

IMO 2020? »Ein Erfolg«!

Seit gut einem Jahr ist die Regelung zum Schwefelgehalt von Bunkerkraftstoff (IMO 2020) in Kraft. Viele hatten ein logistisches und technisches Desaster beschworen. Unni Einemo, Director der International Bunker Industry Association (IBIA), zieht gegenüber der HANSA Bilanz

Jetzt ist das erste Jahr IMO 2020 rum, wie ist Ihre Einschätzung: ein Desaster oder ein Erfolg?

Unni Einemo: Ein Erfolg! Vor allem dank der Planung und Vorbereitung. Als die IMO im Oktober 2016 beschloss, dass der Schwefelgrenzwert von 0,50 % ab dem 1. Januar 2020 in Kraft tritt, basierte dies auf einer von der IMO in Auftrag gegebenen Studie, die ausreichende Raffineriekapazitäten vorhersagte, um die steigende weltweite Nachfrage nach schwefelarmen Kraftstoffen in der Schifffahrt zu decken. Trotz dieser Einschätzung gab es viele Unsicherheiten und Fragen über die ausreichende Verfügbarkeit von konformen Kraftstoffen und darüber, wie viele Schiffe Wäscher installieren würden. Die Raffinerieindustrie war nicht optimistisch. Außerdem gab es große Bedenken hinsichtlich der Qualität von Heizölmischungen mit sehr niedrigem Schwefelgehalt und der Frage, wie eine konsequente Umsetzung durch eine solide, aber faire Durchsetzung sichergestellt werden kann.

Nichtsdestotrotz war die Entscheidung das Signal für die Beteiligten in der Industrie, sich auf die Umstellung vorzubereiten. Die IMO schuf die Basis für eine konsequente Umsetzung durch regulatorische Änderungen – insbesondere das HSFO-Transportverbot – und eine umfassende Reihe von Leitfäden für die Industrie und die zuständigen Behörden. IBIA leistete einen wichtigen Beitrag zur Arbeit der IMO in diesem Bereich, da wir eine der Nichtregierungsorganisationen mit beratendem Status sind, die durch Einreichungen und Diskussionen in Arbeitsgruppen und Sitzungen relevantes Fachwissen einbringen. IBIA war auch an der Erstellung der »Joint Industry Guidance on the supply and use of 0.50%-sulphur marine fuel« beteiligt, um den Interessenvertretern Werkzeuge an die Hand zu geben, mit denen sie sich auf die sichere Lieferung und Ver-

wendung von IMO 2020-konformen Kraftstoffen vorbereiten können. Diese Publikation wurde von Experten aus den Bereichen Schifffahrt, Raffinerie, Lieferung und Prüfung von Schiffskraftstoffen entwickelt und im August 2019 für alle verfügbar gemacht.

Wie verlief die Umstellung aus Sicht der Bunkerindustrie auf logistischer und technischer Ebene?

Einemo: Es war eine große logistische Herausforderung, die weltweite Nachfrage nach schwefelarmen Kraftstoffen zu befriedigen. Die Umstellung musste innerhalb eines kurzen Zeitrahmens erfolgen, da die Schiffe meist so spät wie möglich auf die viel teureren IMO-2020-konformen Kraftstoffe umstiegen. Um der Nachfrage gerecht zu werden, waren Änderungen von den Raffinerien bis hin zur gesamten Bunkerlieferkette erforderlich.

Die Schiffe mussten sich ebenfalls auf die Umstellung vorbereiten, wobei einige



von ihnen Anpassungen an den Kraftstoffsystemen und Komponenten an Bord vornehmen mussten, je nachdem, welche Art von Kraftstoff sie verwenden wollten (MGO oder VLSFO), die Kraftstofftanks reinigen, die Schmiermittel anpassen und sich an den Umgang mit VLSFOs gewöhnen, die große Unterschiede in den wichtigsten Handhabungseigenschaften wie Viskosität und Kaltfluss aufweisen, sowie genauer darauf achten, die Vermischung verschiedener Kraftstoffchargen an Bord aufgrund des Risikos der Unverträglichkeit zu vermeiden.

