

Wereldeconomie en scheepvaart – Update 2011*

door

Honoreus PAELINCK**

TREFWOORDEN. — Wereldeconomie; Internationale handel; Scheepsvolume; Containers; Bulk goederen; Nieuwe scheepsontwerpen.

SAMENVATTING. — Bij de lezing van mei 2008 over hetzelfde onderwerp werd aangegeven wat de voornaamste elementen zijn die op korte, middellange en lange termijn een invloed hebben op de scheepvaart. Ook werden de risico's voor de toekomst in kaart gebracht.

Aan het einde van het jaar 2008 zijn deze risico's vertaald in, voor sommigen, zeer onverwachte resultaten. Omwille van de verschillende financiële problemen wereldwijd werd de hele wereldeconomie door mekaar geschud en kreeg ook de scheepvaart zware klappen.

Sedert verleden jaar is een groot aantal nieuwe schepen opnieuw in de vaart genomen en werd een voorzichtige heropleving van de wereldeconomie in het vooruitzicht gesteld.

Vrachtprijzen voor goederenvervoer en charterprijzen voor schepen blijven op en neer gaan met bijkomende financieringsproblemen voor nieuwbouw en voor operatoren.

Milieutechnisch wordt steeds meer het accent gelegd op schonere olie met minder uitstoot van schadelijke gassen als zwavel, CO₂ en Nox. Daarbij worden nieuwe scheepsvormen voorgesteld en krijgt ook nucleaire voortstuwing opnieuw meer aandacht.

MOTS-CLES. — Economie mondiale; Commerce international; Capacité du transport maritime; Conteneurs; Marchandises en vrac; Nouveaux modèles de navires.

RESUME. — *Economie mondiale et navigation maritime 2011 – mise à jour.* — Lors de la présentation de mai 2008 sur le même sujet, furent énumérés les éléments principaux ayant un effet sur la navigation maritime à court, moyen et long terme. De même fut soumise une liste des risques pour l'avenir.

A la fin de l'année 2008, ces risques se sont traduits en résultats très inattendus, du moins pour certains. Suite aux différents problèmes financiers, l'économie mondiale a été solidement ébranlée, engendrant des effets néfastes pour la navigation maritime.

Depuis l'an dernier, beaucoup de nouveaux navires ont été mis en service et une reprise timide de l'économie mondiale s'est manifestée.

* Mededeling voorgesteld tijdens de zitting van de Klasse voor Technische Wetenschappen van 24 februari 2011. Tekst ontvangen op 23 maart 2011.

** Lid van de Academie.

Les tarifs pour le transport de marchandises et les prix de location (charters) des navires oscillent constamment, générant des problèmes financiers supplémentaires tant pour les constructeurs que pour les opérateurs.

Du point de vue de l'environnement, l'accent est mis de plus en plus sur la diminution par les bateaux des gaz d'échappement toxiques, tels que soufre, CO₂, Nox. Sont ainsi proposés de nouveaux modèles de navires et une attention accrue est portée à la propulsion nucléaire.

1. Algemeen

Sedert juni 2008 hebben zich spectaculaire wijzigingen voorgedaan, zowel op wereld-economisch gebied als in de scheepvaart. Enerzijds is de groei van het wereld BNP (Bruto Nationaal Product) in elkaar gestuikt, maar dit heeft tegelijk de toen voorspelde overcapaciteit in aantal schepen, zowel voor bulkvervoer als tankers en containers, met zich gebracht. Schepen die in juni 2008 voor 280 000 US\$ werden verhuurd kregen nog 5 000 US\$ aangeboden in december van hetzelfde jaar.

Als voornaamste oorzaak werd de daling van de huizenprijzen in de USA aangegeven, als gevolg van de al te gulle aanbidding van hypotheekvoorwaarden die, op hun beurt, werden verpakt als waardevolle beleggingen maar waarbij de klanten eigenlijk niet in staat waren de normale afbetalingen te volgen.

De gevolgen voor het overgrote deel van de banken was zo catastrofaal dat overal in de wereld de overheden enorme inspanningen moesten doen om een „meltdown” van het financiële systeem in de wereld tegen te gaan. Als gevolg daarvan zijn in vele landen grote overheidstekorten ontstaan, waardoor de economische groei sterk daalde.

Enorme bedragen nieuw gedrukt geld werden via de zogenaamde QE (*Quantitative Easing*) in de markt gepompt om de daling van het BNP tegen te gaan en aldus de economie opnieuw trachten aan te zwengelen.

