dwt [3]

**Fig. 6** Tanker fleet dwt broken up by types of freight, mil. dwt [3]



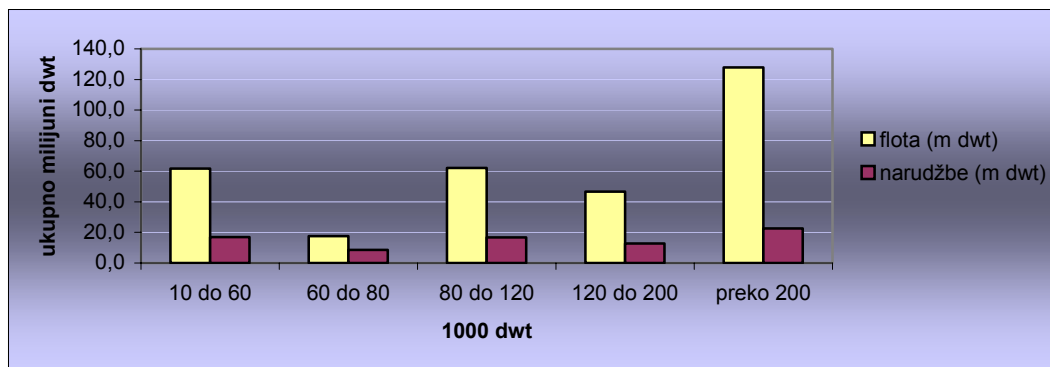
**Slika 7** Prosječna starost tankera za razne dwt na dan 01. siječnja 2004 [3]

**Fig. 7** Average age of tankers with different dwt on 01. January 2004. [3]



**Slika 8** Usporedba broja naručenih tankera i tankera u plovidbi na dan 01. siječnja 2004 [3]

**Fig. 8** Comparison of number of ordered and operated tankers on 01. January 2004 [3]

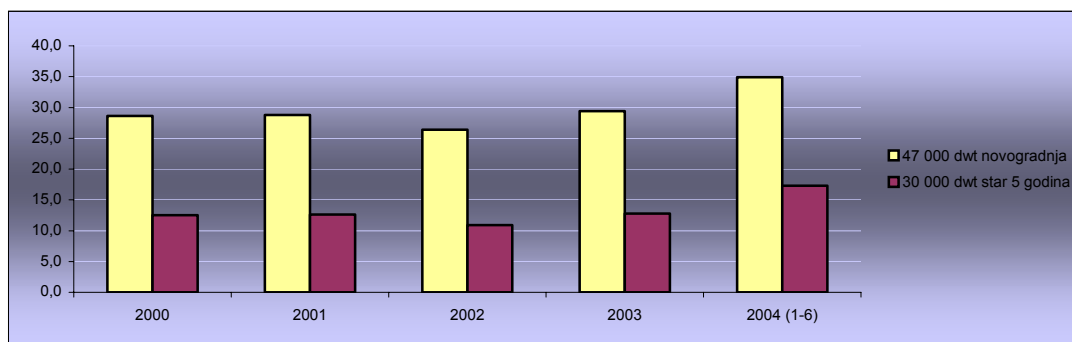


Slika 9 Usporedba dwt naručenih tankera i tankera u plovidbi na dan 01. siječnja 2004 [3]

Fig. 9 Comparison of ordered and operated tankers dwt on 01. January 2004 [3]

