

**MARKET
UPDATE
SEPTEMBER 2010**

Traag maar gestaag herstel

De gunstige ontwikkelingen in veel Aziatische landen en met name in China, hebben een positieve weerslag op de scheepvaartmarkten. Veel scheepvaartsectoren laten een herstel zien; de ene wat meer dan de andere.

Voor de scheepvaart is een blijvend en structureel herstel van de economische groei en de wereldhandel cruciaal. Scheepvaarttarieven en de verkoopprijzen van schepen zijn het resultaat van vraag en aanbod van schepen. Is er meer vraag, dan stijgen de scheepvaarttarieven; is er meer aanbod dan dalen ze. Gedurende de periode 2004–2008 was de vraag naar schepen groot, maar vanaf 2008 daalde de vraag en kreeg het aanbod van schepen de overhand. Met als gevolg lage scheepvaarttarieven en ook een lage prijs voor schepen. Momenteel zien we vraag en aanbod weer in evenwicht komen en trekken de tarieven enigszins aan.

Voor een blijvend herstel moet het aanbod van schepen structureel omlaag of de economische groei moet sterk aan kracht toenemen. Structurele verlaging van het aanbod heeft plaats door het verschromten (slopen) van schepen. Wanneer de scheepvaarttarieven laag zijn, wordt het onderhouden van oudere schepen – de gemiddelde levensduur ligt tussen de 25 en 30 jaar – veelal te duur en sneuvelen zij onder de slopershamer. Hierdoor wordt het aanbod van schepen lager en kan blijvend herstel van de markt plaatsvinden.

De scheepvaart kent wel 60 subsectoren; containerschepen in diverse maten, drogebulkschepen, koelschepen, diverse typen en maten in tankersschepen et cetera. En iedere subsector heeft zijn eigen leeftijdsprofiel. Sommige sectoren hebben relatief veel jonge schepen (containerschepen) en andere sectoren relatief veel oudere schepen (kleinere droge ladingsschepen). Hierdoor verschilt het 'slooppotentieel' per subsector maar ook het aantal schepen dat per sector moet worden gesloopt om te zorgen voor herstel van de markt. Hierbij speelt dan ook nog het feit dat de orders voor nieuwe schepen vaak geruime tijd geleden zijn geplaatst, waardoor zelfs in de periode 2009 en 2010, in een markt waar al (te) veel schepen aanwezig waren, nog nieuwe schepen te water zijn gelaten.

Ook het orderboek van nieuwe schepen verschilt sterk per sector, waardoor opnieuw een zeer gevarieerd beeld van scheepstarieven en verkoopprijzen ontstaat. Het gevolg is dat sommige scheepvaartsectoren wel herstel laten zien en andere sectoren helemaal niet.

Door te investeren in verschillende scheepstypen met zeer verschillende gebruiksmogelijkheden, in sectoren met uiteenlopende orderboeken voor nieuwe schepen en verschillende leeftijdsopbouw van bestaande schepen, bereikt NBZ een zo optimaal mogelijke spreiding in haar inkomsten. Deze spreiding zorgt ervoor dat een sector die tijdelijk minder bijdraagt aan het resultaat, kan worden gecompenseerd door een andere sector. Hierdoor realiseert NBZ voor haar aandeelhouders een stabiel dividendrendement en een prima koersontwikkeling vergeleken met de AEX.

Olietankers

Olietankers richten zich op het vervoer van ruwe olie en oliegerelateerde producten. Deze sector heeft nog steeds zwaar te lijden van de economische crisis. Alhoewel de olieprijs zelf redelijk is hersteld tot rond de USD 75 per vat, heeft dit geen positieve gevolgen gehad voor de tankermarkt zelf. Dit jaar zijn bijvoorbeeld de tarieven voor grote olietankers met 75% gedaald.

