

Az egyre nagyobb méretű olajtankerek és az óriás konténerszállító hajók megjelenése, erősen kihatnak a hajóüzemanyag és a nyersolaj termékek árára is.

Az egyre nagyobb méretű olajtankerek és óriás konténerszállító hajók megjelenése, valamint a közeljövőben bevezetendő, a hajók üzemanyagának kéntartalmát korlátozó szabályozások erősen kihatnak a hajóüzemanyag és a nyersolaj iránti keresletre és ezen termékek árára is.

A világ nagy kikötőit üzemeltető társaságok kénytelenek hatalmas összegű fejlesztésekbe fogni, hogy alkalmassá tegyék kikötőhelyeiket, vagy éppen darurendszereiket az egyre nagyobb méretű hajók és az egyre nagyobb mennyiségben érkező rakományok fogadására – írja az oilprice.com

Ez a változás kihat a kikötők logisztikájának a fejlődésére is, hiszen a kikötők és a hajótársaságok számára is az a cél, hogy minél inkább csökkentsék a terminálok előtti " tengeri dugókat", ugyanis nem ritka, hogy a nagyobb kikötők közelében hosszú mérföldeken keresztül várakoznak a hajók. Ez pedig időbeli és nem utolsósorban pénzübeli veszteséget is jelent számukra. A kikötők üzemeltetői ezért újfajta módszereket vizsgálnak és tesztelnek például arra, hogyan lehetne hatékonyabban tárolni és mozgatni a kikötők területén a konténereket, vagy éppen azt, hogyan lehetne a vasúti szállítás arányát növelni a közúttal szemben.

A Fitch hitelminősítő egy friss tanulmánya szerint a kikötők átmenő teljesítménye a jövőben lassulni fog annak ellenére, hogy a hajók mérete az utóbbi években jelentősen nőtt. Az idei év első negyedében ez az áteresztő képesség 3,6 százalékkal nőtt az egy évvel korábbi értékhez képest.

A hitelminősítő szerint a közeljövőben történelmi mélypontra kerülhet a kikötők forgalmának növekedése, amit a hajózási iparágban és a kereskedelemben végbemenő alapvető strukturális változásokkal magyaráznak. A legfontosabb elem a bővülő kínai belső piac, az ellátási láncok változása és az áruszállító hajók öregedő technológiai fejlettsége.

Az óriási méretű tankerhajók építése és elterjedése még kezdeti fázisban van, de a konténerszállító óriásokhoz hasonlóan a közeljövőben egyre több ilyen megatanker szeli majd a tengerek vizeit.

Májusban például az amerikai Occidental Petroleum sikeresen navigált egy francia zászló alatt hajózó megatankert – egyelőre rakomány nélkül – Corpus Christi kikötőjébe. A 335 méter hosszú és 61 méter széles hajó a legnagyobb volt, amely valaha kikötött itt és a helyi hatóságok azt próbálták tesztelni, miként képes fogadni a kikötő egy ekkora méretű óriást.

A világ nagy kikötői ráadásul ennél jóval nagyobb hajók fogadására is szeretnének felkészülni. Ezt a méretbeli változást egyébként többek között a Panama-csatorna kiszélesítése és az amerikai olajexport korlátozásának eltörlése is indukálja.

Ami pedig a hajók üzemanyagát illeti, az úgynevezett bunker olaj ára – amibe beletartozik a tengeri hajók mozgatására használt díezlolaj és bármilyen fűtőolaj is – a jövőben minden bizonnyal emelkedni fog.

Ráadásul új nemzetközi szabályozást vezetnek be az üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan. A 2020-tól életbe lépő szabályok korlátozzák a hajók üzemanyagának kéntartalmát, erre pedig az üzemanyagok gyártóinak és a hajók üzemeltetőinek is fel kell készülniük. Ezek a változások az üzemanyagok és a nyersolaj árát is növelhetik, amit a hajózási cégeknek be kell építeniük áraikba. Az üzemanyagok kéntartalma egyébként szintén szabályozási okokból folyamatosan csökkent az elmúlt években, de az új előírások további szigorításokat tartalmaznak majd.

Az előírások változását környezetvédelmi szempontok indokolják. A hajózási iparág messze a legnagyobb kénkibocsátó a világon.

A nagy konténerszállítók, vagy tankerhajók üzemanyagának kéndioxid-tartalma 3500-szor nagyobb egy átlagos európai dízelautó üzemanyagáénál.