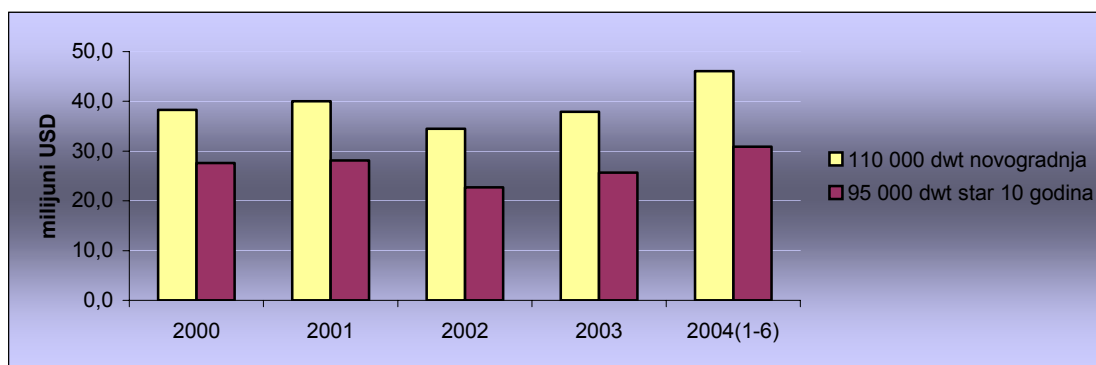
### 3. Analiza cijena

Porast cijena nafte u godini 2002. koji je nastao kao rezultat povećanja nestabilnosti na području Bliskog istoka doveo do porasta vozarina a potom i cijene svih tipova tankera u periodu 2000 – 2004. Ovisno o tipu tankera, porast cijena u periodu 2002 – 2004 iznosio je do 26,5 do 33,6 posto. Još veći porast vrijednosti zabilježili su rabljeni tankeri kojima je ovisno o tipu cijena u promatranom razdoblju povećana i preko pedeset posto. Kretanje cijena novih i rabljenih tankera za prijevoz naftnih peradevina, Suezmax tankera, Aframax tankera i velikih tankera za prijevoz sirove nafte (VLCC) u periodu 2000 – 2004. prikazano je na slikama 10 – 13.



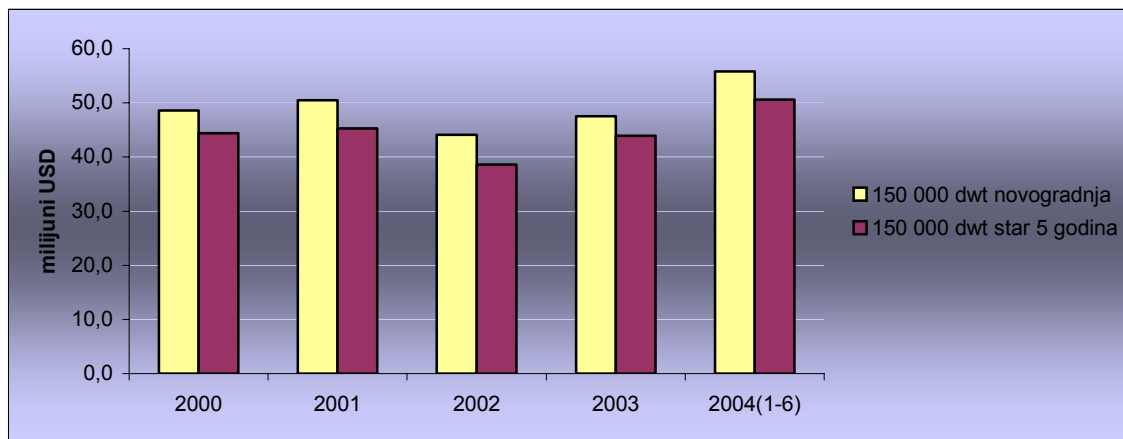
Slika 10 Kretanje cijene tankera za prijevoz naftnih peradevina u mil. USD [4]

Fig. 10 Price development for chemical tankers, mil. USD [4]



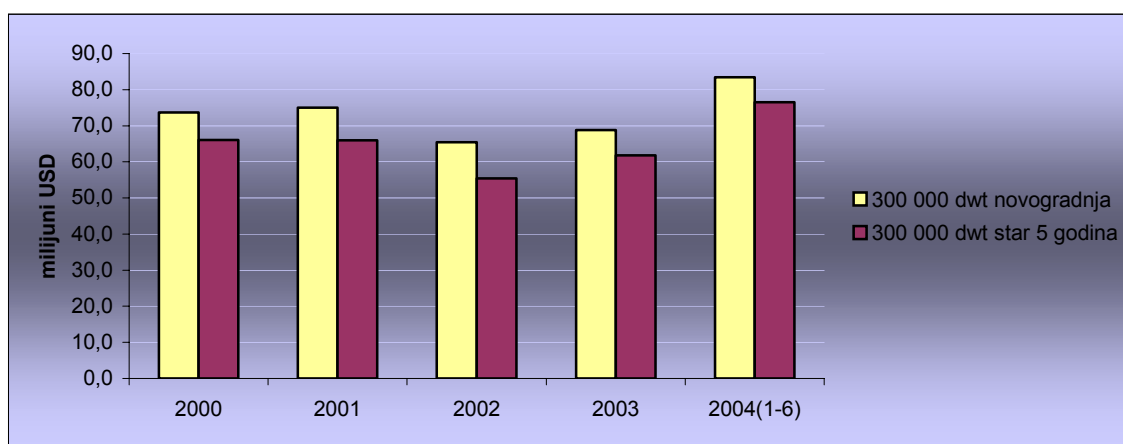
Slika 11 Kretanje cijene Aframax tankera u mil. USD [4]

Fig. 11 Price development for Aframax tankers, mil. USD [4]



Slika 12 Kretanje cijene Suezmax tankera u mil. USD [4]

Fig. 12 Price development for Suezmax tankers, mil. USD [4]



