



## DE GEVOLGEN VAN DE EU-SANCTIES OP RUWE OLIE- EN OLIEPRODUCTMARKTEN IN NEDERLAND EN RELEVANTE MARKTEN



## Net op tijd, voor het geval dat of net te laat?

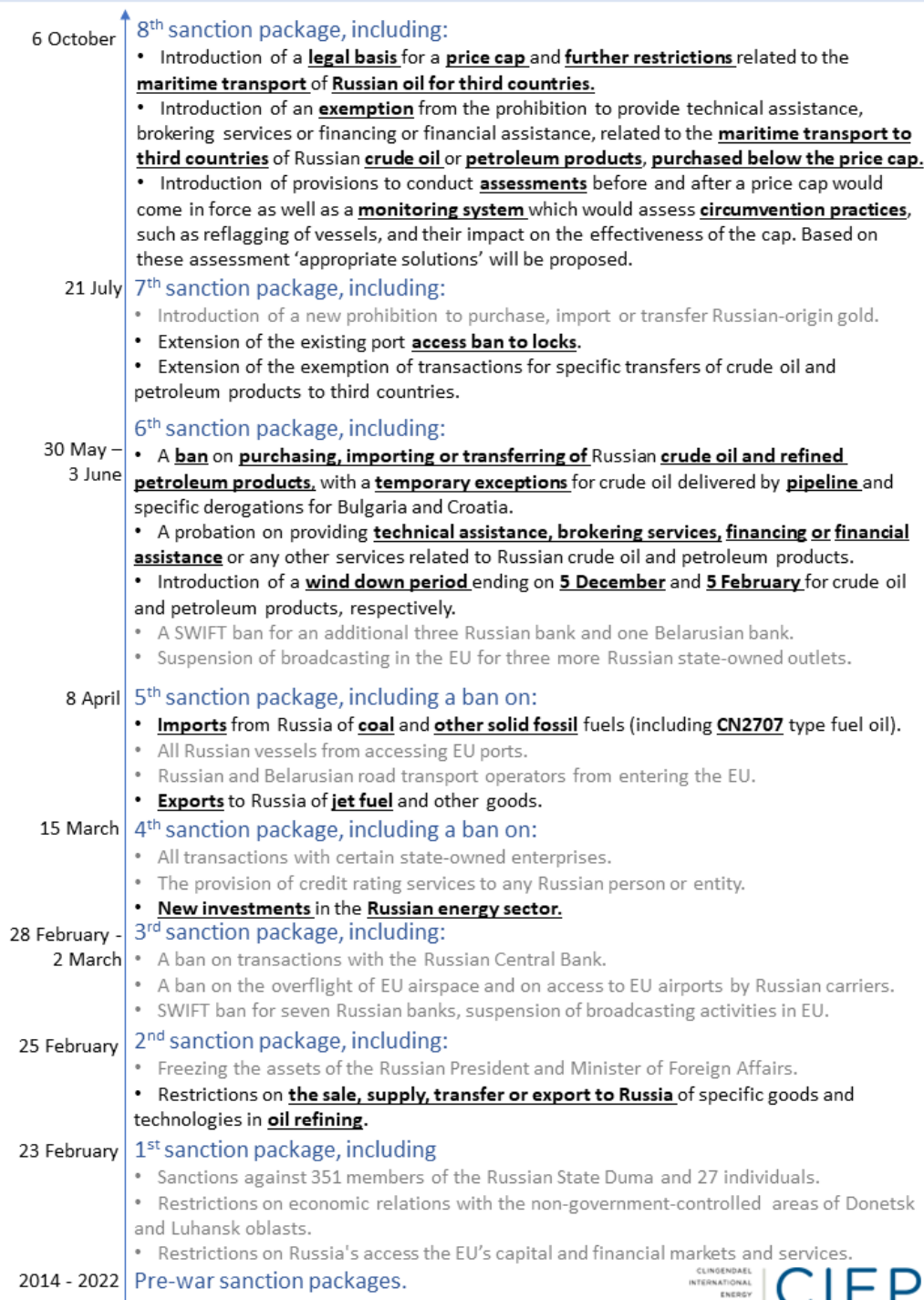
De Nederlandse oliesector is geïntegreerd in de noordwest Europese en internationale ruwe olie en olieproductmarkten. Nederland speelt een belangrijke rol in het importeren van ruwe olie en het in kleinere hoeveelheden vervoeren (break bulk) per pijpleiding of schip naar andere markten in NW Europa, zoals België en Duitsland. Daartoe wordt gebruikt gemaakt van opslagcapaciteit en de diverse mogelijkheden om de ruwe olie te vervoeren. Nederland beschikt ook over ruime raffinagecapaciteit (in vergelijking tot de binnenlandse vraag) waar ruwe olie wordt verwerkt tot olieproducten zoals kerosine, nafta, benzine, diesel, stookolie en andere producten. Door de knooppuntfunctie van Nederland beschikt Nederland over een uitgebreide capaciteit aan opslagfaciliteiten voor olie- en chemische producten en is in staat om de olieproducten verder te verwerken op specificatie van klanten in binnen- en buitenland en te transporteren naar distributiepunten in Nederland, de relevante markten in NW Europa en internationale markten.

