



VERMINDERING VAN DE ZWAVELOXIDE-UITSTOOT

IMO 2020 VERORDENING

Veelgestelde Vragen



De nieuwe IMO 2020 verordening komt uit de startblokken. Wij ondersteunen u bij de voorbereiding ervan.

Vanaf 1 januari 2020 moeten alle zeeschepen de zwaveloxiden met 85% verminderen. Wij begrijpen dat het vooruitzicht van IMO 2020 heeft geleid tot een hoge mate van onzekerheid over de houdbaarheid van aardolieproducten en -prijzen. Hieronder geven we antwoord op uw meest gestelde vragen over de implementatie van de nieuwe verordening. We geven u onze beoordeling van de gevolgen ervan op basis van de informatie die we tot juni 2019 hebben verzameld. Zorg ervoor dat we de FAQ regelmatig bijwerken.

Sea Explorer, Kuehne + Nagel's digitale platform voor zeelijnendiensten, geeft u extra inzicht in hoe elk schip dat uw goederen vervoert zal voldoen aan de IMO 2020-regelgeving door het gebruik van pictogrammen voor de middelen van IMO 2020-compliance.



Gesloten
Lijn
Schrobber



Open
Lijn
Schrobber



Hybride
Schrobber



IMO
2020
Volgzaam
Brandstof



Vloeibaar
Natuurlijk
Gas
(LNG)



IMO
2020
Volgzaam
Brandstof
of LNG

Index

Klik op de vraag om het antwoord te zien.

Over IMO 2020

- Wat is IMO 2020?
- Wat is de reikwijdte van IMO 2020?
- Hoe kunnen scheepsexploitanten de IMO 2020-regelgeving naleven?
- Wie controleert de uitvoering van de IMO 2020-verordening?
- Wat is de boete als een vervoerder de IMO 2020-normen niet naleeft?
- Wat zijn de gevolgen en risico's?

Ondersteuning van Kuehne + Nagel

- Wat is de positie van Kuehne + Nagel ten opzichte van IMO 2020?
- Als de prijsonderhandelingen al hebben plaatsgevonden, zal Kuehne + Nagel de prijzen dan handhaven?
- Hoe zal Kuehne + Nagel mij als klant ondersteunen met betrekking tot IMO 2020?

Milieueffecten

- Welke gevolgen zal de IMO 2020-strategie hebben voor de gezondheid en het milieu?
- Wat is de ecologische voetafdruk die mijn bedrijf als klant zal hebben?



VERMINDERING VAN DE ZWAVELOXIDE-UITSTOOT
IMO 2020 VERORDENING

Veelgestelde Vragen



Index

Klik op de vraag om het antwoord te zien.

Kosteneffecten

- Wat zijn de gevolgen voor de vrachttarieven en -activiteiten?
- Wanneer en hoe worden de extra kosten voor de IMO 2020-naleving in rekening gebracht?
- Komt er een extra toeslag bovenop de Bunker Adjustment Factor (BAF)?
- Hoe wordt de BAF berekend?

Nalevingsspecificaties

- Is er een tendens bij de vervoerders om de nieuwe verordening na te leven?
- Zijn er verschillende kostenelementen in mijn vrachtcontract afhankelijk van de technologie die aan boord van een schip wordt gebruikt om aan de wet te voldoen?
- Wat is een schrobber?
- Wat zijn de verschillende soorten schrobmachines?
- Wat voor effect hebben schrobzuigmachines echt?
- Kan ik vervoer kopen met LNG-schepen of schepen die alleen gebruik maken van Scrubbers / VLSF of MGO?
- Wat is de laagzwavelige toeslag?
- Is de laagzwavelige toeslag (LSF) beperkt tot Intra-Azië of is deze beperkt tot alle transacties?
- Kunnen verschillende soorten brandstof in één tank worden gemengd?

