

Scheepvaartkosten rijzen de pan uit door Russische invasie in Oekraïne

24-06-2022 14:00



De verstoring van de wereldwijde brandstofmarkten na de Russische invasie in Oekraïne heeft de kosten van het vervoer van producten zoals diesel over zee doen stijgen.

De tarieven voor het vervoer van brandstoffen zoals benzine en diesel, in de sector bekend als schone tankervracht, zijn dit jaar meer dan verdubbeld tot het hoogste niveau sinds april 2020, zo blijkt uit gegevens van Baltic Exchange. Op een belangrijke route in Azië verdienen scheepseigenaren nu meer dan € 51.450 (49.000 dollar) per dag om producten van Zuid-Korea naar het distributiecentrum Singapore te vervoeren, vergeleken met 98 dollar per dag vóór de oorlog.

De Russische invasie heeft de energiemarkten nog krappert gemaakt, de handelsstromen verstoord en kopers gedwongen de wereld af te zoeken naar alternatieve brandstofvoorraden. Een aanvankelijke stijging van de tarieven voor het vervoer van ruwe olie heeft geen stand gehouden, gedeeltelijk als gevolg van de verminderde vraag uit China, waardoor sommige scheepseigenaren een deel van hun vloot hebben overgeschakeld op het vervoer van brandstoffen in plaats van olie, volgens twee tankerbevrachters.

De vrachttarieven voor schone tankers bevonden zich voor het laatst op dit hoge niveau begin 2020, nadat de pandemie het olieverbruik had gedecimeerd en brandstofproducenten ertoe had gedwongen zoveel mogelijk product te exporteren om de zwellende opslagtanks te ontlasten. De vraag naar schepen voor het vervoer van brandstoffen zal dit jaar naar verwachting met 6% stijgen, gesteund door Europa, aldus Anoop Singh, hoofd van het tankeronderzoek bij het engelse Braemar ACM Shipbroking.

"De Europese vastberadenheid om de afhankelijkheid van Russische leveringen te verminderen zal waarschijnlijk langer duren dan de oorlog in Oekraïne en dat zal de handelsroutes hertekenen," zei Singh. Rusland was voor de oorlog de grootste externe leverancier van diesel aan Europa.

Sinds de invasie eind februari worden meer schepen van de langeafstandsklasse ingezet om geraffineerde brandstoffen te vervoeren, aldus Fotios Katsoulas en Krispen Atkinson, analisten van het Amerikaanse S&P Global Commodity Insights. Langere reizen verminderen de beschikbare capaciteit op schepen en drijven de vrachttarieven op, aldus de analisten. LR-tankers zijn de meest voorkomende en worden gebruikt om zowel producten als olie te vervoeren.

De sterke stijging van de tarieven doet zich ook in andere regio's voor. Scheepseigenaren die brandstof vervoeren van het Midden-Oosten naar Japan op een route die bekend staat als TC-5 - een belangrijke doorgang voor nafta - verdienen dinsdag meer dan € 58.800 (56.000 dollar) per dag, vergeleken met slechts € 64 (61 dollar) per dag in februari, volgens gegevens van Baltic Exchange. De kostprijs voor het verschepen van brandstof van de VS naar Brazilië op de TC-18 route bedroeg € 38.850 (\$37.000) per dag, tegenover € 3.990 (\$3.800) per dag vier maanden geleden.

Redactie