Via de haven van Rotterdam, waar grote ruwe olieschepen kunnen worden ontvangen, wordt de ruwe olie naar raffinaderijen in het Rotterdamse havengebied, Zeeland, Antwerpen en het westen van Duitsland vervoerd. Olieproducten kunnen via verschillende vervoersmodaliteiten naar de binnenlandse en naburige landen worden vervoerd. Pijpleidingen, kustvaartschepen, binnenvaartschepen, vrachttreinen en tankauto's zorgen voor beleving van de klanten in binnen en NW Europa. De olieproducten bedienen zowel de markt voor mobiliteitsbrandstoffen (kerosine voor de luchtvaart, diesel en benzine voor wegvervoer en hoogwaardige brandstoffen voor internationale zeevaart) als de markt voor grondstoffen (vooral nafta) voor de chemische sector. In Amsterdam staan faciliteiten die, naast lokale en markten in buurlanden, ook overzeese markten in vooral benzine en diesel kunnen bedienen. Zeeland belevt vooral het Nederlands-Belgische cluster rondom de Westerschelde met olieproducten en grondstof. Vanuit Rotterdam worden zowel de chemie in Moerdijk, Limburg, als ook het Rijn/Roer- gebied beleverd, terwijl ook de olie- en chemiesector in Antwerpen ook een deel van die markten beleveren. Kortom, in het zogenaamde Antwerpen-Rotterdam-Rijn/Roergebied (ARRRA), bestaat een diep geïntegreerd en omvangrijk olie- en chemiecluster dat de ruwe olie-importen ontvangt via de haven van Rotterdam.

### ***Impact van de sancties***

Op 24 februari 2022 is Rusland Oekraïne binnengevallen. Dit leidde tot verschillende rondes van sanctiepakketten (zie figuur 1). Op 3 juni 2022 werd het zesde sanctie pakket aanvaard. Dit pakket betrof vooral maatregelen om Russische ruwe olie en olieproducten van de EU-markt te weren. Het EU-embargo op ruwe olie en olieproductimporten gaat in op 5 december 2022 voor ruwe olie en op 5 februari 2023 voor olieproducten. De importen van stookolie uit Rusland worden al sinds 10 augustus 2022 van de EU geweerd, als onderdeel van de eerdere sanctiemaatregelen op geïmporteerde kolen uit Rusland.

## EU SANCTION AGAINST RUSSIA – TIMELINE AND BRIEF OVERVIEW



Met het ingaan van de sanctiemaatregelen op 5 december 2022 en 5 februari 2023, komt er een einde aan de integratie van de EU en Russische oliesectoren (met enkele uitzonderingen voor pijpleidingimporten). In plaats van het betrekken van olie en olieproducten uit Rusland zal de EU andere bronnen van ruwe olie en olieproducten moeten vinden. Voorafgaand aan de oorlog in Oekraïne betrok de EU ongeveer een kwart van de olie-importen uit Rusland en ook substantiële volumes aan olieproducten. Rusland is een van de drie grootste ruwe olieproducenten in de wereld en de grootste exporteur van ruwe olie en olieproducten samen.