Slika 13 Kretanje cijene vrlo velikih tankera za prijevoz sirove nafte (VLCC) u mil. USD [4]

Fig. 13 Price development for VLCC tankers, mil. USD [4]

#### 4. Budući razvoj

Uzevši u obzir najnovije amandmane propisa MARPOL 73/78 koji se odnose na tankere [5], te predviđajući nastavak održanja postojećih relativno visokih cijena nafte, moguće je pretpostaviti nastavak pozitivnog razvoja tankerskog tržišta u narednom kratkoročnom razdoblju. Glavni pokretač takvog razvoja događaja je ubrzanje trenda otpisa tankera sa jednostrukom oplatom sukladno MARPOL 1978/83 propisima. Taj trend se pojačao tijekom posljednje dvije godine a nakon havarije tankera Prestige za očekivati je da će se još i pojačati. Kao rezultat toga očekuje se da bi do kraja godine 2005. u rezalištima moglo završiti više od 32 milijuna dwt tankera koji ne zadovoljavaju MARPOL 1978/83. Za preostale tankere sa jednostrukom oplatom očekuje se da će ukoliko se nešto nepredviđeno ne dogodi u rezališta dospijeti najkasnije u periodu 2010-2015. U skladu sa dinamikom njihova otpisa u velikoj će se mjeri odvijati i dinamika gradnje novih tankera. Analiza knjige narudžbi pokazuje da će u gradnji tankera i nadalje prednjačiti Južna Koreja a u gradnji brodova za rasuti teret Japan. Popunjenost brodogradevnih kapaciteta u Aziji do godine 2007. i porast cijene brodova omogućili su europskim brodograditeljima sklapanje novih ugovora, i to kontejnerskih brodova, koji će se graditi u brodogradilištima u Njemačkoj i Poljskoj, te tankera u Hrvatskoj. Uzevši u obzir da brodogradilišta nemaju dovoljno kapaciteta za gradnju tankera kojima

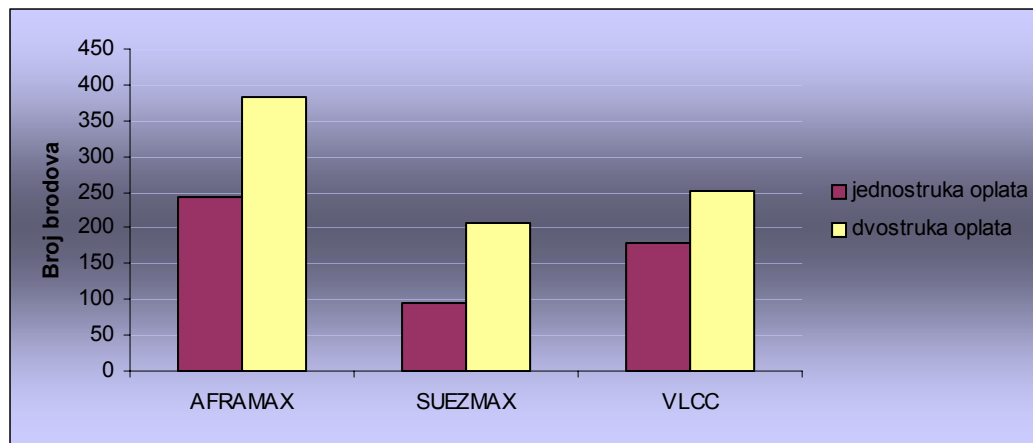
bi se nadomjestili tankeri jednostruke oplate čije je povlačenje iz službe ubrzano nakon potonuća tankera Prestige i donošenja odluke EU o zabrani pristupa lukama EU tankerima s jednostrukom oplatom, realno je očekivati da bi se trend održanja porasta cijena tankera uspostavljen tijekom posljednje dvije godine mogao nastaviti. Odluka Komisije EU kojim se pooštrava pristup tankera lukama u EU sadrži tri za razvoj tržišta vrlo bitna amandmana. Njima se zabranjuje prijevoz teške nafte u tankerima za naftu s jednostrukom oplatom, ubrzava povlačenje svih tankera s jednostrukom oplatom i uvodi program procjene stanja za sve tankere sa jednostrukom oplatom. Prema novim propisima EU tankerima sa jednostrukom oplatom, neovisno o njihovoj veličini, u slučaju ne zadovoljenja na testiranju u sustavu ocjenjivanja neće biti dopušten pristup lukama EU niti plovidba pod zastavom neke od država članica EU. Najnovijim amandmanima MARPOL propisa od 3. prosinca 2003. navedeni sustav ocjenjivanja će se primijeniti na sve tankere sa jednostrukom oplatom starije od petnaest godina. Datumi prestanka aktivne službe tankerima s jednostrukom oplatom prema MARPOL kategoriji navedeni su u tablici 1.

