

6 Vervoermarkt

Douane Hamburg stoort ondernemers

HAMBURG De ondernemersvereniging AGA (3500 aangesloten bedrijven, 150.000 werknemers) in Noord-Duitsland maakt zich grote zorgen over de trage afhandeling in de haven van Hamburg. Een derde overweegt uit te wijken naar Nederland of België.

Wachttijden zijn opgelopen van een à twee tot gemiddeld zes en meer dagen, de douanemensen zouden niet klantvriendelijk zijn ingesteld, niet flexibel, niet terugbellen als daarom wordt gevraagd en strikt volgens het boekje werken. Verder zijn, aldus de AGA, vacatures al geruime tijd niet ingevuld.

Dat blijkt uit een enquête onder 3500 leden van de vereniging van wie ruim 25% heeft gereageerd. Van hen zeggen vier van de vijf regelmatig problemen met de afhandeling te hebben en zegt ruim een derde (37%) te overwegen hun goederenstroom te verleggen naar Nederlandse of Belgische havens.

Woordvoerder Martin Schnitker daar weer over: 'We hebben ook gevraagd of leden al ervaringen hebben met de Nederlandse en Belgische douane en hoe die is. Niemand zei dat het slechter was, 19,4 procent dat het hetzelfde was maar 80,4 procent gaf aan dat het beter was. Grote klacht is verder dat de financiële schade oploopt als gevolg van opslagkosten, langere containerhuur, het missen van aansluitende (trein)verbindingen en door claims vanwege te late levering. Die kosten liepen in bepaalde gevallen op tot 3% van de waarde van de lading.' In een korte reactie zegt de douane er alles aan te doen ik elk geval de vacatures op te vullen. Voor de uitbreiding van personeel is men afhankelijk van de regering. Daar staat het nog niet op de agenda. (WdN)

www.aga.de

Aandrijving klaar voor emissievrije toekomst

Gouwenaar Bonjovi halveert CO2 van wegvervoer

Door Hans Heynen

Het op de maten van de Gouwe geoptimaliseerde containerschip Bonjovi (90 x 10,50 meter, 1883 ton) heeft 25 juli een geslaagde geladen proefvaart gemaakt. Nedcargo International liet het realiseren door Concordia Shipping en afbouwdochter CCM3 in Werkendam.

De Bonjovi neemt 52 Feu (40-voeters) mee in drie lagen. Om ook met lege containers onder de zeven meter hoge spoorbruggen bij Gouda door te kunnen heeft het schip 1000 kuub aan ballasttanks. Ze gaat een vaste route varen tussen containerterminal Alpherium in Alphen aan de Rijn, waar de containers met kratten en dozen bier van Heineken worden geladen, en Rotterdam en Antwerpen.

De Bonjovi is van het type Gouwenaar en wordt gezien als een verbeterde versie van de For-Ever, de eerste in haar soort. Zo heeft de Bonjovi één elektrisch aangedreven schroef-in-straalbuis en

weerstandsarme Easy Flow roeren van De Waal in plaats van de twee diesel-direct aangedreven Z-Drive roerpropellers op de For-Ever. Met de door Marin in Wageningen geoptimaliseerde rompvorm levert dat een brandstofbesparing op van 25% ten opzichte van vergelijkbare schepen.

Lege machinekamer

De voortstuwing wordt verzorgd door een 600 kW permanent magneet elektromotor van Baumüller. De frequentiegestuurde volle-as-motor draait maximaal 330 toeren per minuut en de draairichting is direct omkeerbaar. Via een korte



schroefas drijft hij direct de op de elektrische aandrijving geoptimaliseerde propeller in een straalbuis aan. De motor is volledig onder de plaat van de machinekamer geplaatst. Omdat er ook geen dieselmotor in de machinekamer staat oogt die leeg, met alleen

Op dit schip is daarbij gekozen voor één woonlaag in plaats van twee, zoals op de For-Ever. Om voldoende containers mee te kunnen nemen heeft de Bonjovi, net als de For-Ever, geen woning voorop en een vol voorschip. Het achterschip is wel redelijk scherp.