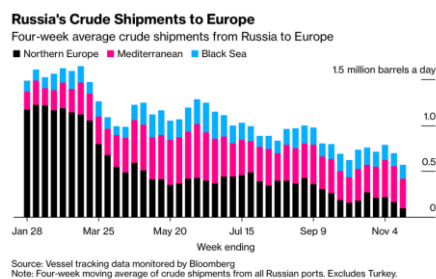
Met het ingaan van de sanctiemaatregelen op ruwe olie en olieproducten vervalt in Nederland ook de functie als knooppunt voor Russische exporten naar andere markten dan de NW Europese. Russische ruwe olie en olieproducten worden in betrekkelijk kleine schepen vervoerd door knelpunten voor grotere schepen in de Deense wateren tussen de Oost- en de Noordzee. Ruwe olie en olieproducten werden deels in Rotterdam, deels op zee voor de Deense en Nederlandse kust, overgeladen op grotere schepen (transshipment) voor vervoer naar verder weggelegen internationale markten. De markt in Nederland voor zeeschepen (bunkermarkt) was deels afhankelijk van de aanvoer van Russische stookolie.

### Over ruwe olie aanvoer

Russische ruwe olie en olieproducten moeten over grotere afstand vervoerd worden in relatief kleine schepen (Aframax en Suezmax) naar verder weggelegen markten buiten de EU (zoals India en het Midden-Oosten), waar gebruik van VLCC (Very Large Crude Carriers) efficiënter is. Het gevolg is dat de ruwe olie en olieproducten langer onderweg zijn (en niet beschikbaar voor verwerking en verbruik) met relatief weinig product. Een andere mogelijkheid is dat de ruwe olie en olieproducten worden overgeslagen op grotere schepen (transshipment) buiten de EU. Een nadeel van veel meer transshipment in internationale wateren kan zijn dat er meer olie in het milieu terecht komt, ver weg van gespecialiseerde bedrijven op het gebied van transshipment en het snel opruimen van eventuele lekkages. Een ander risico is dat er meer gebruik wordt gemaakt van schepen die zich onttrekken aan de Europese verzekerings- en financieringsmarkt en de eisen die worden gesteld aan veilig vervoer van ruwe olie en olieproducten. Het EU-olieprijsplafond probeert dit te voorkomen maar de vraag is hoe effectief de naleving zal zijn.

**FIGUUR 2 VERANDERINGEN IN DE RUWE OLIE-EXPORT VAN RUSLAND EN IMPORT VAN DE EU SINDS MAART 2022**

Exporten van Russische ruwe olie naar de EU nemen af en die naar Azië nemen toe; EU ruwe olie-importen vervangen met olie uit meerdere landen en gemiddeld 2<sup>o</sup> API lichter



Source: [https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-21/russia-loses-90-of-its-key-european-market-before-sanctions?cmpid=BB112122\\_BIZ&utm\\_medium=email&utm\\_source=newsletter&utm\\_term=221121&utm\\_campaign=bloombergdaily](https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-21/russia-loses-90-of-its-key-european-market-before-sanctions?cmpid=BB112122_BIZ&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=221121&utm_campaign=bloombergdaily) (accessed at 22-11-22)



Source: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/072122-interactive-global-flow-tracker-recording-changes-russian-oil-exports> (accessed at 4-12-22)

Het reorganiseren van de logistiek van internationale ruwe olie en olieproductstromen impliceert dat de producten langer onderweg zijn en langer niet beschikbaar zijn voor verwerking en consumptie. Het aanpassen van de internationale logistiek kost tijd en aanpassing van markten en vergt meer schepen om de ruwe olie en olieproducten naar