Het diepste punt werd bereikt aan het eind van het eerste kwartaal van 2009, waarna een geleidelijke heropleving inzette. Merkwaardig is dat de curve van de *Down Jones Industrial Average* gelijke tred hield met de wereld BNP grafiek.

De vraag is nu: waar op de lange-termijngrafiek van Schumpeter bevinden we ons precies? Zijn we nu in de lijn van „verbetering”?

Wat wordt vastgesteld is dat de zogenaamde „*emerging markets*” de crisis beter hebben doorstaan dan de ontwikkelde landen.

De beurzen in de wereld schommelen echter constant en wanneer ergens in de wereld een aarzeling, van welke aard ook, ontstaat, vallen opnieuw klappen. Dat is zeker nu weer het geval met de problemen in de Arabische wereld.

Waar grondstoffen in 2008 eveneens bleven stijgen, kwam ook daar een eind aan wat voor uitvoerende landen zware problemen veroorzaakte.

Olie was eveneens gedaald in prijs, maar die daling was slechts van korte duur.

2. China

China bleek slechts gedurende enkele kwartalen last te ondervinden van wat in de rest van de wereld gebeurde. Na amper één kwartaal met een groei van 6,1 % van het BNP kende dit land eind 2009 alweer een groei van 10 %.

Waar Duitsland gedurende de laatste vijf jaar de grootste exporteur ter wereld was geworden, kwam China nu dichtbij, om uiteindelijk in 2010 de grootste te worden. Terwijl de Chinese economie op het gebied van consumenten in 1995 op deze schaal nog zevende stond in de wereld, stond ze in 2010 reeds op nummer twee, en wordt verwacht dat China in 2030 de grootste wereldconsument zal zijn.

Maar ook in China stijgen de immobiliën- en voedselprijzen. Wel is er in bepaalde gebieden in China een groot aantal leegstaande huizenblokken.

Ook de lonen gaan de hoogte in, met gemiddelde 17 % per jaar, maar met uitlopers van 30 %. Hierbij wordt de inflatie door de regering streng in het oog gehouden en worden maatregelen genomen om oververhitting van de economie tegen te gaan. Tegelijkertijd is het zo dat, precies door deze inflatie, de nationale munt duurder wordt, wat de kritiek op de ondergewaardeerde yuan enigszins doet afnemen.

Wat ook aandacht verdient is het feit dat China, voor de tweede maal in vele jaren, een maand kende met een negatieve betalingsbalans (d.w.z. waarin meer werd uitgegeven dan er inkomsten gegenereerd werden).

Auto's beginnen nu ook voor problemen te zorgen in China, en in Beijing worden nummerplaten per tombola uitgedeeld. Wel is het zo dat daar reeds stilstaande files van een week lang werden vastgesteld. Als gevolg voorziet de auto-industrie een „tragere” groei voor de komende jaren.

China heeft eveneens een toenemend locomotieffeffect op de groei van ontwikkelde landen.

Op dit ogenblik controleert China 95 % van de zeldzame aardmetalen die worden gebruikt voor GSM's, batterijen, radars, enz. Het zal zeker nog enkele jaren duren vooraleer voldoende concurrentiecapaciteit in andere landen in de wereld (Zweden, Groenland, Canada, USA, ...) is ontwikkeld.

De aankoopfrequentie van grondstoffen als ijzererts en kolen is in China zeker niet stabiel, waardoor de markt van bulkschepen grote schommelingen vertoont.

3. Scheepvaart

3.1. PIRATERIJ

Piraterij wordt met de jaren een steeds storender factor voor het scheepvaart-verkeer. Daar waar de Oost-Afrikaanse kust het meest in de kijker komt, lijkt het aantal voorvallen in de Zuid-Chinese zee het dubbele te zijn ... Zonder serieuze gecoördineerde tegenmaatregelen zal dit verschijnsel zich nog verder uitbreiden.

3.2. NIEUWE SCHEPEN

Zeer belangrijke bestellingen voor alle soorten nieuwe schepen werden geplaatst in 2008 en 2009 en de vermelde economische schommelingen hadden als gevolg dat vele bestellingen werden afgezegd of vertraagd.

Voor containers was het gevolg dat in maart 2009 vierhonderd eenenvijftig schepen werden opgelegd, een cijfer dat opliep tot zeshonderd drieënzestig stuks in januari 2010.