Emissieloos

De CO2-afdruk per flesje bier daalt volgens Nedcargo met meer dan 50% ten opzichte van vervoer over de weg. Bedoeling is bovendien dat het schip over een aantal jaren nog schoner wordt door één of meer generatoren in te wisselen voor brandstofcellen in combinatie met een accubank. 'Daar werken we de komende vier jaar aan', stelde directeur Diederik Jan Antevink van Nedcargo eerder al. 'Dat is nu nog te duur, maar het is de bedoeling dat het schip zo op termijn volledig emissieloos wordt.' In een verdere toekomst moet het schip dan ook autonoom of grotendeels autonoom kunnen varen.

Voorlopig zit er nog gewoon een schipper op de brug en wordt de stroom geleverd door drie generatoren van Koedood Dieselservice

Elektromotor past onder plaat van lege machinekamer

een ballastpomp, een omvormer, stuurinstallatie, regelkasten en een aircounit.

Het plafond kon door het ontbreken van een dieselmotor laag blijven. Wie niet oplet stoot al snel zijn hoofd tegen een onder het plafond aangebrachte leiding of afvoer. Het ontbreken van dieselmotoren maakt dat het schroefgeluid in de machinekamer alles overheersend is.

De lage machinekamer levert veel extra ruimte op voor de over de volle breedte en lengte van het achterschip gebouwde woningen.



De waterstanden zijn grillig, voorspellingen wisselen van dag tot dag. Deze week staat er meer water dan aanvankelijk was voorzien, volgende week wordt het weer minder. De aanvoer van vooral kolen is groot, maar schippers krijgen toch lagere vrachtprijzen aangeboden dan een paar weken geleden.

Soja bracht van Rotterdam naar Sedelsberg 8 euro per ton op, naar Fresenburg was de prijs 7,50. Coils gingen van Ijmuiden naar Grimberg voor 5,70 euro per ton. En erts ging van Antwerpen naar Dillingen voor 8,50 euro per ton. Chroomzand ging van Rotterdam naar Duisburg voor 5 euro per ton. Mais bracht van Rotterdam naar Nijkerk 4,25 euro per ton op. Van Vlissingen naar Stockstadt werd 6 euro per ton betaald.

Duitsland

Gerst ging van Algermissen naar Merksem voor 10,35 euro per ton. Van Ottmarsheim naar Veghel werd 12 euro per ton betaald en van de Boven-Rijn naar Engter 8,50 euro per ton. Tarwe ging van Metz naar Neuss voor 6,50 euro per ton.

Peterson

Peterson Amsterdam verwacht 10 augustus de Ocean Future met sunpellets en 11 augustus de Konkar Venture met sojaschroot en -pellets. Op 14 augustus wordt de Miao Xiang verwacht met sojaschroot en -pellets.

Grillige waterstanden

De Konya wordt 16 augustus verwacht met palmkernexpeller. Op 17 augustus komt de Peace Ark met sojaschroot en -pellets en 21 augustus wordt de Lemessos Lion verwacht met sojaschroot en -pellets. Op 23 augustus komt de Spar Corvus met palmkernexpeller.

Peterson Rotterdam verwacht 9 augustus de Santa Paulina met sojaschroot en -pellets. Op 10 augustus komt de Dacc Atlantico met sojaschroot en -pellets en 12 augustus wordt de Sea Charm verwacht met sojaschroot en -pellets. De Venus Halo staat op de planning voor 28 augustus met lupinen.

EMO

De EMO verwacht deze week tien schepen met kolen en twee met erts. De Lowlands Phoenix en de Delphinus lagen tot en met 7 augustus kolen te lossen en de Laura D en de Red Lotus lagen tot 8 augustus kolen te lossen. De Sea Triumph en de lolcos Pride worden 10 augustus leeg verwacht van kolen en de Cape Frontier lost 10 en 11 augustus kolen. De Caravos Harmony ligt van 10 tot en met 12 augustus kolen te lossen en Gotia wordt 13 augustus leeg verwacht van kolen. De Cape Stefanie en de Aspasia Luck liggen tot en met 14 augustus kolen te lossen. De Bulk Endurance ligt tot en met 15 augustus erts te lossen.