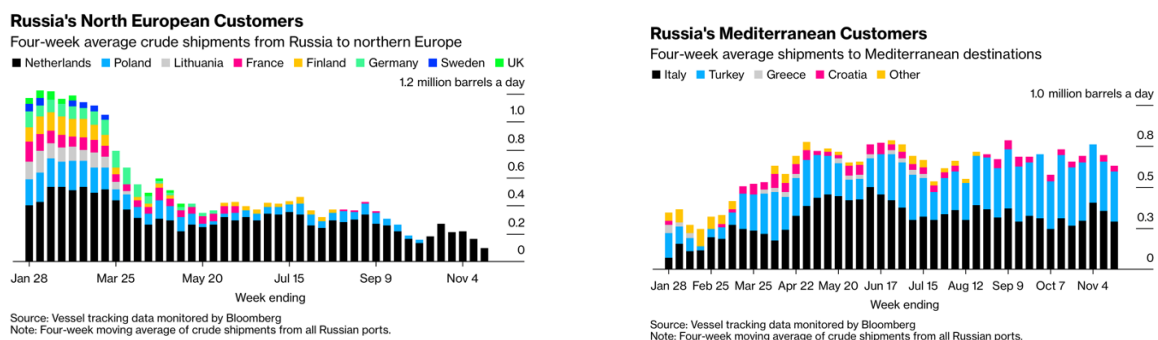
nieuwe en verder weggelegen bestemmingen. De importen van de EU van niet-Russische exporterende landen zijn ook langer onderweg. De kortere afstand tussen de Russische exporthavens en de NW Europese invoerhavens heeft een praktijk van relatief korte tijd tussen aankoop van importen en aankomst in de importhaven gefaciliteerd. Dit varieerde tussen de een en twee weken. Het kopen van importen uit verder weggelegen producerende landen zorgt voor een langere tijd tussen aankoop en aflevering (tot drie maanden) en zorgt voor een andere logistieke en opslagvraag.

Naast de langere reistijd van ruwe olie en olieproducten in internationale markten, ontstaat er een grotere vraag naar tankers. De sanctie gedreven logistieke omwenteling in internationale oliemarkten kan zorgen voor een tekort aan schepen. Een dergelijk tekort aan schepen kan groter worden door de wijze waarop het recent aangenomen olieprijsplafond restricties oplegt aan Europese verzekeraars en andere dienstverleners en de acceptatie hiervan door niet-EU partijen. Recente activiteiten in de tankermarkt wijzen op het ontstaan van een alternatieve verzekeringsmarkt voor schepen die recent van eigenaar zijn veranderd met de bedoeling Russische ruwe olie te vervoeren buiten deze nieuwe maatregel om. Deze schepen zijn niet langer beschikbaar in de markt voor schepen die de EU kunnen beleveren.

Het algemene effect van de reorganisatie van de oliestromen op internationale markten is dat de logistiek van internationale ruwe olie en olieproductstromen veranderen van een relatief efficiënt logistiek internationaal aanvoersysteem naar een inefficiënter systeem.

**FIGUUR 3 VERANDERINGEN IN DE RUWE OLIE IMPORT IN DE EU LANDEN EN DE TOEGENOMEN ROL VAN TURKIJE**

## Vershil tussen ontwikkelingen in NW Europa en Zuid Eurpa, Turkije faciliteert omslag



Source: [https://www.bloomberq.com/news/articles/2022-11-21/russia-loses-90-of-its-key-european-market-before-sanctions?cmpid=BB0112122\\_BIZ&utm\\_medium=email&utm\\_source=newsletter&utm\\_term=21121&utm\\_campaign=bloomberqdaily](https://www.bloomberq.com/news/articles/2022-11-21/russia-loses-90-of-its-key-european-market-before-sanctions?cmpid=BB0112122_BIZ&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=21121&utm_campaign=bloomberqdaily) (accessed at 22-11-22)

Sinds maart 2022 zijn ruwe oliestromen uit Rusland gaandeweg vervangen met oliestromen uit andere landen (zie Figuur 2 en 3). Deze vervanging heeft echter gevolgen gehad voor de kwaliteit olie die in NW Europa wordt ingevoerd. De nieuw aangevoerde ruwe olie komt uit meer landen en in kleinere volumes en is ook gemiddeld 2<sup>0</sup>API lichter dan de eerder ingevoerde Urals oliesoort uit Rusland. Dit heeft gevolgen voor de productie van raffinaderijen in de EU, inclusief NW Europa, die daardoor per vat geraffineerde ruwe olie relatief meer

benzine produceren en minder gasolie, diesel en kerosine, de zogenaamde midden destillaten. Urals was bij uitstek een ruwe oliesoort die relatief meer van deze midden destillaten voortbracht bij raffinage. Deze laatste groep producten is erg gewild. Naast de eigen Europese productie aan midden destillaten werden er ook flinke volumes geïmporteerd uit Rusland, welke ook moeten worden vervangen met importen uit andere landen. Beide effecten hebben invloed op de voorziene krappe markt voor diesel.