Overwegingen van de klant

- Als de raffinaderijen niet de capaciteit hebben om voldoende laagzwavelige stookolie te produceren, zullen de prijzen dan verder stijgen?
- Is er een risico op motoruitval door het gebruik van defecte brandstoffen?
- Komen er extra toeslagen voor grote verladers van de vervoerders/expediteurs?
- Zou dit, als een kleine verlader, een impact hebben op mij?
- Wordt de beschikbare capaciteit (schepen) voor het vervoer van mijn goederen verminderd?
- Worden de transittijden / totale omlooptijd (TOT) van mijn goederen verlengd?
- Komt er vanaf 1 januari een "respijtp periode" voor het gebruik van de huidige 3,5 procent zwavel door schepen?

Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Over IMO 2020

Wat is IMO 2020?

Vanaf 1 januari 2020 moeten alle zeeschepen de zwaveloxiden met 85% verminderen. De nieuwe verordening is vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) met als doel de uitstoot van zwaveloxide te verminderen, de volksgezondheid te beschermen en het milieu te ondersteunen. Schepen moeten scheepsbrandstoffen gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 0,5% ten opzichte van de huidige grenswaarde van 3,5%.

Wat is de reikwijdte van IMO 2020?

De verordening zal wereldwijd en in de hele sector van toepassing zijn op brandstoffen die op open zee worden gebruikt. De verordening zal gevolgen hebben voor scheepsexploitanten, raffinaderijen en wereldwijde oliemarkten. In de milieucontrolegebieden (ECA zones) blijft een nog strengere regelgeving van kracht, waardoor het zwavelgehalte tot 0,1% wordt beperkt.

Hoe kunnen scheepsexploitanten de IMO 2020 regelgeving naleven?

Scheepsexploitanten hebben de volgende keuzes om te voldoen aan de nieuwe IMO 2020 zwavelgrenswaarden:

1. Gebruik Schrob-/zuigmachines

Gebruik Schrob-/zuigmachines (emissiereinigingstechnologie) om vervuilende stoffen uit de uitlaat van het schip te verwijderen, waardoor deze brandstoffen met een hoger zwavelgehalte kunnen blijven worden gebruikt. De installatie van schrobzuigmachines is echter beperkt en duur vanwege ruimte- en capaciteitsbeperkingen en zal de bedrijfskosten verhogen. Bovendien blijven de prijs en beschikbaarheid van brandstoffen met een hoger zwavelgehalte na 2020 onzeker.

2. Overschakeling op brandstoffen die niet op aardolie zijn gebaseerd

Overschakelen op brandstoffen die niet op aardolie zijn gebaseerd, zoals vloeibaar aardgas. Dit is haalbaar voor nieuwere schepen met passende specificaties. De infrastructuur ter ondersteuning van het gebruik van is momenteel echter beperkt in omvang en beschikbaarheid. Deskundigen voorspellen dat tegen 2020 ongeveer 250-500 schepen, of maximaal 10-12% van de wereldwijde containervloot, ofwel zullen zijn uitgerust met reinigingstechnologie ofwel in staat zullen zijn om LNG te verbranden. [*Origine Clarksons Research – Juni 2019*]

3. Overschakelen naar een brandstof met zeer laag zwavelgehalte (engels: VLSF) of MGO

Schakel over op een brandstof met zeer laag zwavelgehalte (VLSF) of marine gasolie (MGO) die voldoet aan de nieuwe regels (meest waarschijnlijke keuze). De kosten, de ruime beschikbaarheid en de specificaties van een nieuwe brandstof voor gebruik in scheepsmotoren zijn echter nog steeds onzeker. De aardolie-industrie moet de raffinaderijen en toeleveringsketens aanpassen en zal deze kosten waarschijnlijk doorberekenen aan de markt.

Door het gebruik van pictogrammen voor de middelen van de IMO 2020 compliance in combinatie met de informatie over CO₂-emissies stelt Sea Explorer u in staat om volledige transparantie te verkrijgen over de duurzaamheid van de diensten.