Door middel van ESS (*Extra Slow Steaming*, 20 knopen) en SSS (*Super Slow Steaming*, 16 knopen) kon een groot aantal schepen toch in de vaart worden gebracht. Dit zal waarschijnlijk de bankierswereld meer gerust hebben gesteld ...

Meer schepen die langzamer varen hebben wel als gevolg dat een volledige „loop” langer wordt. Het tragere vaarschema spaart zeer zeker heel wat dure stookolie uit, maar wordt absoluut niet gewaardeerd door de verschepers, die hun goederen langer op zee zien blijven, met hogere interestkosten en lagere winsten tot gevolg.

Ondanks het feit dat nu nog constant nieuwe schepen van de werf komen is het aantal opgelegde schepen herleid tot honderd en tien stuks in februari 2011. In 2011 worden echter nog vijfenveertig nieuwe schepen afgeleverd door de werven in China, Japan en Korea.

Er is een merkwaardig onderscheid tussen de eigenaars van containerschepen en hun operators: 35,1 % van deze schepen heeft een Duitse eigenaar, waar men eerder een Deense (Maersk) zou verwachten, terwijl Denemarken slechts 8,3 % van de schepen in eigendom heeft. Maersk is wel nog steeds de grootste operator, gevolgd door MSC.

Voor tankers is de grootste eigenaar Griekenland, gevolgd door Noorwegen; voor bulkschepen is dit Griekenland, gevolgd door China.

De vrachtprijzen, die in 2009 stilaan begonnen op te lopen om begin 2010 een piek te bereiken (4 400 US\$ per 40' container), evolueren nu opnieuw in dalende lijn tot 2 500 US\$ per TEU.

Bij alle nieuwe schepen is men echter blijkbaar vergeten de nodige dozen te bestellen. Normaal verwacht men voor elke doos aan boord een andere aan elke zijde van de reis. Vandaag is echter het normale aantal drie gedaald tot twee, waardoor er een tekort begint te ontstaan. Dit leidt de reders er nu toe een nieuwe stijging van de vrachten te voorzien.

De bouw van bijkomende containers gaat evenmin sneller aangezien de constructeurs de laatste jaren hun productiecapaciteit hebben verminderd. Voor nieuwbouw wordt in China vandaag 3 000 US\$ gevraagd voor een droge 20-voet-container.

4. Van groter naar grootste

Op het ogenblik dat het overschot aan containerschepen was gedaald tot 2 % van de totale vloot werden nieuwe bestellingen geplaatst. De meest in het oog springende is de bestelling door Maersk van tien eenheden met een capaciteit van 18 000 TEU tegen 190 miljoen US\$ per stuk, met een optie voor een extra twintig stuks. Is dit hun streven om de grootste te zijn? Of willen zijn alleen hun „grote gelijk” krijgen? MSC, de naaste concurrent, heeft reeds aangegeven niet geïnteresseerd te zijn in deze afmetingen.

Inzake lengte heeft men zich beperkt tot 400 m, met een breedte van drieëntwintig containers — wat in sommige havens nog net haalbaar is — en een volgeladen diepgang van 16,5 m. De beperking in lengte werd mogelijk door middel van het gebruik van twee motoren die een kortere machinekamer toelaten.

Vragen worden wel gesteld in verband met het beperkte aantal havens dat dergelijke schepen kunnen aanlopen tegenover het aantal havens dat ze zullen moeten aanlopen om hun lading aan land te krijgen. Op dit moment is de ontvangstcapaciteit van zeer grote aantallen containers in havens die ook deze scheepsafmetingen aankunnen zeer beperkt.

Een andere redenering is deze van Evergreen, die meent dat schepen rond 9 000 TEU een veel grotere flexibiliteit hebben en in veel meer havens terecht kunnen.

5. Veranderingen in technologie

In functie van de stijgende olieprijsen worden alternatieve methodes inzake voortstuwing onderzocht. Voor LNG schepen wordt gedacht aan elektrische aandrijving via het gebruik van hun „*boil-off*”, en verder met hun eigen LNG bunkers. Maar ook nucleaire aandrijving wordt nader onderzocht, zowel voor LNG schepen als voor andere.

Een nieuw ontwerp voor tankers met een scherpe V-vormige rompvorm zou kunnen vermijden dat ballastwater wordt ingenomen, met minder verbruik van brandstof en minder risico van vervuiling van de zee bij het leegpompen van ballasttanks tot gevolg.

Op dit ogenblik doet een volledig door zonnecellen aangedreven catamaran een reis rond de wereld en ook daaruit zullen lessen voor de toekomst worden getrokken.