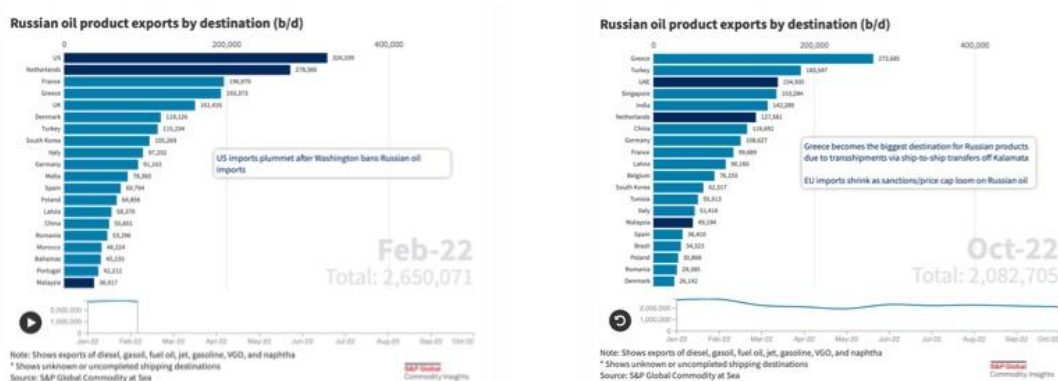
Investerings in ruwe olieproductie in de wereld, behalve in de VS, is in het afgelopen decennium beperkt geweest. Investerings in raffinaderijen vonden vooral plaats in het Midden-Oosten en Azië, terwijl de raffinaderijsector in de EU verder kromp. De meest uitbreidingen van de raffinagecapaciteit vindt dus ten oosten van Suez plaats, terwijl de capaciteit in het zogenaamde Atlantische Bassin amper of niet groeit en deels voorsorteert op de verwachte daling van de vraag naar motorbrandstoffen in Europa.

### Over EU-olieproduct aanvoer

De vraag naar ruwe olie en olieproducten zal naar verwachting minder groeien of zelfs krimpen als gevolg van de lagere economische groei. Een zwakke economie in China, de energiecrisis in Europa en krappe markten in sommige olieproducten beperken de vraag. Voorraden van olieproducten zoals diesel zijn laag. China verruimde de export quota voor diesel in het vierde kwartaal van 2022, maar het is nog onduidelijk wat het beleid voor 2023 zal zijn. India heeft ook exportrestricties ingevoerd op diesel en ook andere landen bespreken dergelijke maatregelen. Gezien de netto-importafhankelijkheid van olieproducten en het invoeren van de sancties betekent dat de EU meer moeten leunen op importen uit het Midden-Oosten, India, China en VS, waardoor een grotere afhankelijkheid ontstaat op beleidsmaatregelen in die landen.