Wie controleert de uitvoering van de IMO 2020-verordening?

De havenstaatcontrole van de betreffende staat is verantwoordelijk. Zij zullen logboeken controleren, gebruik maken van snuffelapparaten en snuffeldrones.

Wat is de boete als een vervoerder de IMO 2020-normen niet naleeft?

Afhankelijk van het rechtsgebied zijn de sancties hoge boetes, scheepsbeslag of zelfs gevangenisstraf voor de kapitein.



Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Wat zijn de gevolgen en risico's?

Het vooruitzicht van IMO 2020 heeft geleid tot een hoge mate van onzekerheid over de beschikbaarheid van aardolieproducten en -prijzen. Het is momenteel niet mogelijk om een nauwkeurig toekomstig prijsniveau voor brandstoffen die aan de IMO 2020 normen voldoen aan te geven, aangezien de prijzen door verschillende factoren worden beïnvloed. Met name geopolitieke gebeurtenissen zoals sancties en oorlog, de acties van de OPEC (Organisatie van olie-exporterende landen) en de algemene vraag van de wereld economie naar olie zijn van invloed op de prijs van ruwe olie en uiteindelijk op de prijs van brandstofproducten. De IMO 2020-regelgeving zal een ander belangrijk effect hebben naast de regelmatige volatiliteit van de wereldwijde olieprijzen.

In dit stadium kunnen we alleen maar voorspellen dat het meer zal kosten dan de huidige gebruikte brandstoffen. De prognose van vandaag gaat uit van een korte- tot middellangetermijnsstijging van de bunkerprijzen tussen de 180 en 400 US\$ per TEU (inclusief alle implementatiekosten). Deze bandbreedte is zeer breed, maar kan op dit moment niet verder worden gespecificeerd, omdat de genoemde aspecten een grote invloed hebben op de prijsontwikkeling. Door de aanzienlijke stijging van de bunkerprijzen zal elk bedrijf dat betrokken is bij zeevracht te maken krijgen met stijgende en meer volatiele brandstofkosten. Met het **Secured Energy Plan** biedt Kuehne + Nagel haar klanten een risicomanagement tool om de bunkerprijs op een bepaald niveau te beveiligen en te bepalen. Het **Secured Energy Plan** is beschikbaar voor volumecontracten vanaf ca. 2.500 TEU. Vraag uw lokale Kuehne + Nagel vertegenwoordiger om meer informatie.

Ondersteuning van Kuehne + Nagel

Wat is de positie van Kuehne + Nagel ten opzichte van IMO 2020?

De scheepvaartsector moet zich voorbereiden op een toekomst met minder transportemissies. IMO 2020 zal ervoor zorgen dat het zeevervoer de meest milieuvriendelijke en koolstofefficiënte vervoerswijze blijft. Kuehne + Nagel verwelkomt elke industriële aanpak om de milieubescherming te verbeteren en steunt dit initiatief volledig.

Als de prijsonderhandelingen al hebben plaatsgevonden, zal Kuehne + Nagel de prijzen dan handhaven?

Standaard zijn alle brandstofprijzen in de contracten variabel, d.w.z. ze volgen de opwaartse of neerwaartse beweging van de olieprijs. Vanaf het vierde kwartaal van 2019 schakelen we voor de BAF-berekeningen over op de IMO 2020 conforme brandstoffen VLSF / MGO, die doorgaans duurder zijn dan de momenteel gebruikte zware stookolie.

Hoe zal Kuehne + Nagel mij als klant ondersteunen met betrekking tot IMO 2020?