In Anbetracht des Umfangs der Veränderungen, die in sehr kurzer Zeit sowohl auf der Lieferantenseite als auch auf der Seite der Schiffsbetreiber erforderlich waren, verlief die Umstellung meiner Meinung nach bemerkenswert gut. Interessanterweise

Abstract: IMO 2020? »A success!«

The international regulation on the sulfur content of bunker fuel, known as IMO 2020, has been in force for a about a year now. In the run up to the entry into force, many in the industry had warned that the regulation would be a logistical and technical disaster. In the view of Unni Einemo, Director of the International Bunker Industry Association (IBIA), the transition was successful thanks to preparation on the suppliers' side.

wurde gegen Ende des Jahres 2019 klar, dass die Verfügbarkeit von HSFO eingeschränkt wird, da nur Häfen mit regelmäßigen Besuchen von mit Scrubber ausgestatteten Schiffen oder große Häfen mit vielen getrennten Lager- und Versorgungskapazitäten es weiterhin vorrätig halten werden.

Welche Probleme sind bei der Umstellung aufgetreten?

Einemo: Es gab einige Probleme, insbesondere während der Übergangszeit, als das Timing der Verfügbarkeit nicht immer perfekt war. Es gab Regionen, die damit zu kämpfen hatten, ausreichend IMO 2020-konformen Treibstoff auf den Markt zu bringen. Heute ist die Verfügbarkeit von VLSFO und MGO im Allgemeinen gut, während die Beschaffung von HSFO mehr Planung erfordert.

Aus betrieblicher Sicht war wahrscheinlich ein Mangel an Tankreinigung sowohl auf der Liefer- als auch auf der Verschiffungsseite für einige der anfänglichen Fälle von starker Schlamm- bildung verantwortlich, da konforme Kraftstoffe dazu neigen, Rückstände aufzulösen, die sich im Laufe der Zeit in Tanks und Kraftstoffsystemen angesammelt haben. Schlamm- bildung ist nach wie vor eine der größten Schwierigkeiten, obwohl wirklich kritische Fälle zum Glück selten sind. Die Ursache für Verschlammung kann schwer zu bestimmen sein. Es kann sich um ein inhärentes Stabilitätsproblem im Treibstoff handeln, das bei Routineprüfungen nicht entdeckt wurde, oder es kann auf eine Vermischung oder falsche Temperatur während der Lagerung und Behandlung des Treibstoffs an Bord des Schiffs zurückzuführen sein.

Hat die IMO 2020 größere Akteure auf dem Bunkermarkt begünstigt, da die Umstellung ja auch finanzielle Auswirkungen für Lieferanten hatte?

Einemo: Wir dachten, dass es so sein würde, aber die niedrigen Ölpreise im Jahr 2020, die durch das Überangebot der

OPEC und den Rückgang der weltweiten Ölnachfrage aufgrund der Coronavirus- Pandemie verursacht wurden, haben den erwarteten Anstieg der Kosten für konforme Brennstoffe abgefedert. Folglich waren ausreichende Kredite und Liquidität weniger ein Problem als erwartet. Einigen der größeren Anbieter scheint es jedoch gelungen zu sein, sich größere Marktanteile zu sichern.

Wie haben sich die Marktanteile von HFO, MGO, VLSFO, LNG verändert?

Einemo: Ich kann keine genauen Zahlen nennen, aber eine Schätzung wäre, dass HSFO von 70–80% der weltweiten Bunkernachfrage auf etwa 10–20% im Jahr 2020 fällt, mit steigender Tendenz im Laufe des Jahres, da die Scrubber- Installationen fortgesetzt werden. HSFO wurde größtenteils durch VLSFO ersetzt, das im Jahr 2020 etwa 70% der Gesamtmenge ausmacht. Der MGO-Absatz wuchs nicht so stark wie erwartet und machte vielleicht 10–20% der Gesamtmenge für 2020 aus. LNG-Bunker waren immer noch ein Nischenprodukt mit einem Anteil von vielleicht 1% (ohne LNG-Tanker, die Boil-off-Gas aus ihrer Ladung verwenden).

War die Preisspanne bei den Treibstoffen die treibende Kraft hinter der Nachfrage nach bestimmten Treibstofftypen oder spielten auch andere Faktoren eine Rolle?

Einemo: Der Markt neigt dazu, die kostengünstigsten Brennstoffoptionen zu bevorzugen. Dies veranlasste einige dazu, in Wäscher zu investieren und auf niedrige HSFO-Preise zu setzen. Einige bevorzugten MGO aufgrund von Befürchtungen über die Qualität von VLSFO, und der Preisunterschied war während eines Großteils des Jahres 2020 nicht so hoch. Da sich VLSFO als Kraftstoff von meist guter Qualität erwiesen hat und der Preisunterschied zwischen MGO und VLSFO mit höheren Ölpreisen steigt, wird der Anreiz, MGO statt VLSFO zu verwenden, schwächer.

Interview: Felix Selzer