

Impact crisis op maritieme goederenstromen

GNB infodag

Vrouwenpolder Nederland
22 oktober 2009



Overzicht

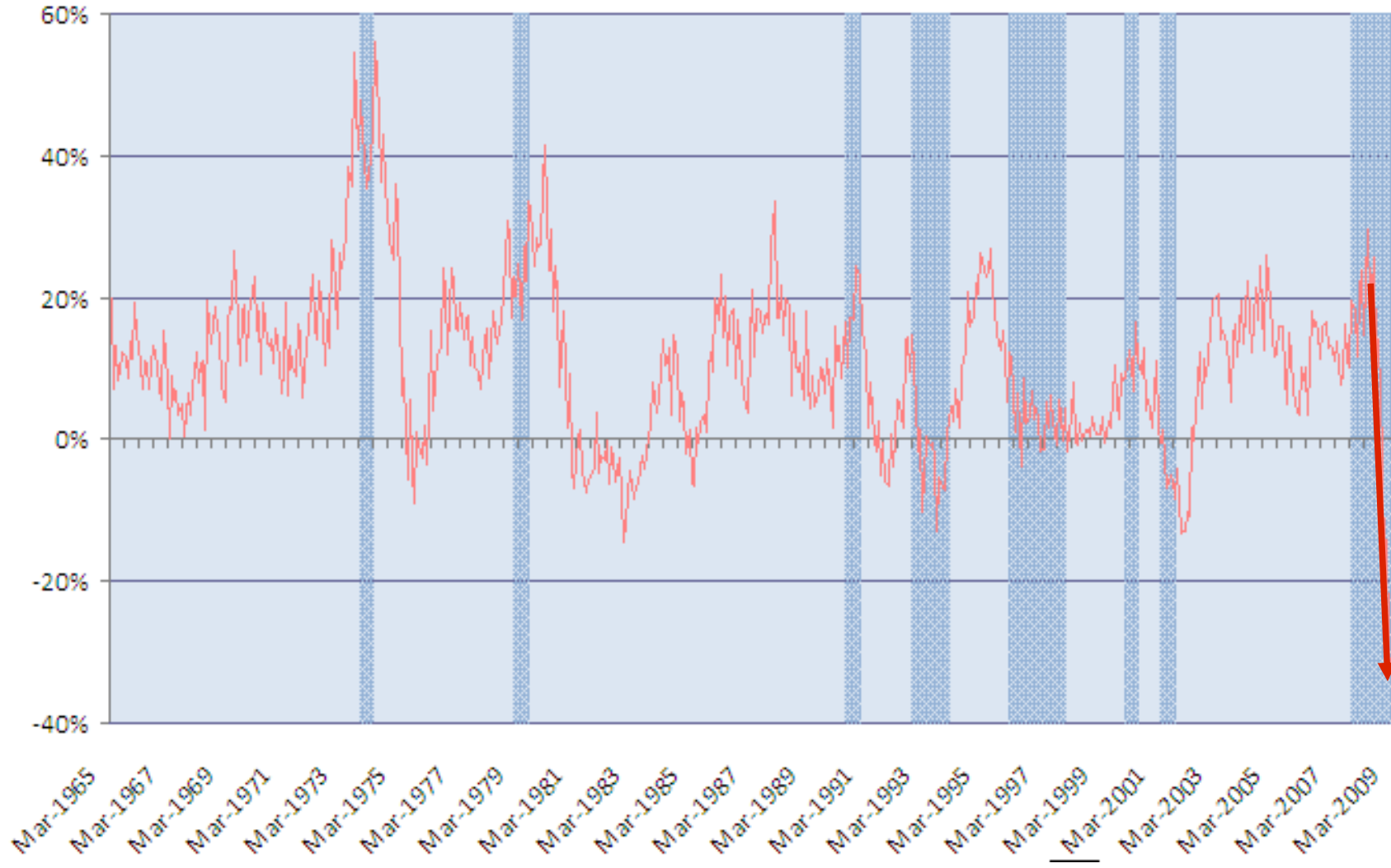
- *De crisis: conjunctuurrimpel of structuurbreuk?*
- *De maritieme sector: extra zwaar getroffen?*
- *Gevolgen crisis en strategie spelers*
- *Vooruitzichten herstel?*
- *Houdt Antwerpen stand?*

De crisis: conjunctuurrimpel of structuurbreuk?

- Heeft de recessie een **V**, **W**, **U** of **L** vorm?
 - Economisten dachten tot september 2008 overwegend aan V-scenario; vandaag twijfelt men tussen U of L scenario
- Crisis is uitzonderlijk zwaar (ernstiger dan deze van de Grote Depressie van de jaren 1930!)

Maar wel misschien minder lang! En ook meer sociale correcties!

De ineenstorting van de internationale handel (nominaal) is nooit voorheen gezien!