FIGUUR 4 IMPORTEN OLIEPRODUCTEN PASSEN ZICH OOK LANGZAAM AAN

## Ook de handel in Russische olieproducten in beweging

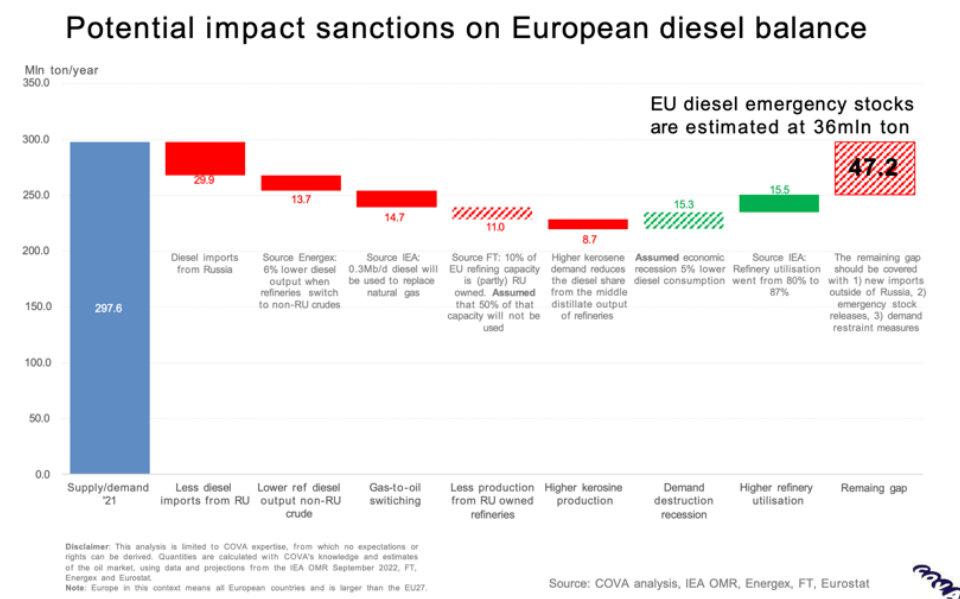


Source: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/videos/market-movers-europe/112822-oil-g7-russia-eu-ban-germany-energy-bill-support-package-carbon-conference-barcelona-emissions-units-metals-mining-events>

De EU-markt voor olieproducten is krap, vooral voor diesel en de sancties zullen deze markt verder verkrappen. Het Ministerie van EZK heeft recent COVA opdracht gegeven om, op basis van enkele veronderstellingen, een eerste inschatting te maken van een potentieel

dieseltekort op de Europese markt (zie Figuur 5). De EU is al langere tijd een netto-importeur van gasolie/diesel. Voor aanvang van de oorlog in Oekraïne importeerde de EU ongeveer 21% van de vraag uit Rusland. Hoewel ook de import van gasolie/diesel uit Rusland al wat zijn gedaald en vervangen door importen uit andere landen, moet er nog een aanzienlijk volume worden vervangen voor 5 februari 2023. Commerciële voorraden van gasolie/diesel zijn laag in zowel de VS als Europa. Problemen met een Oostenrijkse raffinaderij en stakingen in Frankrijk en dreigende stakingen in Nederland en het VK vergroten de druk op andere raffinaderijen om het verlies aan productie goed te maken. De benuttingsgraad van veel raffinaderijen is erg hoog.

FIGUUR 5 POTENTIËLE POST-SANCTIE EUROPESE DIESEL BALANS



Source: Cova, in opdracht van het Ministerie van EZK, September 2022

In de huidige marktomstandigheden, deels veroorzaakt door de EU-sanctiepakketten, zijn de raffinaderijen in toenemende mate afhankelijk van de prijsverschillen, de zogenaamde *crack spreads*, tussen de ruwe olie aankopen en de prijzen voor gasolie/diesel en jet/kerosine productie. De premies voor deze producten moeten de hogere verwerkingskosten (veroorzaakt door hogere aardgasprijzen) en lagere of negatieve *crack spreads* voor andere olieproducten (zoals nafta en stookolie) compenseren. Het evenwicht tussen hogere verwerkingskosten en onzekerheden over de toekomstige opbrengsten van olieproducten, kan de benuttingsgraad van de raffinaderij beïnvloeden. Dit kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van diesel in sommige markten in de EU.

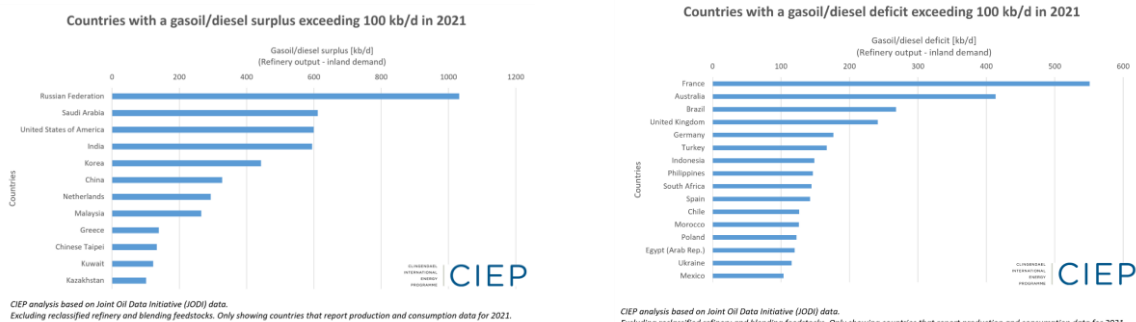
De IMO 2020 (International Maritime Organisation) regel voor scheepsbrandstof in combinatie met de sancties zorgt voor concurrentie tussen vraag naar laagzwavelige stookolie en diesel. De ontzwavelingskosten zijn flink hoger geworden door de hoge aardgasprijzen waardoor er een premie op laagzwavelige ruwe olie is ontstaan. Deze ontwikkelingen dragen bij aan de knelpunten in verwerking en het bevoorraden van markten. De recente daling van de aardgasprijzen heeft deze druk verminderd, maar de IEA-voorzicht voor het aanbod van aardgas in Europa in 2023 biedt geen goed vooruitzicht.