**Tab.1.** Datumi prestanka službe tankerima sa jednostrukom oplatom prema MARPOL kategoriji [5]

**Table 1.** Deadline for single hull tankers operation according to MARPOL categories [5]

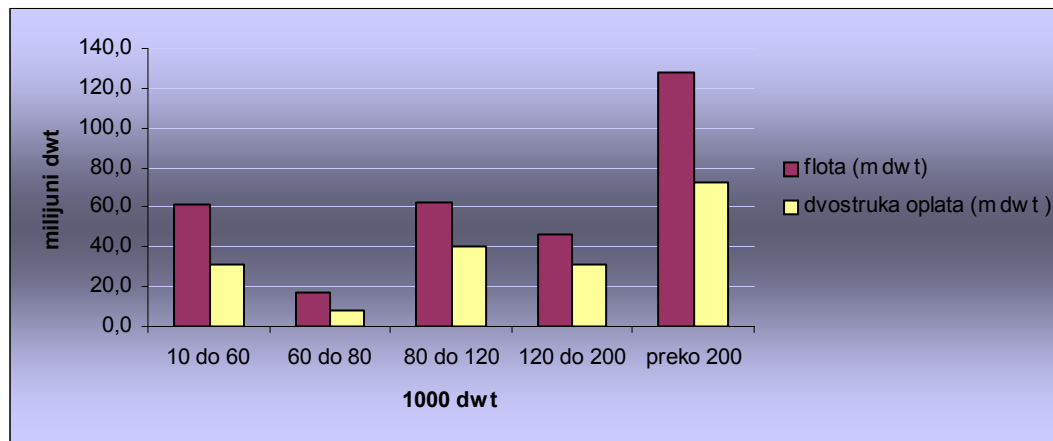
| <b>“MARPOL “ KATEGORIJA<br/>TANKERA</b> | <b>DATUM PRESTANKA SLUŽBE TANKERA S<br/>JEDNOSTRUKOM OPLATOM</b>   |
|---|--|
| Kategorija 1                            | - 5. travanj za brodove isporučene 5 travnja 1982 ili ranije,<br>- 2005 za brodove isporučene poslije 5 travnja 1982.  |
| Kategorija 2 i kategorija 3             | - 5 travanj 2005 za brodove isporučene 5 travnja 1977 ili ranije,<br>- 2005 za brodove isporučene: 5 travanj 1977 - 1 siječnja 1978,<br>- 2006 za brodove isporučene 1978 – 1979,<br>- 2007 za brodove isporučene 1980 – 1981,<br>- 2008 za brodove isporučene 1982,<br>- 2009 za brodove isporučene 1983,<br>- 2010 za brodove isporučene 1984 i kasnije. |

Usporedba broja tankera sa jednostrukom i dvostrukom oplatom prikazana je na slici 14. Vrlo velikih tankera za prijevoz sirove nafte sa jednostrukom oplatom na dan 01. 01. 2004 godine bilo je 178 odnosno otprilike 41 posto od ukupnog broja. Udio tankera sa jednostrukom oplatom kod Aframax tankera iznosio je gotovo 39 posto a kod Suezmax tankera 31 posto. Usporedba dwt tankera sa jednostrukom i dvostrukom oplatom za šest skupina dwt prikazana je na slici 15. Prikazano stanje na slici 15. pokazuje da je udio tankera sa dvostrukom oplatom kod tankera od 10 – 60 tisuća dwt otprilike 50 posto kod tankera od 60-80 tisuća dwt 43 posto, kod tankera od 80 – 120 tisuća dwt 64 posto, kod tankera od 120 –200 tisuća dwt 68 posto te kod najvećih tankera od preko 200 tisuća dwt 56 posto.



Slika 14 Broj tankera sa jednostrukom i dvostrukom oplatom na dan 01. 01. 2004 [1]

Fig. 14 Number of single and double hull tankers on 01. January 2004 [1]



Slika 15 Usporedba dwt svih tankera i tankera sa dvostrukom oplatom na dan 01. 01. 2004 [3]

Fig. 15 Comparison of single and double hull tankers dwt on 01. January 2004 [3]

## LITERATURA

- [1] Danish Shipping, [www.danishshipping.com/pdf/UK\\_052004.pdf](http://www.danishshipping.com/pdf/UK_052004.pdf)
- [2] Shipping Statistics and Market Review, Institute of Shipping Economics and Logistics, 2004.
- [3] Annual Report, The International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANKO, 2003.
- [4] Tanker Freight Forecaster, Maritime Strategies International, June 2004.
- [5] Amandmani konvenciji MARPOL 73/78 "Dvostruka oplata", IMO prosinac 2003.