

Ivica TIJARDOVIĆ Tržište tankera tipa VLCC

Za one koji nisu upoznati s poviješću izgradnje tankera treba reći da je većina tankera nakon Drugoga svjetskog rata bila nosivosti oko 16 000 tona, a da su se početkom pedesetih godina prošloga stoljeća tankeri od 30 000 tona nosivosti zvali 'supertankeri'. Danas brojne podjele tankera zbunjuju i stručnjake u području tankerskoga brodarstva zbog netočnih definicija, a jedna među njima je svakako i definicija za tankere tipa VLCC (*Very Large Crude Carrier*), tj. vrlo velike tankere za prijevoz sirove nafte. Pod tankerima tipa VLCC najčešće se podrazumijevaju tankeri u rasponu od 160 000 do 320 000 dwt što je vrlo neprecizna podjela, a većina ih se nalazi u rasponu između 200 i 300 tisuća tona nosivosti, pa kad govorimo o tankerima bolje je govoriti o točnoj ili pak približnoj nosivosti.

Početkom lipnja 2010. godine plovilo je 576 velikih tankera za prijevoz sirove nafte (VLCC) ukupne nosivosti od 172,5 milijuna tona, što je za oko 6 posto više u odnosu na godinu ranije. Narudžba tankera tipa VLCC znatna je i iznosi 35 posto od postojeće VLCC flote, a tijekom 2011. godine očekuje se polovina isporuke tih narudžbi. Tijekom 2009. godine isporučeno je 54 od planiranih 68 tih tankera, a ove godine od planiranih 72 očekuje se isporuka njih 60. Samo oko 30 tankera tipa VLCC starijih je od 20 godina, a s jednostrukom oplatom ima svega oko 40 tih tankera. Dok sve manje tankera s jednostrukom oplatom plovi, jer predstavljaju realnu opasnost za onečišćenje mora, neki služe kao spremište, neki će u rezališta, a neki će biti preinačeni u drugu vrstu broda.

Tijekom 2010. godine predviđa se rast potražnje za naftom za oko 270 000 tona

na dan u odnosu na 2009. godinu. Tome mogu pridonijeti problemi onečišćenja mora naftom u Meksičkom zaljevu koji će prisiliti SAD da uvezu veće količine nafte. Ipak na dugu stazu Amerikanci namjeravaju smanjiti svoju ovisnost o uvozu nafte, te se orijentirati na čistije izvore energije. Uvoz nafte iz Saudijske Arabije znatno se smanjio i prvi put nakon 1988. godine iznosio je 2009. godine manje od 159 000 tona dnevno. Uvoz nafte stagnira i iz područja koja gravitiraju SAD, poput Meksika, Venezuele i Sjevernog mora. Za tankere tipa VLCC važna je činjenica što će Amerikanci vjerojatno podmiriti svoje potrebe za naftom iz udaljenijih područja u odnosu na spomenuta tri, pa je za očekivati porast uvoza nafte iz Brazila, zapadne Afrike, Rusije i Iraka. Naime, veća udaljenost između mjesta ukrcanja i iskrcanja nafte znači veću vozarinu. Zbog toga se tankerski brodari raduju, a k tome Kina uvozi sve veće količine nafte iz svih krajeva svijeta (Srednjeg istoka, Afrike, Venezuele itd.), s tendencijom rasta od 5 posto godišnje do 2015. godine. Inače, Kina u ovoj godini dnevno uveze oko 800 000 tona nafte. Tijekom 2009. godine 76 posto prijevoza nafte s tankerima tipa VLCC odnosilo se na izvozna područja Bliskog istoka, 13 posto na zapadnu Afriku, 5 posto na karipsko područje itd. Ta se nafta prevezla za Daleki istok (52 posto), SAD (14 posto), jugoistočnu Aziju (12 posto) itd.

S otkrićem velikih nalazišta nafte u Atlantiku blizu Brazila, prijevoz nafte iz tog dijela svijeta za Daleki istok imat će pozitivan učinak u budućnosti na tankere tipa VLCC.