Bron:
S. Araujo &
J.O.
Martins
OECD,
MSIT
database



De crisis in de maritieme sector is een duidelijke structuurbreuk

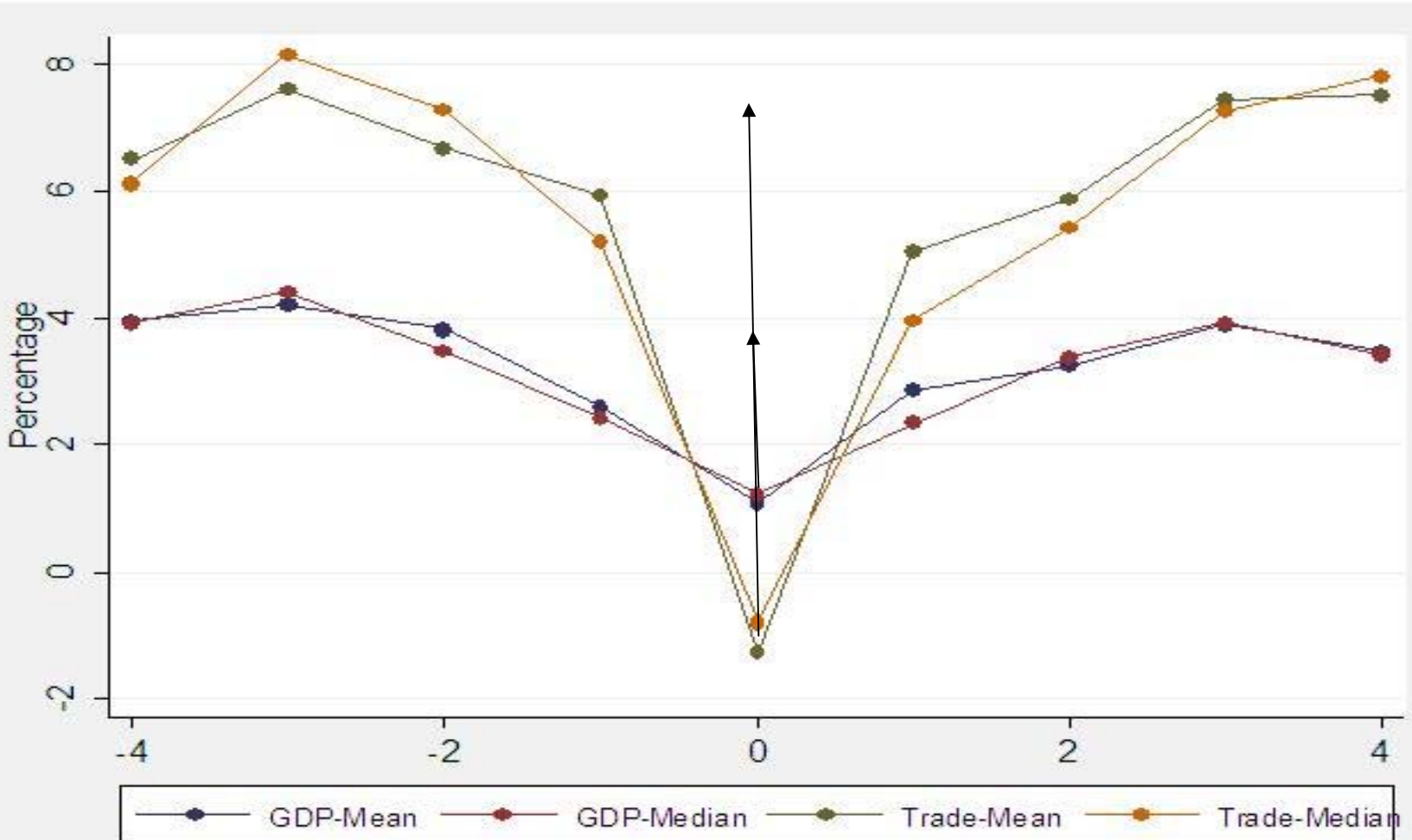
- Wereldhandelsvolume met 15% gedaald tijdens eerste helft van 2009!
- De ineenstorting van 2008-2009 van de wereldhandel is uniek, zoals blijkt uit databank OECD (531 maanden tussen 1965-2009):
 - De ernst van de crisis wordt toegeschreven aan “trade synchronisation”, dit versterkt de terugval
- Elasticiteit tussen reële wereldhandel (in volume) t.o.v. reëel wereldinkomen nam toe:
 - jaren 1960 en 1970: factor 2
 - jaren 1990: factor 3,4
 - Na 2000: factor 3,7 na 2000 (in Oost-Azië zelfs 4,5!).
 - Cf. Financiële wereld!
- Oorzaak: globalisering wereldeconomie en fragmentatie van productie in de wereld (vertikale specialisatie)

De internationale handel reageert veel scherper op terugval van het GDP dan tijdens normale tijden

