



Betrouwbaarheid van de kwantiteit van geleverde bunkers in de Port of Antwerp-Bruges

Samenvatting



CE Delft

Committed to the Environment

Betrouwbaarheid van de kwantiteit van geleverde bunkers in de Port of Antwerp-Bruges

Samenvatting

Delft, CE Delft, 13 januari 2023

Publicatienummer: 23.220282.007

Deze samenvatting is opgesteld door: Anne Kleijn

CE Delft

Committed to the Environment

CE Delft draagt met onafhankelijk onderzoek en advies bij aan een duurzame samenleving. Wij zijn toonaangevend op het gebied van energie, transport en grondstoffen. Met onze kennis van techniek, beleid en economie helpen we overheden, NGO's en bedrijven structurele veranderingen te realiseren. Al meer dan 40 jaar werken betrokken en kundige medewerkers bij CE Delft om dit waar te maken.



Samenvatting - Betrouwbaarheid van de kwantiteit van de geleverde bunkers in de Port of Antwerp-Bruges

Verschillende partijen in de bunkerketen hebben aan de Port of Antwerp-Bruges aangegeven dat er in Antwerpen en Zeebrugge vaak problemen zouden zijn met betrekking tot de levering van bunkerbrandstoffen. Er zou regelmatig een dispuut zijn tussen de bunkertransporteur en het schip over de hoeveelheid geleverde brandstof.

Om de omvang en de aard van deze klachten te onderzoeken heeft de Port of Antwerp-Bruges aan CE Delft de opdracht gegeven om te onderzoeken wat voor ervaringen de betrokken partijen hebben met de bunkermarkt in de Port of Antwerp-Bruges. Het doel hiervan is om een objectief beeld te krijgen over eventuele kwantiteitsproblemen bij de levering van bunkers in de haven. Daarnaast wil de Port of Antwerp-Bruges graag inzicht krijgen in de bijdrage die een verplichtstelling van een mass flow meter-bunkersysteem (hierna: MFM-bunkersysteem) aan boord van bunkerschepen kan bieden aan het oplossen van deze mogelijke kwantiteitsproblemen in de Port of Antwerp-Bruges.

Kwantiteitsproblematiek in de bunkermarkt in de port of Antwerp-Bruges

Op basis van een uitgebreide consultatie van de partijen die actief zijn in Antwerpen en Zeebrugge (via interviews en enquêtes) concluderen we dat er brede overeenstemming is dat er regelmatig sprake is van kwantiteitsproblemen in de bunkermarkt. 70 tot 90% van de stakeholders herkent de geschetste problematiek.

Er is echter niet duidelijk één type stakeholder en één type oorzaak aan te wijzen waardoor deze bunkerkwantiteitproblematiek wordt veroorzaakt. Hoewel bunkerleveranciers en bunkertransporteurs als de belangrijkste partijen worden gezien die betrokken zijn bij de problemen, wordt ook erkent dat andere partijen (ontvangende schepen, tussenpartijen zoals bunkersurveyors en autoriteiten) aan de bunkerkwantiteitsproblematiek bijdragen. De specifieke oorzaken kunnen per kwantiteitsgeschied verschillend van aard zijn. Dit kunnen bijvoorbeeld zowel bewuste als onbewuste fouten zijn in het meten van de tanklevels of het bepalen van de hoeveelheid geleverde bunkers.

Verplichting van een MFM-bunkersysteem als oplossing van de kwantiteitsproblemen

De invoering van het verplichte gebruik van een (Coriolis) MFM-bunkersysteem aan boord van bunkerschepen wordt door veel stakeholders (65% van de geïnterviewde stakeholders en ruim 90% van de enquête respondenten) gezien als oplossing voor de kwantiteitsproblemen. Bij deze methode wordt de hoeveelheid geleverde brandstof rechtstreeks gemeten in plaats van dat die berekend wordt op basis van tanklevelmetingen aan boord van het bunkerschip (de methodiek die momenteel als standaard wordt gebruikt).

Er zijn volgens de stakeholders echter wel voorwaarden verbonden aan een eventuele verplichtstelling om de kwantiteitsproblematiek daadwerkelijk tot het verleden te laten behoren. Om te garanderen dat een verplichting leidt tot een reductie van de kwantiteitsproblemen is het volgende noodzakelijk:

- handhaving van standaarden rond verificatie en verzegeling van de MFM-bunkersystemen;
- het aansluiten bij de Singapore-standaard of een vergelijkbare Europese standaard (OIML R117:2019) voor het gebruik van MFM-bunkersystemen tijdens bunkeroperaties;
- invoer en/of aanscherping van licentiesystemen en sanctiemechanismen.