Ipak važno je reći da će u 2011. godini zaploviti 82 tankera tipa VLCC, a i neki koji su služili kao skladište za naftu, pa će ta povećana tonaža brodskeg prostora utjecati i na formiranje vozarina. Primjera radi, početkom srpnja ove godine vozarina za tanker tipa VLCC u samo tjedan dana razlikovala se 60 posto, što znači da ponuda i potražnja za naftom itekako utječu na tankerske vozarine. Inače, u li-

pnju ove godine novi tanker tipa VLCC od 300 000 tona nosivosti mogao se ugovoriti za 102 milijuna dolara, a polovni te veličine star 5 godina mogao se prodati za 91 milijun dolara. Zanimljivo je znati da je krajem lipnja jedan brodovlasnik prodao drugom brodovlasniku novogradnju (VLCC od 320 000 dwt) za 110 milijuna dolara koja će biti isporučena u Južnoj Koreji krajem godine, a da se tanker s jednostrukom oplatom od oko 291 000 tona nosivosti građen 1993. godine prodao za 18 milijuna dolara.

Iako hrvatska brodogradilišta nisu osposobljena za graditi tankere od 300 000 tona nosivosti, ipak smatram da bi se neki od naših projekatana mogli upustiti u inovativne projekte u ovom području. Kad bi uspjeli prodati takav projekt nekom uspješnom stranom brodogradilištu koje gradi takve brodove, skrenuli bi pozornost na potencijal naših inženjera brodograditelja, pa bi se u tom slučaju mogli ozbiljnije nadati da će netko pokazati zanimanje za ulaganje i u naša brodogradilišta. Važno je i reći da se brodovi isključivo ne grade, već se i preinačuju, pa je i u tom segmentu kreativnost naših brodograditelja više nego dobrodošla.

Tankeri tipa VLCC mogu se preinačiti u razne vrste brodova poput u vrlo velike brodove za prijevoz rude (VLOC) ili u FPSO objekte, a svakako je zanimljiva preinaka tajvanskog broda za prijevoz rude i nafte *A Whale* od 318 700 tona nosivosti koji je preinačen za 120 milijuna dolara u Portugalu u tanker za skupljanje nafte s površine mora, a koji je početkom srpnja dok se piše ovaj tekst, već bio u Meksičkom zaljevu da pomogne zajedno s još petsto drugih brodova oko onečišćenja mora naftom. Sad kad javnost postaje sve više i više svjesna o posljedicama zagađivanja mora naftom, 'oil skimmersi' postat će sve više traženi, pa novi projekti toga tipa su svakako dobrodošli, a bilo bi dobro kad bi i naši projektanti dali svoj doprinos. Treba reći da bi svaku inovaciju

Adresa autora:

Nazorov prilaz 37, 21000 Split
E-mail: ivica.tijardovic@st.t-com.hr

AKTUALNOSTI

naših inženjera valjalo poduprijeti bez obzira može li naše brodogradilište takav objekt izgraditi ili ne. Nemojmo zaboraviti da je naša trgovačka i putnička flota nedostatna za zapošljavanje brojnih naših pomoraca, pa ipak hrvatska pomorska učilišta i dalje školuju pomorce, jer većina od njih još uvijek pronalazi, premda sve teže i teže, posao u stranim pomorskim tvrtkama. Prema tome, naši fakulteti koji školuju buduće brodograditelje, iako su kvalitetniji od mnogih fakulteta dru-

gih područja, moraju još više ponuditi svojim studentima, a za uzvrat tražiti od njih znanje, i to znanje s kojim bi budući brodograditelji bili konkurentni kolegama u svijetu. Ovdje treba reći da naši (danas isključivo školovani pomorci) ne nalaze posao u svijetu zbog svoje kvalitete, već zbog globalizacijskoga procesa koji se kreće prema jeftinijim tržištima radne snage, pa im budućnost pronalaska posla baš i nije sjajna, pogotovo ako standardi života u Hrvatskoj narastu nakon ulaska naše

zemlje u EU. Utjecaj globalizacije neće toliko utjecati na fakultetski obrazovane brodograditelje kao što utječe na pomorce koji ipak samo održavaju funkcioniranje jednog dijela svjetskoga transportnog sustava, jer uspješnost hrvatskih brodograditelja ponajviše će ovisiti o njihovoj kreativnosti s naglaskom na inovacijama. Ako hrvatski brodograditelji budu kvalitetniji od svojih kolega iz svijeta onda se s pravom mogu nadati ispunjenju svojih profesionalnih želja.