

Lõputöö pealkiri: Prahirahamäärade muutumise dünaamika ning tulevikutrendid
vedellastilaevade prahiturul logistikaettevõtte Gunvor Group Ltd näitel

Bakalaureusetöö / Diplomitöö / Magistritöö

Lõputöö autor: Kalev Kütt

Lõputöö juhendaja: Anatoli Alop

KOKKUVÕTE

Antud lõputöö käigus uuris autor ülemaailmsete ja Gunvor Group Ltd vedellastilaevade prahirahamäärade muutumiste dünaamikaid aastatel 2017 kuni 2022. Võrdles ülemaailmseid andmeid Gunvor Group Ltd omadega ning andis järgnevas aastaks prognoosi antud valdkonnale ja ettevõttele.

2017 kuni 2022 aastatel ülemaailmsete vedellastilaevade prahirahamäärade analüüsiks kasutas autor Baltic Exchange tumedate ja heledate naftatoodete iga kuu keskmiseid indekseid. Omavahel võrreldi 2017 kuni 2022 aastate ülemaailmseid ja ettevõtte prahirahamäärasid nende andmete graafikute järgi. Veel viis autor läbi kaks suulist intervjuud antud valdkonnas töötavate inimestega. Autori kogemuste ja teadmiste, valdkonna spetsialistide intervjuude, artiklite ja teiste teemat mõjutavate muutujate põhjal anti prognoos prahirahamääradele järgnevas aastaks nii ülemaailmselt kui Gunvor Group Ltd-s.

Ülemaailmsed vedellastilaevade prahirahamäärad on hakanud alates 2018 aastast rohkem muutuma kui varem. 2017 kuni 2022 perioodil nähakse nii läbiaegade kõige madalamaid prahirahamäärade indekseid kui ka kõige kõrgemaid. Vastavalt peale esimest koroonaviiruse kriisi 2020. aasta sügisel ning peale Ukraina-Vene sõda aastal 2022. Koroonaviiruse kriisist tulenevalt, kus laevadel oli vaja sätestada lisaprotseduure ja arvestada erinevate viirusest tulenevate riskidega, hakkasid prahirahamäärad 2020. aasta alguses kasvama ning need jäid pigem kõrgeks, kuid 2020. aasta suve lõpus toimus prahirahamäärade indeksites järsk langus. See tulenes ilmselt koroonaviiruse piirangute lõdvenemisest. 2020. aasta sügise alguses langesid prahirahamäärade indeksid kaks korda ajaloo madalaimale tasemele. Peale seda tulenevalt teisest koroonaviiruse lainest ning 2020 aasta sügisel toimunud suurest vedellastilaevade lammutamisest hakkasid prahirahamäärad 2021. aasta alguses taas tõusma ning jäid umbes aastaks võrdlemisi stabiilseks. 2022. aasta ning Ukraina-Vene

sõja algusega hakkasid prahirahamäärad taas järsult kasvama ning saavutades oma haripunkti 2022. aasta suvel. Selline tõus tulenes varasemast laevade lammutamisest, energiakriisist, kõrgetest naftahindadest ning sanktsioonidest Venemaale. Peale sanktsioonide ja veoteede muutumisega kohanemist jäid vedellastilaevade prahirahamäärad stabiilseks, kuid tipp hetk saabus 2022. aasta detsembris, kui võrreldes 2017. aasta sama ajaga olid prahirahamäärade indeksid kasvanud ligi kolm korda suuremaks. See hetk kestis vähe aega ning juba 2022. aasta lõpuks olid prahirahad sarnasel tasemel, mis ülejäänud 2022. aastal.

Intervjuudest valdkonnas töötavate inimestega tuli välja, et ülemaailmsed muutused on mõjunud selle valdkonna erinevate osapoolte ettevõtetele erinevalt. Näiteks kui koroonaviiruse levik ja selle taandumine mõjus naftatoodete terminalidele pigem hästi, siis Ukraina-Vene sõda, sanktsioonid ja kõrged laevade prahirahamäärad on vähemalt Läänemere ida ja põhja terminalidele mõjunud laastavalt. Üldiselt olid intervjuueeritavad näinud ja tundnud antud vahemikus samu muutusi prahirahamäärades nagu autor oma analüüsidestki välja toob. Tunnistatakse, et praegusel ajal läheb hästi vedellastilaevade ehitajatel, sest prahiraha turgu tulenevalt kõrgetele vedellastilaevade prahirahamääradele domineerivad prahilepingu osapooltest just laevaomanikud.

Järgneva aasta vedellastilaevade prahirahamääradele prognoosib autor võrreldes varasemaga erinevat. Järgneva aasta jooksul nähakse prahirahamäärades pigem stabiilset ja võrdlemisi vähe muutuvalt. Aasta algab stabiilselt püüdes sama prahirahamäärade indeksitel nagu 2023. aprillis. Aasta teises pooles prognoosib autor tulenevalt osade OPEC-i riikide tootluse vähendamise ning naftatoodete rafineerimistehaste väikse kasumlikusse tõttu, naftatoodete veo nõudluse vähenemist ja prahirahamäärade langemist, kuid mitte alla Baltic Exchange 800 indeksi ühiku, sest tulenevalt varasematest muutustest ja uutest laevadele seatud heitgaaside reeglitest, ongi vedellastilaevade prahirahamäärad saavutanud kõrgema taseme kui varem.

Töös antud järeldusi ja analüüsi saab rakendada nii Gunvor Group Ltd, kui ka teistes antud valdkonnas tegelevate ettevõtete riskianalüüsi koostamiseks ning sellest tulenevalt ka alternatiivsete võimaluste välja pakkumiseks ja riskide maandamiseks. Veel on võimalik töös antud prognoosi kasutada alternatiivse vaadena tulevikule,

muude andmete ja info kõrvale ning arvestada seda tuleviku sihtide ja eesmärkide seadmiseks ning kohandamiseks.

Edaspidi oleks võimalik töö haaret laiendada ning samadel meetoditel uurida vedelgaaside meritsi veo prahirahamäärasid ning nende muutusi, arvestades seda, et just vedelgaaside vedu peetakse tulevikus perspektiivikaks valdkonnaks.