Er bestaan verschillende transport knelpunten die nog duidelijker zullen worden bij het ingaan van de sancties. De relatief lage commerciële voorraden en het hoge niveau van overslag in de Nederlandse opslagfaciliteiten naar markten getuigen van de erg krappe dieselm Markt al voor de invoering van de sancties op olieproducten op 5 februari 2023.

Het feit dat de Nederlandse oliesector enorm goed verbonden is met markten in NW Europa en internationale markten kan bepalend zijn voor de beschikbaarheid van olieproducten op de binnenlandse markt. Nederlandse afnemers of consumenten zijn verwickeld in prijsconcurrentie met consumenten elders, die gemakkelijk beleverd kunnen worden door de vele transportmogelijkheden, terwijl de vraag relatief inelastisch is (zie figuur 6).

#### FIGUUR 5 LANDEN MET EEN DIESEL HANDELSOverschOT EN TEKORT

Knooppunt Nederland: internationale markt en buurlanden trekken aan aanbod (productie en import) in krappe markt, maar Nederland wil ook in de toekomst een betrouwbaar knooppunt blijven, ook voor waterstofdragers



Het verschil in prijs tussen aardgas en olie en olieproducten heeft voor vervanging van de vraag gezorgd. Vooral in Duitsland, waar de vergunning van de industrie werden versoepeld bleek een prikkel voor het omschakelen van aardgas naar olie en olieproducten. Duitsland wilde met deze versoepeling de druk op de binnenlandse gasmarkt verlichten en de bedrijven de mogelijkheid te bieden hun kosten enigszins te beheersen. Een dergelijke versoepeling van de vergunningen voor de brandstofkeuze (om stookolie en/of LPG te gebruiken indien mogelijk) kan ook in Nederland de potentiële druk op de Nederlandse aardgasmarkt verlichten en energiekosten voor energie-intensieve bedrijven wat verlichten.

Een andere factor die de potentiële impact van de ruwe olie en olieproductsancties kan beïnvloeden, is de juiste balans vinden tussen strikte toepassing van de sancties en de omvang van de economische pijn die kan worden geleden. De discussies in Brussel tussen de verschillende EU-lidstaten over de inhoud en implementatie van de sanctiepakketten op ruwe olie en olieproducten benadrukten de verschillen in benadering. Er bestaat een gevaar voor een ongelijk speelveld binnen de EU als de verschillen in uitvoering groot worden.



### ***In conclusie***

Het omleiden van Russische ruwe olie naar niet-EU markten of niet-gesanctioneerde markten en de groei van importen van de EU uit andere olieproducerende landen is flink onderweg. In de maand voor 5 december 2022 moest nog zo'n 1-1.5 mb/d (miljoen vaten per dag) worden vervangen. Olieproduct importen uit Rusland nemen af maar ongeveer 1 mb/d resteren, waarvan het leeuwendeel diesel.

De sancties creëren de grootste knelpunten voor olieproducten als gevolg van de andere chemische samenstelling van de ruwe olie-importen, de inelastische vraag naar sommige olieproducten, de post-2020 specificaties voor scheepvaartbrandstoffen, de kosten van aardgas in het verwerkende van ruwe olie (inclusief waterstof), en de aanstaande tekorten in het scheepsvervoer van ruwe olie en olieproducten over langere afstanden. De EU is een netto-importeur van olieproducten. De geoptimaliseerde logistiek voor ruwe olie en olieproductstromen zullen gedurende enige tijd verstoord zijn voordat een nieuw evenwicht kan ontstaan. Deze verstoring hangt af van de duur van de sancties en de tijd die het kost om knelpunten op te lossen. Sommige ruwe olie en olieproductstromen zullen permanent verlegd worden, terwijl andere hersteld kunnen worden.