Waterstanden

Op de Donau gaf de pegel van Pfelling begin deze week 3,25 meter aan en blijft rond die stand hangen. Maxau stond op 4,56 meter en de pegel van Mannheim gaf 2,34 meter aan. Kaub stond begin deze week op 1,50 meter. Tegen het weekeinde wordt

een pegelstand van 1,68 meter verwacht. Koblenz gaf 1,48 meter aan. De pegel van Keulen stond op 2,20 meter. De pegel van Ruhrort gaf 3,10 meter aan. Deze week valt er veel regen in Zuid-Duitsland, volgende week wordt het droger.

Rijntankvaart

PJK-Rijnvrachttarieven per 7 augustus 2017 © PJK International BV / www.pjk-international.com Basis 2000 tons partijen of op waterstand geladen (voor Dortmund: incl. 1000-1200 ton) van Amsterdam/Rotterdam in euro/ton en voor Bazel in Zwfr/ton

Euro/pmton	Gasolie		Benzine	
	Laag	Hoog	Laag	Hoog
Duisburg	7,00	7,30	7,55	7,85
Dortmund	8,50	8,80	9,05	9,35
Keulen	9,00	9,30	9,55	9,85
Frankfurt	16,00	16,30	16,80	17,10
Karlsruhe	17,00	17,30	17,80	18,10
Bazel	23,00	23,50	24,50	25,00

Olieprijzen zijn in de afgelopen week stabiel gebleven na de stijgingen van de voorgaande weken. Met Brent crude momenteel rond de 52 dollar per vat is er voorlopig een plafond bereikt in de prijzen. Steun in de markt komt uit goede macro-economische cijfers in de VS. Maar de afgelopen dagen namen de zorgen weer toe over de stijgende olieproductie van OPEC-landen, ondanks eerdere toezeggingen de output te verlagen. De output van Libië steeg tot boven de 1 miljoen vaten per dag en de OPEC-landen produceerden gezamenlijk bijna 33 miljoen vaten per dag. De landen komen op dit moment in Abu Dhabi (VAE)

bijeen om dit te bespreken. Daarnaast groeit ook de Amerikaanse olieproductie nog altijd.

Op de Rijn blijft de spotmarkt rustig vanwege de afwezigheid van veel marktpartijen. Vanwege de problemen bij de Shell Pernis raffinaderij is er additionele vraag naar jetoil-transporten naar Midden- en Boven-Rijnbestemmingen. Deze partijen werden eerder per pijpleiding vervoerd. De vertragingen binnen de ARA met laden en lossen van product verminderen, maar er is nu weer vertraging te zien bij enkele Duitse bestemmingen. Dit drukt de vrije scheepscapaciteit.

De vrachttarieven op de Rijn zijn stabiel gebleven in afwachting van de waterstanden op de Rijn. Er werd melding gemaakt van veel neerslag in Zuid-Duitsland en Zwitserland. Dit zou kunnen zorgen voor een golf van water in de komende dagen. Maar de voorspellingen voor de pegelstanden kloppen niet met de weersverwachting. Deze onzekerheid zorgt voor een afwachting houding bij zowel schippers als verladers. Momenteel is de verwachting dat schepen rond de 1500-1600mton kunnen afladen. De tegenvallende vraag naar schepen zorgt nog niet voor opwaartse druk van de tarieven. Binnen de ARA staan tarieven nog altijd onder druk. Hier is wel vrije scheepscapaciteit beschikbaar. De expiratie van het augustus-gasoliecontract later deze week kan de vraag naar schepen ondersteunen.

