

27 maart 2008

Actueel

De Markt

Thema

Methoden &  
Middelen

Mensen &amp; Meningen

De Marge

Abonneren

Adverteren

Ga naar NT

Disclaimer

## OPINIE

## Is nieuwe toeslag EFS eerlijk?

Verladers hebben misschien juist recht op korting

**Moet dat nou, weer een nieuwe brandstoftoeslag in de scheepvaart, vraagt Pieter Keeris van Vision-Share zich af.**

Wie deze krant regelmatig leest, weet dat vooral de scheepvaart bol staat van de afkortingen. Sommige worden zelden gebruikt, andere dagelijks. Zo beschrijft Peter Kapoor in zijn *The Fairplay Book of Shipping Abbreviations* ruim 4.400 afkortingen, maar zelfs hij kan niet helemaal compleet zijn. Er komen immers geregeld nieuwe termen bij, zeker nu de datum 1 oktober nadert en de conferences afscheid zullen moeten nemen van hun kartelafspraken.

Zo blijkt er dus bovenop de beruchte BAF een nieuwe afkorting in het leven te zijn geroepen door een van de 'shipowners' uit de wereldwijde top-3: de Emergency Fuel Surcharge (EFS). Volgens de toelichting van het betreffende bedrijf is het vanwege de fluctuerende olieprijs noodzakelijk de nieuwe toeslag per 1 april te implementeren. Je kan je dan afvragen waarom de gewone BAF niet voldoende dekkend is. Op de website van de Far Eastern Freight Conference staat de toelichting over de BAF, compleet met de geschiedenis en de rekenmethode. Als basis geldt het Marine Oil Bunker Market Report, dat wordt gepubliceerd door Cockett Marine Oil Ltd. Over transparantie gesproken... Dan is de WTI-index duidelijker: de koers van het vat olie ging vorige week nog over de 111 dollar! Voldoende reden om de BAF en de nieuwe EFS te kunnen billijken?

**Rekensom** Een detailanalyse levert nogal wat vragen op. De reder ziet zich genoodzaakt om niet langer alleen te vertrouwen op de huidige toeslagstructuur en zoekt naar alternatieven, bijvoorbeeld door de snelheid van zijn schepen te verlagen. Dit heeft bovendien een gunstige bijwerking: minder uitstoot, wat uitstekend past in de wensen ten aanzien van Clean Shipping.

De verhouding snelheid/brandstofgebruik is ongeveer exponentieel tot de macht 3: een verdubbeling van de snelheid zou tot een toename van de brandstofconsumptie leiden met een factor acht. De pers volgend, lezen we dat vele rederijen (onder meer NYK, Maersk, Hapag-Lloyd en Evergreen) zich hierover recentelijk hebben uitgelaten.

We maken een rekensom met als voorbeeld een schip van 8000 teu in de loop Asian Pacific - Europa. Dat had voorheen een rondreis van ongeveer 56 dagen, wat met een vertraging van 10 procent ongeveer 62 dagen zou worden. De kosten van de totale brandstofconsumptie voor dit schip in die rondreis op basis van de hoge snelheid zouden zijn: 500 dollar x 280 ton x 56 dagen = 7,8 miljoen dollar.

Een BAF van 456 dollar per teu bij een bezettingsgraad van 75 procent levert 5,5 miljoen dollar extra op. De snelheidsreductie zorgt echter voor een dagelijkse afname van de brandstofconsumptie met 100 tot 130 ton, wat resulteert in een besparing van 3,1 tot 4 miljoen dollar per rondreis. Bij een gelijke beladingsgraad van 75 procent komt dit neer op een besparing van 258 tot 336 dollar per teu (dat het aantal schepen in zo'n loop van acht naar negen gaat, is duidelijk, maar hiervoor gelden dezelfde opbrengsten aan basisvracht en BAF). Zou de verlader daarom geen recht hebben op (een deel van) die besparing, of zijn dit de sigaren uit eigen doos, te verdelen na 1 oktober, als het kartelverbod ingaat?

**PIETER KEERIS, DIRECTEUR  
VISIONSHARE**

redactie@nieuwsbladtransport.nl

---

**Terug naar pagina**

---

**Volgende kolom**