Het grote aantal nieuwe schepen dat recentelijk is gebouwd – mede als gevolg van nieuwe regels over dubbelwandige tankers – heeft het markt-evenwicht danig verstoord. Veel scheepstypen zijn nauwelijks in staat om de operationele kosten – voor bemanning en onderhoud – terug te verdienen en incidenteel wordt zelfs 'met verlies gevaren'. Scheepseigenaren proberen op deze ma-



De beheerder NBZ Management BV is geregistreerd bij de AFM

nier hun schepen te verplaatsen naar andere regio's in de hoop daar winstgevend werk te vinden. Herstel van deze markt lijkt op korte termijn niet te verwachten. NBZ heeft geen investeringen in deze sector.

Droge bulk

De droge-bulkmarkt is dit jaar erg volatiel geweest. De index voor de scheepvaart-tarieven in de droge bulk (Baltix Dry Index, BDI) staat in september 2010 ongeveer op hetzelfde nivo als aan het begin van dit jaar, na aanzienlijk te zijn gestegen en vervolgens weer gedaald. Het zijn vooral de tarieven voor de grootste droge lading-schepen – de *Capers* die om de beide kanten moeten varen omdat zij te groot zijn voor het Suez- en het Panamakanaal – die erg schommelen. De vraag vanuit China naar dit soort schepen is goed, maar doordat regelmatig nieuwe schepen van de scheepswer-ven komen, is er bij tijden ook veel aanbod waardoor de tarieven nogal fluctueren.

De vooruitzichten in de droge-bulkmarkt lopen nog steeds sterk uiteen. Voor de *Capers* geldt dat het orderboek nog erg vol is en de gemiddelde leeftijd van de schepen jong. 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 order-boek en een zeer hoge gemiddelde leeftijd. Hierdoor zijn de vooruitzichten op verder herstel voor de kleinere droge ladingschepen veel beter.

NBZ heeft vier investeringen in deze sector.

Containermarkt

Het proces van containerisatie heeft ervoor gezorgd dat de containermarkt gewend was geraakt aan een voortdurende stijging. Veel scheepvaartbedrijven en andere inves-teerders in de scheepvaart hebben hierop geanticipeerd door op grote schaal schepen te bestellen tegen soms veel te hoge prijzen.

De ongekende terugval in de vraag die in 2009 is opgetreden, heeft dan ook een desastreus effect gehad op deze markt. Voor veel containerschepen die van de werf kwamen, was in het geheel geen lading beschikbaar. Daarbij komt dat een container-schip alleen kan varen voor een containerlijn. Hiervan zijn er in de wereld maar een handvol en daarbij hebben ze ook eigen schepen. *Opleg* – stilleggen met minimale bemanning – was hierdoor vaak het enige alternatief.

In 2010 is het tij gekeerd voor de containermarkt. Grotere vraag naar transport deed de tarieven stijgen en veel schepen konden terug in de vaart worden genomen. Een positieve rol speelde ook het 'slow-steaming', waarbij in plaats van de gebruikelijke 25 knopen slechts 15 tot 17 knopen wordt gevaren. Dit bespaart niet alleen veel brandstof, er zijn ook meer schepen nodig. Verschillende grote rederijen hebben in-middels betere cijfers laten zien en het herstel lijkt door te zetten. Zorgelijk is dat par-tijen al weer spreken over het bouwen van nieuwe schepen. Het economisch herstel is nog steeds fragiel en nu al vooruitlopen op een blijvend herstel kan grote risico's met zich brengen. Eerst moet de bestaande vloot weer volledig varen en goed verdienen. 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 crisis in deze markt was dan ook vooral zichtbaar in de transportvolumes en niet aan opleg of sterk gedaalde prijzen. Deze volumes zijn fors gedaald, waardoor de inkomsten ook onder druk zijn komen te staan.

De subsectoren – kleinere gasschepen – met een beperkte nieuwbouwactiviteit lijken goed in staat snel te profiteren van het aantrekken van de wereldecono-mie. Bijkomend voordeel is dat de prijzen van chemicaliëntankers onder druk hebben gestaan, zodat zich koopmogelijkheden aandienen voor nieuwe investeerders.

