

## Nyheder

## Nedtælling til IMO 2020

31 Oct, 2019 | Del



Med et stadigt stigende fokus på miljø og bæredygtighed er det seneste og mest presserende initiativ, der vil påvirke logistikken, IMO 2020. IMO's Global Sulphur Cap 2020-regler specificerer, at ethvert fartøj i hele verden skal overholde strenge svovlemissionsgrænser senest 1. januar 2020 eller står over for betydelige konsekvenser. Men hvor efterlader det logistikbranchen?

Selvom IMO første gang annoncerede 2020 Sulphur Cap-reglerne for mere end 10 år siden, begyndte mange luftfartsselskaber først at lave reelle forberedelser i løbet af de sidste par år. Deres muligheder for at overholde de nye 0,5 % vægtprocent svovlemissionsniveauer fra 3,5 % er begrænsede: De skal enten køre deres fartøjer på LNG (Liquified Natural Gas), installere scrubber eller bruge dyre nye brændselsolier med lavt svovlindhold. Nogle af disse muligheder kræver motor- og endda indbygget lagerkonvertering. Uanset hvilken mulighed de vælger, bliver det ikke billigt. Så hvor slemt er det?

## Hvem betaler prisen?

Vi bad Lars Jensen, administrerende direktør og partner i SeaIntelligence Consulting, om at give sit indblik i scenariet.

"Det anslås, at omkostningerne ved Global Sulphur Cap 2020 for containerindustrien vil være yderligere 10-15 milliarder dollars om året, hvilket er mere end det samlede overskud for containerlinjer i løbet af de sidste 10 år. Så spørgsmålet følger naturligvis: Hvem dækker denne ekstra udgift? Det åbenlyse svar er, at transportørerne overfører denne ekstra omkostning til afsendere. Selvom dette ser ud til at være et betydeligt tillæg at pådrage sig, er det, når det sættes i kontekst, faktisk ikke så slemt, som det umiddelbart lyder. De globale oliepriser har været støt faldende siden 2014, hvilket langt hen ad vejen opvejer denne ekstra udgift. I den henseende vil dette resultat ikke vise sig at være for forstyrrende for shippingbranchen som helhed," forklarer Lars Jensen.

Det alternative scenarie kan vise sig anderledes. Hvis luftfartsselskaberne ikke lykkes med at overføre disse omkostninger til deres kunder, bliver deres forretning hurtigt ekstremt urentabel. Mens sæsonmæssige faktorer som kinesisk nytår allerede spiller en rolle i at sænke antallet af fartøjer i starten af året, er det sandsynligt, at rederierne vil reducere deres antal aktive fartøjer for at reducere omkostningerne. Dette vil naturligvis være meget forstyrrende for branchen.

## Andre ting at overveje

Ifølge Lars Jensen er der desværre andre faktorer, der kan påvirke logistikken.

"Der er andre faktorer, der også kan begrænse afsenders muligheder. De nødvendige opgraderinger for at køre på alternative brændstoffer eller for at installere en scrubber betyder, at skibe skal bruge tid i tørdok. Der er flere skibe end værfter, og derfor er der allerede en lang venteliste på, at mange skibe skal færdiggøres, der helt sikkert vil løbe over deadline den 1. januar. Et andet problem kunne være myndighedernes parathed til at håndhæve de nye regler. Det kan være tilfældet, at nogle luftfartsselskaber vil forsøge at snyde systemet ved at køre skibe, der ikke overholder kravene, til en pris, der underbyder konkurrencen. Tiden vil vise, hvor meget af et problem dette viser sig at være. Det ville være klogt at forberede sig på disruption i første halvdel af 2020, men selv i et værst tænkeligt scenarie vil industrien ikke gå helt i stå."

Industrikonsulenter WoodMackenzie samt Forbes Magazine rapporterer, at marinesektoren brugte svimlende 3,8 millioner tønder brændselsolie om dagen i 2017 til 4,4 millioner tønder i dag, hvilket angiveligt fik marinesektoren til at bruge 10 % af hele transportindustriens olieforbrug.

Dette gør det endnu mere indlysende, hvorfor priser og tilgængelighed af IMO 2020-kompatible brændstoffer vil påvirke hele logistikverdenen. IMO 2020 vil mere end sandsynligt påvirke priserne på og tilgængeligheden af diesel og jetbrændstof på grund af den overordnede omkostningsstruktur og produktionssetup i olieindustrien. Ifølge Lars Jensen bliver jernbanetransporten ikke direkte berørt.

Endelig er det værd at bemærke, at selvom IMO2020 lukker hurtigt ind, er der stadig en række havne- og flagstater, der ikke er helt oppe i fart, når det kommer til sanktioner og sikring af overholdelse. Men selv da - eller hvis der er grundlag for Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR) på grund af mangel på IMO-kompatibelt brændstof - er det ikke nok at betragte brugen af forskelligt ikke IMO2020-brændstof som okay. I bedste fald vil det kun påvirke sanktionerne eller gebyrerne.

## Kilder:

<https://www.woodmac.com/nslp/imo-2020-guide/>

<https://www.shell.com/business-customers/marine/imo-2020.html>

[https://www.logisticsmgmt.com/article/imo\\_2020\\_is\\_coming\\_to\\_town\\_will\\_the\\_spiking\\_cost\\_of\\_fuel\\_cause\\_you\\_pain](https://www.logisticsmgmt.com/article/imo_2020_is_coming_to_town_will_the_spiking_cost_of_fuel_cause_you_pain)

<https://ibia.net/facts-and-fears-in-the-open-loop-scrubber-debate/>

<https://www.argusmedia.com/en/hubs/imo2020>

<https://gcaptain.com/shippings-2020-low-sulphur-fuel-regulation-to-hit-airlines/>

<https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/5c72cf58/enforcing-imo-2020-are-we-ready>

## Hovedkvarter

Jernholmen 49, 2650 Hvidovre  
Danmark  
Tlf. +45 32 48 00 00  
Fax +45 32 48 01 01

## Tjenester

Scan Global Logistics dækker alle dine logistiske behov.

- » Luftfragt
- » Søfragt
- » Jernbanegods
- » Vejfragt
- » Alle tjenester

## Industrier

- » Hjælp og nødhjælp
- » Automotive
- » Luftfart og rumfart
- » Energi
- » Alle brancher

## Om

Opdag Scan Global Logistics her:

- » Kontakt
- » Om os
- » Vores lokationer
- » Karriere
- » Investor
- » Presse og medier