De vrachten in deze wekelijkse rubriek komen van schippers. Samen vormen zij een panel, dat de markt redelijk vertegenwoordigt. Niettemin kan het panel nog groeien. Meldt u zich dan aan bij de redactie op tel. 0570-504 364 (marjadevet@schuttevaer.nl). Uw gegevens worden anoniem verwerkt.



De Bonjovi na de geslaagde proefvaart in de voorhaven van de Volkerraksluizen. (Foto's Hans Heynen)



De lege machiniekamer van de Bonjovi. Hier staat normaal de hoofdmotor. De elektromotor die de schroef aandrijft is zo compact dat hij onder de plaat past.

in twee containervormige machiniekamers in het voorschip. In de bakboord machinekamer staan twee 6D24TL Mitsubishi generatoren met een vermogen van 192 kW, in die aan stuurboord een Mitsubishi S6R-MTAW van 603 kW. De uitlaten van de dieselmotoren zijn door Emigreen voorbereid op plaatsing van een SCR-katalysator. Afhankelijk van het benodigde vermogen worden tijdens de vaart één of meer generatoren bijgezet. Dat vermindert het brandstofverbruik en verlaagt het aantal draaiuren per generator, zodat de onderhoudskosten dalen. De elektromotor heeft in principe heel weinig onderhoud nodig. 'Na 30.000 uur worden de lagers gecontroleerd en wanneer die in orde zijn kan de motor weer 30.000 uur mee', zegt Henri Krusinga van Hybrid Ship Propulsion (HSP), die de installatie met Oechies Elektrotechniek leverde. De elektromotor heeft wel koeling nodig, maar mag behoorlijk heet worden. 'Hij is watergekoeld en mag maximaal 150 graden worden.' Met de Bonjovi en het onlangs

in de vaart gekomen kraanschip Prins 6 heeft HSP inmiddels meegewerkt aan de elektrische voortstuwingen van 25 hybride of diesel-elektrische binnenvaartschepen. 'Internationaal zijn we nog een vrij kleine speler maar in de binnenvaart zijn we daarmee marktleider', aldus Krusinga. 'In de zeevaart zijn ABB en Siemens grotere spelers.'

Geslaagde proefvaart
Directeur Ceylan Düzdüsen van CCM3 sprak na afloop van een geslaagde officiële proefvaart. Zo doorstonden de Easy Flow roeren de manoeuvreertesten van Lloyds Register goed. Op snelheid recht vooruit varend draaien ze van de neutrale stand naar 40 graden

BB, vandaar naar 20 graden stuurboord en weer terug naar 20 graden bakboord in 37 seconden. Het schip draaide op het oog om de eigen as. De komende tijd worden nog metingen verricht door MARIN en worden de systemen zo optimaal mogelijk op elkaar afgestemd om tot de best configuratie te komen. Het diesel-elektrische schip voer na de proefvaart met de eerste lading bier meteen door naar Antwerpen.

www.nedcargo.com
www.ccm3.nl
www.oechies.nl
www.hybridshippropulsion.com/nl/
www.baumueller.de
www.koedood.nl

Overslag Amsterdam stijgt 6,9% in eerste helft 2017

AMSTERDAM De Amsterdamse haven noteerde in het eerste halfjaar van 2017 een stijging van de overslag in de haven met 6,9% tot 42,2 miljoen ton (2016: 39,5 miljoen ton).

In de overige zeehavens van het Noordzeekanaalgebied (IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad) was het beeld wisselend. In IJmuiden werd 9,1 miljoen ton overgeslagen (+7%), in Beverwijk 600.000 ton (+80%) en in Zaanstad daalde de overslag naar 95.000 ton (-22%)

Olie en steenkool
In Amsterdam steeg de overslag van olieproducten met 7,1% naar 23,7 miljoen ton in het eerste halfjaar. Volgens het havenbedrijf wordt deze stijging veroorzaakt door goede marktomstandigheden, efficiëntieverbeteringen in de keten en hogere bezettingsgraden. De overslag van steenkool steeg in Amsterdam met ruim 20% naar 8,7 miljoen ton, maar ligt daarmee nog ver onder het niveau van de jaren daarvoor. Belangrijkste redenen voor het herstel zijn volgens het havenbedrijf de gestegen prijs van steenkool en het aanvullen van voorraden die in de winter zijn verbruikt.

