

Lõputöö pealkiri: VÄÄVLIREGULATSIOONIDE MÕJU
PUNKERDAMISTURULE EUROOPA SADAMATE NÄITEL

Magistritöö

Lõputöö autor: Karina Vesselova

Lõputöö juhendaja: Tõnis Hunt

Kaasjuhendaja: Yrjö Saarinen

KOKKUVÕTE

Töö raames oli viidud läbi analüüs, mis ei piirdunud ainuüksi punkerdamisettevõtete turustrategia uurimisega, vaid hõlmas kõikide osapoolte seisukohtade uurimist. IMO väävliregulatsioonid puudutasid mitte ainult laevandusettevõtteid, kes olid ilmingimata sunnitud tegema investeringuid tingimuste täitmiseks, vaid ka kogu energeetikaturgu.

SECA piirkonnas on väävli piirnormid kõige rangemad ning üleminek on aset leidnud juba 2015. aastal, kui rakendati 0.1% väävlisisalduse nõuet. Norm jääb kehtima pärast 2020. aastat ning põhilised muutused toimuvad väljaspool SECA ala, kus laevadel hakatakse 3.5% kütuse asemel põletama 0.5% väävlisisaldusega kütust. Negatiivne kommertslik mõju avaldub eeskätt väiksematel laevandusettevõtetel, kellel on vananenud laevastik ning nõuete täitmise tõttu langeb merevedude rentaablus. Töö käigus selgus, et kolme aasta jooksul Euroopas ei toimunud nõuetekohase kütuse defitsiiti ning turg on suutnud nõuetega kohaneda. Kohanemine väljendus nii uute laevakütuste juurutamises (*Ultra-Low Sulphur Fuel Oil* ehk ULSFO), mida varem ei ole punkerdamises kasutatud, kui ka skruubersüsteemide integreerimises, mille kasutus mõnevõrra maandab raske kütteõli profitsiidi tõenäosust. Antud asjaolu ei tähenda, et kaob madala väävlisisaldusega laevakütuse defitsiidi tõenäosus nõuete täielikul jõustumisel 2020. aastal, kuna tulevikus kasvab nõudlus antud kütuse järele ka väljaspool SECA ala.

Laevaomanike esmajärguliseks lahenduseks osutus madala väävlisisaldusega raske kütteõli ULSFO sisseostmine, mida varem ei ole laevade kütusevarude täiendamise tarbeks kasutatud. Nõudlus raske kütteõli järele on üldiselt langenud, kuid ülejääki ei tekkinud põhjusel, et antud naftatoodet kasutatakse nii eespool mainitud ULSFO tootmiseks kui ka põletamiseks laevadel, mis on varustatud skruubersüsteemidega. Madala väävlisisaldusega vedelkütuste hulgast osutus laevandusettevõtete teisejärguliseks valikuks kerge laevakütus MGO, mis on võrreldes ULSFO-ga kallim, kuid samal ajal kättesaadavam.

Rahvusvahelisel tasandil tekkis mõningane raske kütteõli nõudluse langus, kuid punkerdamisturu kontekstis ülejääki ei tekkinud tänu sellele, et tumedaid kütuseid kasutatakse nii skruubersüsteemide tarbeks kui ka madala väävlisisaldusega naftatoodete kokkusegamiseks. Raske kütteõli hinnalanguse stsenaariumi realiseerimise korral jääb nõudlus jätkuvalt püsima.

Töö käigus läbiviidud punkri väävlisisalduse norme käsitletavate dokumentide, punkerdamisturu analüüsi, intervjuude ja küsitluste andmete põhjal jõudis autor

järeldusele, et Euroopa merendusklaster on suutnud regulatsioonidega kohaneda peamiselt tänu uute laevakütuste juurutamisele, millest põhiliseks võib pidada madala väävlisisaldusega rasket kütteõli ULSFO, mida varem ei ole laevade kütusevarude täiendamise tarbeks kasutatud. Nõudlus raske kütteõli järele on üldiselt langenud, kuid profitsiidi stsenaarium ei realiseerunud põhjusel, et antud naftatoodet kasutatakse nii eespool mainitud ULSFO tootmises kui ka põletamiseks laevadel, mis on varustatud skruubersüsteemidega. Euroopa punkerdamisettevõtete ja naftahoiustamisettevõtete küsitluse ja esindajate intervjuerimise käigus selgus, et erinevalt laevandusettevõtetest uued väävlisisalduse nõuded ei põhjustanud sundinvesteeringuid. Punkrit hoiustatakse põhiliselt sadamates paiknevate vedellastiterminalide mahutiparkides, kust tarnitakse vedelkütuseid laevadele kaldatorustiku vahendusel. Samal ajal nii vedellastiterminalide kui ka punkerdamisettevõtete jaoks tähendavad regulatsioonid ettevõtetesiseid suuremaid nõuded vedelkütuste segregatsiooni järele vältimaks kõrge ja madala väävlisisaldusega kütuste omavahelist segunemist ning sellest tingitud rangem kütuse kvaliteedikontroll.

Antud problemaatika on määramata iseloomuga ning on üsna keeruline teostada realistlik prognoos nii naftatoodete turu määramatuse tõttu üldiselt, kui ka iga ettevõtte strateegia valiku ja otsuste langetamise lõikes. Väävliregulatsioone käsitletavates analüütilistes väljaannetes kasutatakse sageli turusituatsiooni kirjeldamiseks inglisekeelset terminit „*volatility*“, mis autori arvates sobib hästi antud olukorra kokkuvõtvaks mõisteks kirjeldades hetkel toimuvaid protsesse ning tähendab sisuliselt ebakindlat ja muutlikku olukorda, mis valitseb tänapäeval ülemaailmsel laevandus- ja punkerdamisturul.