Ons uiteindelijke doel als Kuehne + Nagel is om het bedrijf van onze klanten zo goed mogelijk in zijn klasse te runnen zonder onderbrekingen maar tegen concurrerende prijzen. Wij voorzien u van actuele informatie, transparantie en veiligheid en stellen u in staat om adequaat te reageren op mogelijke verstoringen in uw supply chain. Onze experts zullen er voortdurend naar streven om potentiële IMO 2020 uitdagingen voor u succesvol op te lossen. Kuehne + Nagel zorgt voor volledige transparantie in brandstofverbruik, waarbij rekening wordt gehouden met individuele handelsfactoren per TEU. Om eventuele financiële risico's te compenseren bieden wij het **Secured Energy Plan** aan om de volatiliteit van de brandstofprijzen in te dekken. Vraag uw lokale Kuehne + Nagel vertegenwoordiger voor meer informatie.



Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Milieueffecten

Welke gevolgen zal de IMO 2020 strategie hebben voor de gezondheid en het milieu?

Met de tenuitvoerlegging van IMO 2020 streeft de Internationale Maritieme Organisatie ernaar de totale zwavelemisaties van schepen tussen 2020 en 2025 met 77% te verminderen. De algemene doelstelling is de negatieve gevolgen van de scheepvaart voor de menselijke gezondheid te verminderen door de luchtverontreiniging door zwavelemisaties wereldwijd met 68% te verminderen, met name in de kustgebieden van Azië-Stille Oceaan, Afrika en Latijns-Amerika.

De IMO 2020 verordening is gericht op de vermindering van de zwavelemisaties en niet op de vermindering van de uitstoot van kooldioxide. Er zal dus geen direct effect zijn op de opwarming van de aarde, maar een vermindering van de zwavelemisaties helpt zure regen te voorkomen en bestrijdt de verzuring van de oceanen.

De mensen profiteren hier het meest van. Belangrijke gezondheidsverbeteringen zijn de vermindering van beroertes, astma, hart- en vaatziekten, longkanker en longziekten. De Internationale Maritieme Organisatie stelt dat tussen 2020 en 2025 meer dan 570.000 vroegtijdige sterfgevallen kunnen worden voorkomen dankzij de nieuwe regelgeving.

[Origine International Maritime Organisation – Juni 2019]

Wat is de ecologische voetafdruk die mijn bedrijf als klant zal hebben?

Zie bovenstaande vraag: "Wat zijn de gevolgen van de IMO 2020 voor gezondheid en milieu?"

Kosteneffecten

Wat zijn de gevolgen voor de vrachttarieven en -activiteiten?

Volgens de huidige berekeningen zal de verwachte stijging van de kosten een aanzienlijke invloed hebben op de totale prijzen van het containervervoer en op de vrachttarieven. Terwijl de implementatiedatum voor IMO 2020 1 januari 2020 is, verwachten we dat de vrachttarieven al aan het einde van het derde kwartaal van 2019 zullen stijgen. Daarom zullen langetermijnovereenkomsten voor zowel volle- als deellaadcontainers een prijsaanpassingsmethode bevatten die ook bekend staat als de **Bunker Adjustment Factor (BAF)**. Om de prijsrisico's in verband met de verwachte toename van de volatiliteit van de vrachtkosten te compenseren, biedt Kuehne + Nagel de mogelijkheid om de brandstofkosten tot drie jaar van tevoren vast te leggen tegen een vooruitbetaling in het kader van het plan voor beveiligde energie. Het **Secured Energy Plan** zal beschikbaar zijn voor volumecontracten vanaf ca. 2.500 TEU. Vraag uw lokale Kuehne + Nagel vertegenwoordiger om meer informatie.

Wanneer en hoe worden de extra kosten voor de IMO 2020-naleving in rekening gebracht?

Vanaf het vierde kwartaal van 2019, wanneer de schonere bunker door de eerste schepen zal worden gebruikt, zal de Bunker Charge (BUC) in overeenstemming zijn met de IMO 2020 conforme brandstoffen.

Komt er een extra toeslag bovenop de Bunker Adjustment Factor (BAF)?

Afgezien van de algemene stijging van de brandstofprijzen om de kosten van de naleving van de IMO 2020 verordening te dekken, zullen er geen extra kosten zijn. Hogere brandstofkosten ontstaan door het verbruik van laagzwavelige brandstoffen. De energiekosten voor diepzeevervoer worden BAF genoemd.



Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Hoe wordt de BAF berekend?

De vrachttarieven worden bepaald aan de hand van een formule die gebaseerd is op de recente historische prijsontwikkeling (maandelijks of driemaandelijks):

BRANDSTOFPRIJS PER TON x BRANDSTOFVERBRUIK PER TEU (HANDELSKANTOOR) = DRIJVENDE ENERGIEKOSTEN

Het brandstofverbruik per TEU is het gemiddelde brandstofverbruik op een handelsroute, rekening houdend met variabelen als transittijd, brandstofefficiëntie, een buffer voor zwaar weer, en ook met de onbalans in de transportsector.

Nalevingsspecificaties

Is er een tendens bij de vervoerders om de nieuwe verordening na te leven?

De meerderheid van de vervoerders zal gebruik maken van IMO 2020 conforme brandstoffen (VLSF/MGO) om aan de wettelijke vereisten te voldoen. Schrobmachines zullen naar verwachting worden geïnstalleerd op ongeveer 10-12% van de wereldwijde scheepscapaciteit [Origine Clarksons Research - juni 2019], terwijl de aardgas-technologie zich nog in een vroeg stadium bevindt.

Zijn er verschillende kostenelementen in mijn vrachtcontract opgenomen?

Afhankelijk van de technologie die aan boord van een schip wordt gebruikt om aan de wet te voldoen?

Nee, onze prijzen zijn gebaseerd op het gebruik van de wereldwijd beschikbare, IMO 2020 conforme brandstof, namelijk VLSF of MGO.

Wat is een Schrobber?

Een schrobber is een apparaat voor het reinigen van de uitlaatgassen van een scheepsmotor door water door de trechter te pompen. De zwavel en andere deeltjes worden "uitgewassen", maar er zijn problemen met de latere behandeling of afvoer van het waswater dat de deeltjes bevat. Verschillende landen, waaronder Singapore en China, hebben strenge regels vastgesteld voor het gebruik van bepaalde schrobzuigmachines (Open Loop Schrobber) en voor de behandeling van het gewassen product als giftig afval, waardoor het gebruik van deze technologie duurder is.

Wat zijn de verschillende soorten schrobmachines?

In het algemeen zijn er twee soorten Schrobbers: de Schrobbers die in een open systeem werken door zeewater door de trechter van het schip te pompen, en de Schrobbers die in een gesloten systeem werken en de "washout" aan boord van het schip houden. Door de grootte en het vermogen van de hoofdmotoren van grotere containerschepen kan de behandeling van de uitspoeling echter variëren. Met name de milieueffecten van Open Loop Schrobbers zijn momenteel onderwerp van controverse. Kuehne + Nagel volgt de voortgang van de wereldwijde containervloot op het gebied van IMO 2020 compliance en schrobberinstallaties via haar online platform voor zeelijnvaartdiensten, Sea Explorer, en informeert u over de laatste ontwikkelingen op dit gebied.

Wat voor effect hebben schrobzuigmachines echt?

Schrob-/zuigmachines zijn een niet-gemiddelde interimstechnologie. Slechts ca. 10-12% van de wereldvloot van containerschepen is momenteel uitgerust met schrobzuigmachines of zal worden uitgerust met schrobzuigmachines [Origine Clarksons Research - Juni 2019]. De impact van Scrubbers op het milieu, de havens en de kustwateren is omstreven.

China en Singapore hebben onder andere al een verbod ingesteld op open-loop schrobmachines in binnenhavenwateren en ECA's in de kustvaart, omdat de milieuvordelen twijfelachtig zijn. De huidige kennis wijst erop dat het gebruik van vloeibaar aardgas de voorkeur verdient boven het gebruik van schrobzuigmachines om het zwavelgehalte te verminderen.



Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Kan ik vervoer kopen met aardgas –schepen of schepen die alleen gebruik maken van Schrobbers/VLSF of MGO?