Agribulk
De overslag van agribulk stabiliseerde in Amsterdam op 3,3 miljoen ton. De overige droge bulk, waaronder bouwgrondstoffen en ertsen, groeide met 17% tot 3,8 miljoen ton. De overslag van containers steeg in het eerste halfjaar met 6,9% ten opzichte van vorig jaar en bedroeg 350.000 ton. Van overig stukgoed waaronder RoRo steeg de overslag naar 926.000 ton tegen 883.000 ton vorig jaar (+5%). Het aantal zeecruiseschepen dat

Amsterdam in het eerste halfjaar bezocht, was 53 (tegen 52 vorig jaar). Het aantal riviercruiseschepen steeg in het eerste halfjaar van 2017 naar 1009. Dit waren er vorig jaar in dezelfde periode 990. 'We hebben een goed eerste halfjaar achter de rug', zegt Koen Overtoom, CEO van Havenbedrijf Amsterdam. 'Wij zijn blij dat marktpartijen Amsterdam blijven zien als hun voorkeurshaven.' De haven probeert zichzelf nog aantrekkelijker te maken door te investeren in circulaire industrie, grootschalige logistiek en de maakindustrie. (MdV)

www.havenamsterdam.nl

Impact brand Pernis op tankvaart vooralsnog onduidelijk

PERNIS Welke invloed de brand bij de raffinaderij van Shell Pernis heeft op de tankvaart is vooralsnog onduidelijk. Shell kan geen mededelingen doen over de impact op de tankvaart vanwege marktgevoelige informatie en oliehandelaren en bevrachters melden dat er nog geen bijzondere marktontwikkelingen zijn.

Shell bericht dat het opstarten van de raffinaderij, die zaterdagavond 30 juli na een brand als gevolg van kortsluiting in z'n geheel werd stilgelegd, in de tweede helft van augustus zal plaatsvinden. De Inspectie SZW en de milieudienst DCMR proberen met de brandweer de oorzaak van de kortsluiting in het hoogspanningsstation te achterhalen. Niemand raakte gewond. De grootste raffinaderij van Europa, waar jaarlijks 20 miljoen ton ruwe olie wordt verwerkt tot brandstoffen als kerosine en diesel, werd de laatste tien jaar niet meer volledig stil gelegd.

De algemene verwachting bij de oliehandelaren en bevrachters is dat de opslagtanks bij andere bedrijven momenteel vol genoeg zitten om dit probleem op te vangen. Op dit moment lijkt niemand zich al te druk te maken, blijkt uit een belronde van de redactie. 'Momenteel merken we geen verschil. De opslag zal overal wel vol zitten. In het ergste geval varen we nu een haven verder om te laden. Hoe dat er over twee weken uitziet, laat zich moeilijk voorspellen', werd meermaals genoemd.

De afwachthende houding van de handelaren en bevrachters kan ook komen doordat deze bedrijfstakken gewend zijn te leven met de waan van de dag. 'We weten zonder dat er een raffinaderij uitvalt al niet hoe de wereld er morgen uit ziet. Dat zien we dan wel weer. Als Pernis geen olie levert dan moeten ze het ergens anders vandaan halen. Tot nu toe is dat altijd gelukt', meldt een handelaar. (HDJ)

ZEEVRACHTENMARKT

China en Ghana werken aan een overeenkomst voor de export van bauxiet naar China. China zorgt voor de financiering en Chinese bouwers zorgen voor de nodige infrastructuur. Als de plannen doorgaan zou het een opsteker zijn voor vooral de handsizers. Met Guinea sloot China ook dergelijke overeenkomsten en in 2016 exporteerde Guinea 11,9 miljoen ton bauxiet naar China.

