

Op termijn herstel scheepvaart

De periode 2004 - 2008 kenmerkte zich door een goede vraag naar schepen. Vanaf 2008 heeft het aanbod van schepen de overhand gekregen met als gevolg lage scheepvaarttarieven en een lage prijs van schepen. En hoewel van daadwerkelijk economisch herstel in 2011 geen sprake is geweest, doet de wereldhandel het niet erg slecht. Een paar voorbeelden. Over de afgelopen tien jaar is het vervoer van ijzererts met 130% gegroeid, het containervervoer met 136%, het vervoer van kolen met 81% en vloeibaar gas met 96%.

Waarom zijn de scheepvaarttarieven dan zo slecht? Omdat het aantal schepen nog sneller is gestegen. Alleen al in 2010 groeide de vervoerscapaciteit voor bulkkolen en ijzererts met 23% en in 2011 nog eens met 15%. Het betreft hier de laatste 'big boom' van nieuwe orders, merendeels uit 2008. Daarna is wereldwijd het aantal orders voor nieuwe schepen zeer snel gedaald, met meer dan 75%.

Dit lijkt en is goed nieuws voor de scheepvaart, maar er zit ook een addertje onder het gras. In de periode 2004 - 2008 zijn er heel veel nieuwe scheepswerven gebouwd, vooral in China, en meerdere scheepswerven zijn nog onder constructie. Geschat wordt dat in 2015 de wereldscheepbouwcapaciteit gelijk is aan 70 miljoen zogenoemde CGT (bouwmaat). De benodigde capaciteit is berekend op net boven de 30 miljoen CGT en de wereldscheepbouw kampt met een overcapaciteit van meer dan 100% en staat dan ook aan de vooravond van een forse sanering.

Op korte termijn bestaat de vrees dat een aantal scheepswerven de prijzen zal dumpen teneinde nieuwe orders binnen te halen. Deze goedkoop gebouwde schepen betekenen extra concurrentie voor de bestaande vloot en hebben een drukkend effect op de tarieven.

Lichtpuntjes

Een lichtpuntje is dat 70% van de Chinese scheepswerven in 2011 nog geen enkele nieuwe order heeft geboekt. Een dergelijke vraaguitval zal relatief snel leiden tot faillissementen en sluitingen van een groot aantal werven. Hierdoor vermindert het aanbod van nieuwe schepen structureel en wordt blijvend herstel van de markt mogelijk.

Een tweede lichtpuntje is het verschromten van oude schepen. Op deze manier wordt bestaande capaciteit uit de markt gehaald, waardoor de balans tussen vraag en aanbod eveneens wordt verbeterd. Alleen al in de droge bulk (voornamelijk kolen en ijzererts) is 7% van de wereldvloot in 2011 gesneuveld

onder de sloophamer. Nog niet voldoende om de nieuwbouw te compenseren maar wel een forse verbetering met de minder dan 1% verschromting uit de jaren 2004 - 2008.

Verminderde scheepbouwcapaciteit en toegenomen verschromting brengen de markt meer in balans en zullen tot licht herstel leiden. Voor een krachtige herstel is een stijgende economische groei in de wereld noodzakelijk.

Europa lijkt hier niet het voortouw in te kunnen nemen. Het ziet er naar uit dat de zogenoemde BRIC-landen (Brazilië, Rusland, China en India) ons hier de weg zullen wijzen. Het mooie van scheepvaart is dat zij opereert in een internationale markt, zodat zij profiteert van groei waar ook ter wereld. Scheepvaart is niet zoals bijvoorbeeld een kantoorgebouw aan één locatie gebonden.

Olietankermarkt

Olietankers richten zich op het vervoer van ruwe olie en oliegerelateerde producten. Deze sector is het typische voorbeeld geworden van een overcapaciteit door te veel nieuwbouw.

Ondanks een groeiend transport van olie daalden de prijzen, omdat het aantal schepen in deze markt harder groeide. Hierdoor kunnen olietankers nauwelijks hun operationele kosten (kosten voor bemanning en onderhoud) terugverdienen. Herstel van deze markt lijkt op korte termijn niet te verwachten.

NBZ heeft geen investeringen in deze sector.

Droge bulk

De index voor scheepvaarttarieven in de droge bulk (Baltic Dry Index) is het afgelopen jaar gemiddeld met circa 5% gestegen maar heeft grote uitslagen gehad. De vooruitzichten in de drogebulkmarkt lopen nog steeds sterk uiteen.

Voor de grootste schepen geldt dat het orderboek nog niet volledig is opgeleverd en de gemiddelde leeftijd van de schepen laag is. Dit laatste is een indicatie dat de verschromting van deze grootste schepen niet snel zal toenemen. De omvang van de vloot zal hierdoor blijven groeien en dat is in de huidige markt geen prettig vooruitzicht.

Voor de kleinere schepen geldt een veel kleiner orderboek en een zeer hoge gemiddelde leeftijd. Hierdoor zijn de vooruitzichten op verder herstel voor de kleinere drogebulkschepen veel beter. NBZ heeft enkele investeringen in deze sector.