Vanuit prijsoogpunt maakt Kuehne + Nagel geen onderscheid of een transporteur heeft geïnvesteerd in technologieën zoals Scrubbers of aardgas-voortstuwing, of besluit om schonere brandstof te kopen. Een nieuw kenmerk van Sea Explorer - Kuehne + Nagel's digitale platform voor zeevaartdiensten - biedt onze klanten echter een overzicht van de status en de middelen om te voldoen aan de IMO 2020 regels voor elk schip dat hun goederen vervoert. Door het gebruik van pictogrammen voor de middelen van IMO 2020 compliance in combinatie met de informatie over CO2-uitstoot maakt [Sea Explorer](#) het mogelijk om volledige transparantie te verkrijgen over de duurzaamheid van de diensten.

Wat is de laagzwavelige toeslag?

In de speciale milieucontrolegebieden in Noord-Europa, Noord-Amerika en delen van Azië is het gebruik van nog schonere brandstof met een zwavelgehalte van 0,1% verplicht. Deze brandstof is nog duurder en zal apart worden geprijsd.

Is de laagzwavelige toeslag beperkt tot Intra-Azië of is deze beperkt tot alle transacties?

De laagzwavelige toeslag wordt opgeladen waar de specifieke, zeer schone brandstof wordt gebruikt. De focus ligt op Noord-Europa, de VS en delen van Azië.

Kunnen verschillende soorten brandstof in één tank worden gemengd?

Nee. Na het schoonmaken van de tanks moet de operator zich aan de schonere brandstof houden. Anders moet de tank opnieuw worden gereinigd, wat zeer duur is.

Overwegingen van de klant

Indien de raffinaderijen niet de capaciteit hebben om voldoende laagzwavelige stookolie te produceren, zouden de prijzen verder stijgen?

Het risico bestaat dat er tegen 1 januari 2020 onvoldoende IMO 2020 conforme brandstoffen beschikbaar zullen zijn in het geografische gebied waar de brandstof nodig is. Dit zal de prijzen verder verhogen, althans tijdelijk.

Is er een risico op motoruitval door het gebruik van defecte brandstoffen?

Ja, als brandstoffen verkeerd worden gemengd, zal er sediment ontstaan, wat kan leiden tot een defect van de hoofdmotor. Wanneer IMO 2020 van kracht wordt, kunnen de vervoersdiensten dan ook worden verstoord door een slechte brandstofkwaliteit of onvoldoende beschikbaarheid van bunkerbrandstoffen die aan de voorschriften voldoen.

Komen er extra toeslagen voor grote verladers van de vervoerders/expediteurs? Zou dit voor mij als kleine verlader gevolgen hebben?

De IMO 2020 verordening is voor iedereen van toepassing, ongeacht de omvang van de scheepvaart. Brandstofverbruikswaarden (Factoren voor de handel / Bunker Adjustment Factor BAF) gelden ook voor iedereen.

Wordt de beschikbare capaciteit (schepen) voor het vervoer van mijn goederen verminderd?

Alleen als de tonnage moet worden verminderd voor technische wijzigingen, zoals de installatie van een schrobzuigmachine, zal er een kleine impact zijn op de beschikbare transportcapaciteit.



Veelgestelde Vragen

IMO 2020 VERORDENING

Worden de transittijden / totale omlooptijd van mijn goederen verlengd?

Tot nu toe hebben we geen informatie over geplande wijzigingen in de dienstregelingen. Er kunnen zich echter vertragingen in de dienstregeling voordoen als gevolg van onvoldoende beschikbaarheid van geschikte brandstoffen of een tragere stroming om de kosten voor de duurdere IMO 2020 conforme brandstof terug te verdienen.

Komt er vanaf 1 januari een 'respijperiode' voor het gebruik van de huidige 3,5 procent zwavel door schepen?

Nee. Alle zeeschepen moeten vanaf 1 januari 2020 aan de nieuwe regel voldoen.