



BUGRO B.V.

Postbus 36
NL 2964 ZG GROOT - AMMERS

Tel. NL + 31653 - 885079
Fax NL + 31653 - 885081
Tel. BRD + 49171 - 6352055
Fax BRD + 49171 - 6352056
Mob. + 31653 - 634483

E-Mail : buren.hanna@vaart.net
K.V.K. nr. : 23066809
B.T.W. nr. : NL 009964666 B01



Datum: 15-04-2015

Aan drs. D.A. Benschop
President-directeur Shell Nederland
Postbus 162
2501 AN Den Haag

Betreft: Open brief aan de Directie van Shell.

Geachte heer Benschop,

De afgelopen maanden, gonsde het van de geruchten, dat Shell 40 nieuwe binnenvaart-tankers in de markt gaat zetten, aangedreven op LNG. Intussen is duidelijk geworden, dat het geen geruchten betreft, maar dat Shell inderdaad voornemens is, 40 nieuwe binnenvaarttankers toe te voegen aan de markt, volgens welingelichte kringen. Echter, deze schijnen uiteindelijk op de markt te komen, door ze met achtergestelde leningen, via bevrachters te laten financieren en exploiteren, zo blijkt uit onze informele informatiestroom. De plannen liggen op dit moment bij ca. 5 bevrachters op tafel, zo vernemen wij.

Zoals u ongetwijfeld weet, betreft het hier een capaciteitsuitbreiding van ca. 100.000 ton, welke de markt ernstig zal verstoren. Op dit moment, wordt er al ver beneden kostprijs gevaren. Shell profiteert hier zelf ook van. Momenteel laat Shell, met via bevrachters als time charter ingehuurde tankers, ca. 20% beneden kostprijs vervoeren. Daar komt bij, dat Shell inmiddels deze schepen ook aan derden door bevracht en zodoende de markt nog verder onder druk zet. Bevrachters, die schepen als time charter verhuren aan Shell, worden door deze zelfde time charters, beconcurrereerd op de Spot markt. De tankvaartvloot is, door verandering van wetgeving en vraag vanuit de markt, de laatste 15 jaar geheel vernieuwd en dubbelwandig gemaakt, waarbij er voor honderden miljoenen is geïnvesteerd.

Er is tevens een flinke inhaalslag gemaakt, wat de milieubelasting betreft.

Helaas is er teveel capaciteit op de markt, o.a. ontstaan door overfinanciering door allerlei partijen. Bovendien zal de vraag naar scheepsruimte, door veranderingen in de wereldmarkt, eerder af-, dan toenemen.

Deze order van Shell, zal door de significante capaciteitsuitbreiding die dit teweeg brengt, een financiële dolksteek in de rug van de tankvaart branche zijn. De tankvaart

branche, is de laatste drie jaar geconfronteerd met een kapitaalsvernietiging van ca. 20%. We vrezen voor nog meer kapitaalsvernietiging, wanneer Shell deze order door zal zetten. We denken dat de branche dit niet aan kan, met alle financiële gevolgen van dien. Tevens zal de veiligheid, door geldgebrek van veel ondernemers, in het geding raken. Niets verdienen, maar geld toe moeten leggen, zal resulteren in bezuinigingen op zaken, welke niet bevorderlijk zijn voor de veiligheid van de tankvaart branche.

Het gros van de time charter schepen, die Shell op dit moment inhuurt, vaart nu al onderbemand.

We denken dat dit niet past bij het maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), waar Shell voor staat.

Hoe duurzaam is zo'n vlootuitbreiding dan uiteindelijk, wanneer men bovenstaande in ogenschouw neemt? Is Shell zich bewust van de marktverstoring, die deze order met zich mee brengt? Het is onwenselijk, om de bestaande vloot, die voor ca. 20-30% is afgeschreven, weg te zetten als overbodig, terwijl ze aan alle laatste wettelijke eisen voldoet.

Wanneer Shell LNG in de markt wil zetten, is dit wellicht ook te realiseren, door de bestaande time charter tankers, om te bouwen naar LNG. Tevens is het dan, in het kader van MVO, wenselijk, de eventuele tonnen die Shell toe wil voegen aan de markt, te compenseren, door bestaande tonnage uit de markt te nemen.

Zoals u ongetwijfeld ook weet, is het varen op LNG, niet voor iedereen rendabel. Pas vanaf ca. 5000 draaiuren kan LNG rendabel zijn, mits de diesel prijs niet te laag is. Daarbij komt, dat ca. 70% van de tankvaartvloot, door het beperkte vaargebied (ARA-gebied), aan hooguit 2000 draaiuren op jaarbasis komt.

Ook de vervuiling door het giftige methaanslib, wordt onderschat.

Als Shell zich in wil zetten voor het beperken van milieubelastend transport, is het promoten van GTL diesel én het ombouwen van schepen naar LNG, een meer verantwoorde manier van ondernemen en tevens wenselijker, dan het toevoegen van nog meer tonnage, aan een reeds verziekte tankvaartmarkt!

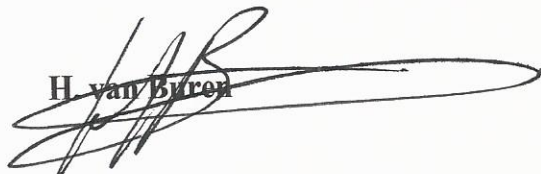
Ons verzoek aan u is, het voornemen van Shell, om 40 nieuwe binnenvaarttankers op deze wijze in de markt te zetten, te herzien, op basis van de onvermijdelijke gevolgen voor de sector.

Hopelijk bent u bereid, andere mogelijkheden te onderzoeken, wellicht in samenspraak met de brancheorganisaties, om de bestaande vloot te verduurzamen.

Onze sector is zich meer en meer bewust van de noodzaak tot verduurzaming, een incentive vanuit Shell, om de bestaande vloot aan de toekomstige emissie eisen te kunnen laten voldoen, is wenselijker, dan een nog grotere concurrentie slag in deze conjunctuurgevoelige branche.

In afwachting van Uw reactie,

Hoogachtend,


H. van Byren

cc. De raad van commissarissen Shell, Minister van IenM, de branche organisaties, de vakbladen en het FD.