Containermarkt

De scheepsvervoerscapaciteit van containers is de afgelopen tien jaar gestegen met 208%. De vraag groeide deze periode met 136%. Deze forse capaciteitsgroei heeft zijn tol geëist. Gedragen door betere economische verwachtingen liet deze sector een hoopgevend herstel zien in 2010.

Deze hoop is in 2011 weer de bodem ingeslagen door de economische teruggang. De tarieven voor het vervoer van containers zijn zo slecht dat alleen hernieuwde opleg van schepen voor verbetering kan zorgen. Verschroting zal in deze sector niet snel toenemen gezien de jonge leeftijd van de meeste containerschepen.

De vooruitzichten voor deze sector blijven voor de duur gebouwde schepen moeizaam. NBZ heeft geen containerschepen.

Gas- en chemicaliënmarkt

De economische crisis is ook aan de gas- en chemicaliënmarkt niet voorbijgegaan. In deze markt is sprake van een hoge mate van specialisatie, intensieve samenwerking en langjarige relaties tussen de vervoerder en de opdrachtgever. De volumes zijn fors gedaald, waardoor de inkomsten van deze schepen ook onder druk zijn komen te staan.

Door een beperkte nieuwbouwactiviteit in sommige subsectoren (kleinere gasschepen) lijkt deze sector goed in staat snel te profiteren van het aantrekken van de economie. Bijkomend voordeel is dat de scheepswaarden voor chemicaliëntankers onder druk hebben gestaan, zodat zich in deze markt koopmogelijkheden aandienen. In 2011 zijn zeker in het Noordzeegebied de tarieven iets aangetrokken.

NBZ heeft geïnvesteerd in twee chemicaliëntankers.

Offshore- en slepermarkt

De offshore-industrie is redelijk op niveau gebleven. De olieprijs en de komende schaarste aan olie stimuleren nog steeds het zoeken naar olie op de zeebodem en op steeds grotere dieptes. Sommige scheepstypes zijn specifiek ontwikkeld voor deze offshoremarkt. Zo zorgen Platform Supply Vessels (PSV) voor de bevoorrading van olieplatforms en andere ondersteunende taken.

Anchor Handling Tugs (AHT) zorgen ervoor dat de ankers waarmee olieplatforms op hun plaats blijven liggen exact worden gepositioneerd, terwijl seismic vessels een bijdrage leveren aan het zoeken naar olie.

Sleepboten (Tugs) zijn specifiek ontwikkeld om zwaardere ladingen te verslepen die bijvoorbeeld gebruikt worden in de offshore- of baggerindustrie. Voor al deze schepen geldt dat de ontwikkeling in de offshoremarkt naar 'natte olie' en op steeds grotere diepte een positieve invloed heeft. NBZ heeft

(nog) niet geïnvesteerd in deze sector.

Autoschepen

Autoschepen worden specifiek gebouwd voor het vervoer van (duizenden) auto's, een soort varende parkeergarages. Het zeewater is bepaald niet vriendelijk voor nieuwe auto's en de vormgeving van autoschepen lijkt dan ook het meest op een varende goed afgesloten schoendoos.

Het voorzichtige herstel in deze sector lijkt door te zetten en is gedreven door de vraag uit de BRIC-landen. Voor 2012 worden 12,7 miljoen te vervoeren auto's verwacht; een stijging van 10% ten opzichte van 2011 die ook nog eens gepaard gaat met een forse tariefstijging. Het beperkt aantal spelers op deze markt lijkt het herstel te stimuleren. Autoschepen zijn duur en vallen thans nog buiten de financiële slagkracht van NBZ.

Cruiseschepen

Velen rekenen cruiseschepen tot de scheepvaart, terwijl het goed beschouwd de toeristenmarkt is waarop deze schepen zich bewegen. De toeristenmarkt in Europa en de Verenigde Staten staat onder druk en dit heeft zijn weerslag op de cruisebusiness. Groeimarkten zijn er in het Verre Oosten. De schepen zijn vaak specifiek gebouwd met geheel eigen wensen van de cruiseoperator en daardoor slecht elders inzetbaar.

NBZ heeft hier geen investeringen.

Koelschepen

De markt van koelschepen is een typische nichemarkt. Koelschepen vervoeren gekoelde (fruit) of ingevroren (vlees en vis) lading. Koelschepen hebben erg te lijden onder de concurrentie van de koelcontainers. De nieuwere containerschepen hebben steeds meer plaatsen voor koelcontainers. Veel lading verhuist dan ook naar koelcontainers en gaat met containerschepen in plaats van met koelschepen. Zo blijft het marktaandeel van koelschepen teruglopen.

Toch zijn de vooruitzichten minder somber dan men zou verwachten. Niet alle havens zijn geschikt voor containerschepen, waardoor er een markt lijkt te blijven voor koelschepen. De gemiddelde leeftijd van koelschepen is hoog (22 jaar!) en het wereldwijde orderboek voor nieuwe koelschepen is zeer beperkt. De vloot zal krimpen, maar mocht dit sneller gaan dan de omslag naar koelcontainers, dan zou deze markt zelfs kunnen aantrekken.

NBZ heeft in deze sector (nog) geen investeringen.