De gemiddelde charterhuur voor de handsizers veranderde nauwelijks op \$ 7.320 per dag. Voor de capesizers daalde de gemiddelde charterhuur naar \$ 9.000 per dag terwijl toch de invoer van ijzererts door China groeide. De panamaxen hadden ook last van de gebruikelijke zomerkalmte. De gemiddelde charterhuur daalde tot rond \$ 9.000 per dag. In het Verre Oosten zou door een grotere ijzererts export uit India voor zowel de panamaxen als de supramaxen kunnen verbeteren. Voor de supramaxen werd de markt ook minder. Vanuit de Zwarte Zee waren nog wel redelijke reizen maar het ladingaanbod in zowel de havens aan de Oostkust van Zuid Amerika als vanuit de US Gulf viel tegen. Ook in het Verre Oosten werd het minder, mede door minder kolenladingen uit Indonesië. De gemiddelde charterhuur voor de supramaxen daalde tot rond \$ 8.900 per dag. Er is hoop dat, nu China haar markt opent voor de invoer van Amerikaanse rijst, de huren en vrachten voor de handsizers en supramaxen kunnen verbeteren.

Bauxiet van Ghana naar China

Winstgevendheid
Op de Azië-Europa routes lijkt de winstgevendheid voor de lijnoperators terug te keren. In 2016 was er nog een flinke competitie over vrachttarieven tussen de lijnoperators. De vrachttarieven zijn inmiddels verbeterd, terwijl de volumes naar en van Europa stegen. Het herstel van de Europese economie is een opsteker voor de containervaat. In juli daalden de vrachttarieven Azië-Europa wel, maar een herstel in augustus wordt verwacht. Ondanks deze dip zijn de vrachttarieven nog steeds rond 15% hoger dan in 2016.

Van de drie Japanse containerrederijen werden door NYK en K Line eindelijk weer winst gemaakt, MOL maakte reeds enige tijd al winst en kon die vast houden. Echter, de grote uitgaven door de Chinese overheid en de hoge Chinese schulden kunnen vroeg of laat de feestvreugde verstoren.

Het Franse CMA CGM voert met diverse werpen gesprekken over de bouw van zes 22.000 teu schepen met optie voor nog drie. Een definitieve beslissing zou in oktober genomen worden. De prijs van een 22.000 teu schip zou rond \$ 150 miljoen liggen bij een Chinese werf. Toen de eerste 18.000 teu schepen werden besteld was de prijs nog \$ 180 miljoen. Ongetwijfeld dalen de kosten per vervoerde container door een super groot containerschip maar in de loshavens moet de infrastructuur wel zodanig zijn dat er geen vertragingen bij lossen en aflevering bij klanten optreedt.

VLCC-vloot
Het is niet zozeer de vermindering van de winning van ruwe olie door de OPEC-landen en sommige niet-OPEC-landen die zorgen voor de lage huren voor de zware-olietankers. Het is vooral de groei van de capaciteit van de tankervloot die de reders parten speelt. Volgens Maritime Strategie International groeit de VLCC-vloot dit jaar met 13 miljoen dwt, de suzmax vloot met 8 miljoen dwt en de aframax vloot met 9 miljoen dwt. Het draagvermogen van de tankervloten groeit veel sneller dan de vraag naar tonnage.

De ellende van de droge-ladingmarkt lijkt zich te gaan herhalen in de tankerkmarkt. De charterhuren voor de aframaxen (80.000 - 120.000 dwt) daalden tot het laagste niveau in vijf jaar, een tragisch lage \$ 1.670 per dag. Uiteraard dik onder de dagkosten. Met nieuwbouwschepen onderweg zit een spoedige verbetering er niet in. Voor de suzmaxen (120.000 - 200.000 dwt) veranderde de gemiddelde charterhuur weinig. De laatste gemiddelde charterhuur kwam uit op rond \$ 6.800 per dag. Minder dramatisch dan de huren voor de aframaxen maar zeker niet winstgevend voor de reders.

www.msilt.com/