Door de al lage commerciële voorraden en het hoge overslagtempo van olieproducten (net-op-tijd) zal een nog krappere aanbod als gevolg van de sancties sneller zorgen voor een beroep op de strategische voorraden. De strategische ruwe olie en olieproductvoorraden in Nederland worden, na eerdere inzet in het voorjaar van 2022, aangevuld voor 5 februari 2023 (voor-het-geval-dat). Idealiter wordt de inzet van strategische voorraden gecoördineerd ingezet met de buurlanden (relevante markt) of de EU-lidstaten of IEA-lidstaten om de druk op elkaars markt te verminderen. Bij ontstentenis van dergelijk gecoördineerd optreden, zou inzet van de Nederlandse strategische olieproduct voorraad zo diep mogelijk, in de haarvaten van het Nederlandse systeem, ingezet moeten worden om lekkage naar het buitenland te voorkomen.

Nederland is niet bevoegd op het gebied van het externe handelsbeleid, dat is de competentie van de EU. Handelsmaatregelen om de stroom (export) van bijvoorbeeld diesel naar derde landen te beperken kan werken als een boemerang in het beperken van de export van diesel naar de EU. Dit is niet in het belang van Nederland, thuisbasis van een belangrijk knooppunt voor vloeibare brandstoffen en grondstoffen en ook een belangrijk leverancier van olieproducten aan andere landen (bijvoorbeeld benzine). Nederland is een open economie en het knooppunt functioneert in zowel de NW Europese oliemarkt als de internationale. Nederland produceert meer diesel (en benzine) dan het consumeert (zie Figuur 5). Handelsbeperkingen binnen de EU zijn in overtreding van het vrij verkeer van goederen, diensten en arbeid. Ingrijpen in de markt om te zorgen voor voldoende aanbod op de open Nederlandse markt is alleen mogelijk in een vergevorderde staat van olieproduct tekorten als de nationale veiligheid in het geding is en een aanvoercrisis is uitgeroepen (niet-op-tijd).

Het Landelijk crisisplan olie (LCOP), ontwikkelt door de Nederlandse autoriteiten, kan een maatregel inhouden om een bepaald gedeelte van de diesel die in Nederland wordt geproduceerd of door Nederland stroomt te reserveren voor de Nederlandse markt zonder de gewone marktwerking en de functie van het knooppunt te belemmeren. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) zou zo snel mogelijk een nationale noodtoestand organisatie met de aanbodzijde van de oliesector, inclusief opslag, moeten oprichten en COVA, het Centraal Orgaan Voorraadvoering Aardolieproducten, verantwoordelijk maken

voor de strategische olievoorraden en hun inzet. In aanvulling hierop zou het ministerie met buurlanden marktinterventies zoals hulp bij aanbod, inzet van strategische voorraden en vraagbeperkingen moeten coördineren. COVA is goed gepositioneerd om de ontwikkelingen te volgen en te bepalen hoeveel diesel zou moeten worden gereserveerd voor de binnenlandse markt in een meer acute fase van de crisis.

Ondanks de huidige energiecrisis, blijven de investeringsplannen voor energietransitie projecten door de bedrijven in de olie- en industriesector overeind. Wel is er zorg over de toekomstige vraag naar koolstofarme moleculen door een mogelijk versneld tempo van de-industrialiseren. De Nederlandse chemische sector worstelt met hoge gasprijzen. Door de beperkte mogelijkheden in Nederland om een andere brandstof in te zetten of het ontbreken van steun voor de industrie zoals in Duitsland kan het speelveld ongelijker worden. Het is belangrijk voor de energietransitie om het industriële vliegwiel te behouden zodat de doelstellingen voor koolstofarme energiedragers intact blijft en de voorziene stromen op gang blijft helpen.

### **Nadere informatie:**

Voor nadere informatie neemt u contact op met:

#### **VOTOB**

Pehr Teulings  
teulings@votob.nl

#### **VEMOBIN**

Marnix Koopmans  
mkoopmans@vemobin.nl