Om negatieve effecten op de bunkermarkt te voorkomen verdient het volgens de stakeholders aanbeveling dat:

- de verplichting niet alleen geldt in de Port of Antwerp-Bruges, maar in het hele ARA-gebied;
- er subsidies of financieringsmogelijkheden beschikbaar gesteld worden, zodat ook kleine bunkertransporteurs in staat zijn om MFM-bunkersystemen te installeren op hun bunkerschepen en aan de verplichting te kunnen voldoen.

Tot slot, om de problemen met hoeveelheden in de hele bunkerketen te verminderen zou het volgens de stakeholders goed zijn om:

- naast het verplicht stellen van een MFM-bunkersysteem tijdens het bunkeren van een zeeschip, ook een MFM-bunkersysteem te verplichten bij het laden van het bunkerschip aan de brandstofterminal.

Gevolgen invoering MFM-verplichting

De invoering van een verplichting voor het gebruik van MFM-bunkersystemen aan boord van bunkerschepen tijdens bunkeroperaties in de Port of Antwerp-Bruges heeft verschillende (mogelijke) gevolgen. Allereerst zijn er financiële gevolgen zoals extra investeringskosten voor de bunkertransporteurs en impact op de kostprijs van de bunkers. Het merendeel van de stakeholders verwacht dat de gemiddelde prijs van de bunkers in Antwerp-Bruges zal stijgen als gevolg van een MFM-verplichting. Deze verwachte kostenstijging bestaat uit twee componenten: een opslag voor het terugverdienen van de investering in de MFM, en indien van toepassing een prijscorrectie voor het daadwerkelijk leveren van de afgesproken hoeveelheid bunkers voor de afgesproken prijs¹.

Een MFM-verplichting kan volgens stakeholders ook leiden tot marktconsolidatie. Grotere partijen zijn volgens hen beter in staat om MFMs te financieren, terwijl kleinere partijen daar meer moeite mee hebben, omdat zij met kleinere marges opereren. Dit kan er tevens toe leiden dat een aantal bunkerleveranciers en transporteurs weg zullen trekken naar havens waar de MFM-verplichting niet van toepassing is.

De omvang van de bunkermarkt in Antwerp-Bruges kan op de korte termijn krimpen door de verhoogde bunkerprijzen, omdat rederijen besluiten om in andere, goedkopere havens te bunkeren. Echter, waar schepen bunkeren, wordt voornamelijk bepaald aan de hand van hun vaarroute. Vrachtschepen wijken niet vaak uit naar andere havens alleen vanwege de reden om brandstof te bunkeren. Dit zal waarschijnlijk meer brandstof kosten dan er wordt bespaard door 'goedkopere' brandstofprijzen in de haven zonder MFM-verplichting. De stakeholders verwachten dat het imago van de haven zal verbeteren als er een MFM-verplichting wordt ingevoerd, wat ertoe kan leiden dat er op de lange termijn juist meer volume wordt aangetrokken.

Eventuele samenwerking met nabijgelegen havens

Als de Port of Antwerp-Bruges een MFM-verplichting invoert, in samenwerking met andere havens in het ARA-gebied, om de bunkerkwantiteitsproblematiek aan te pakken, verkleint dit de kans op een verschuiving van de problematiek naar nabijgelegen havens en een verschuiving van de markt.

¹ In de huidige markt kunnen bunkertransporteurs de prijzen laag houden door minder brandstof te leveren dan afgesproken. Wanneer de mogelijkheden hiervoor kleiner worden zal er naar verwachting sprake zijn van een opwaartse prijscorrectie.

Zowel de geïnterviewde partijen als de respondenten van de enquête zijn het erover eens dat de invoering van een MFM-verplichting een positieve impact heeft op het imago van de havens die de verplichting invoeren. Men verwacht bovendien dat het imago van de nabijgelegen havens die de MFM-verplichting niet invoeren zal verslechteren.

Andere/aanvullende oplossingen voor de kwantiteitsproblematiek

Naast een MFM-verplichting zijn er ook andere mogelijke oplossingsrichtingen die kunnen bijdragen aan het reduceren van de kwantiteitsproblematiek:

- het aanscherpen van licenties voor betrouwbare² bunkerleveranciers/bunkerschip-operators;
- het invoeren van licenties voor betrouwbare bunkersurveyors en het aanbieden van opleiding/onderwijs;
- meer handhaving vanuit autoriteiten die toezicht houden op de regelgeving tijdens de bunkeroperaties;
- sanctiebeleid bij misstanden vanuit autoriteiten die toezicht houden op de regelgeving;
- het verbeteren van transparantie in de bunkermarkt door bijvoorbeeld het creëren van open registers voor officiële geschillen, protestbrieven en zwarte lijsten.

Deze maatregelen kunnen in veel gevallen ook samen met een MFM-verplichting worden getroffen.

² In het kader van dit onderzoek is een partij betrouwbaar als zij de hoeveelheid bunkers levert wat is afgesproken met de klant. In een breder perspectief zou de kwaliteit van de bunkers ook meegenomen kunnen worden.