NBZ heeft geïnvesteerd in twee chemicaliëntankers.





Offshore- en slepermarkt

Sommige scheepstypes zijn specifiek ontwikkeld voor de 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 helpen bij 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 van de offshoremarkt en in mindere mate de baggermarkt bepalend is voor een goede of slechte markt.

De offshoremarkt is op redelijk niveau gebleven. Naar het zich laat aanzien zijn de ontwikkelingen rond de olie lekkage van BP in de VS per saldo neutraal. Strengere veiligheidseisen zullen aan de ene kant leiden tot minder boringen maar veel en langer sleepwerk met platforms naar nieuwe boorlocaties en het plaatsten van nieuwe veiligheidsapparatuur zullen op hun beurt weer voor extra werk zorgen.

NBZ heeft hier nog geen investeringen.

Autoschepen

Deze schepen worden specifiek gebouwd voor het vervoer van (duizenden) auto's, een soort varende parkeergarage. 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. Deze markt heeft zwaar te lijden gehad onder het instorten van de autoverkoop. Diverse sloopregelingen in verschillende landen hebben het leed wat verzacht, maar hebben niet kunnen voorkomen dat de markt van autoschepen erg slecht was. En nog steeds worden nieuwe schepen in deze markt in de vaart genomen. Dit segment lijkt zich voorzichtig te herstellen.

NBZ heeft hier geen investeringen.

Cruiseschepen

Velen rekenen cruiseschepen tot de scheepvaart, terwijl het goed beschouwd de toeristenmarkt is waarop deze schepen zich bewegen. De cruisemarkt was zwaar getroffen door de recessie maar lijkt snel te herstellen. De schepen zijn vaak specifiek gebouwd met geheel eigen wensen van de cruiseoperator en daardoor slecht inzetbaar in andere marktsegmenten.

NBZ heeft hier geen investeringen.

Koelschepen

De markt van koelschepen is een typische nichemarkt. Koelschepen vervoeren gekoelde (fruit) of ingevroren (vlees en vis) lading en hebben erg te lijden onder de concurrentie van de koelcontainers. Veel lading verhuist naar containers en wordt vervoerd met containerschepen in plaats van met koelschepen. Zo loopt het marktaandeel van koelschepen elk jaar verder terug. Toch zijn de vooruitzichten minder somber dan je zou verwachten. Niet alle havens zijn geschikt voor containerschepen, waardoor er een markt blijft voor koelschepen. De gemiddelde leeftijd van koelschepen is hoog en het wereldwijde orderboek voor nieuwe koelschepen bedraagt nog geen tien schepen. De tarieven zijn dit jaar slecht geweest mede door tegenvallende vraag naar fruit in Rusland. Geen sector om te speculeren over hoge restwaarde van de schepen, maar wel om een stabiele cashflow te genereren.

NBZ heeft in deze sector nog geen investeringen.

Asfaltschepen

Als laatste een voorbeeld van één van de vele subsectoren in de scheepvaart, de asfaltschepen. Deze schepen zijn specifiek gebouwd voor het vervoer van asfalt, waarbij de lading gedurende het af te leggen traject wordt verwarmd tot zo'n 160 graden Celsius, om te voorkomen dat het asfalt één groot hard blok wordt. Dit restproduct van de olieraffinage





werd vroeger gedumpt, zoals bijvoorbeeld in het asfaltmeer bij de olieraffinaderij op Curaçao. Tegenwoordig is dit strikt verboden en heeft het restproduct ook waarde. Wereldwijd zijn er slechts een handjevol scheepvaartondernemingen die deze schepen kunnen exploiteren en de markt is zeer beperkt. Een goed beschermd marktsegment met maar weinig potentiële kopers voor asfaltschepen. De vooruitzichten voor deze markt zijn redelijk goed.

NBZ heeft hier nog geen investeringen.