Redenen:

- bij recessie eerder terugval van consumptie goederen dan diensten
- handel gemeten in volume, GDP in toegevoegde waarde; handel reflecteert productieproces in verschillende landen

Grafiek: Reële handel en reëel GDP: groei t.o.v. Vorig jaar



Bron:
C. Freund
World Bank

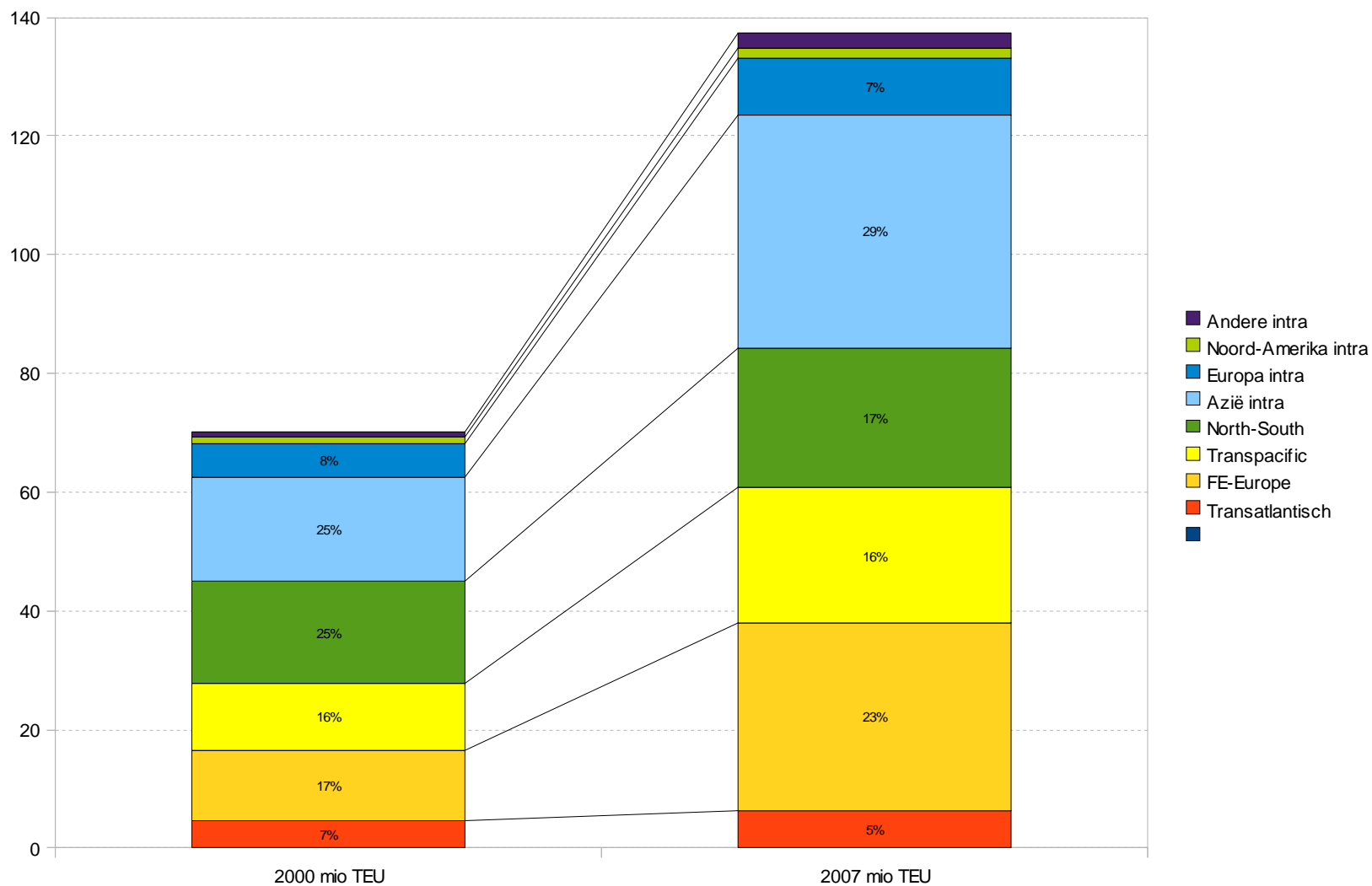


De maritieme sector: extra zwaar getroffen?

- De terugval in de rederijsector is extra zwaar omdat de terugval in vraag (volumes) wordt gecombineerd met een bijzonder grote toename van het vervoersaanbod (nieuwbouw containerscheeps capaciteit + 25% in periode 2009 - 2011)!
- “Lemminggedrag” reders
- Stouwerijsector ook hard getroffen maar meer gespreide investeringsportefeuilles en minder grote verschuivingen onevenwicht vraag en aanbod (terminals breiden niet elk jaar uit)

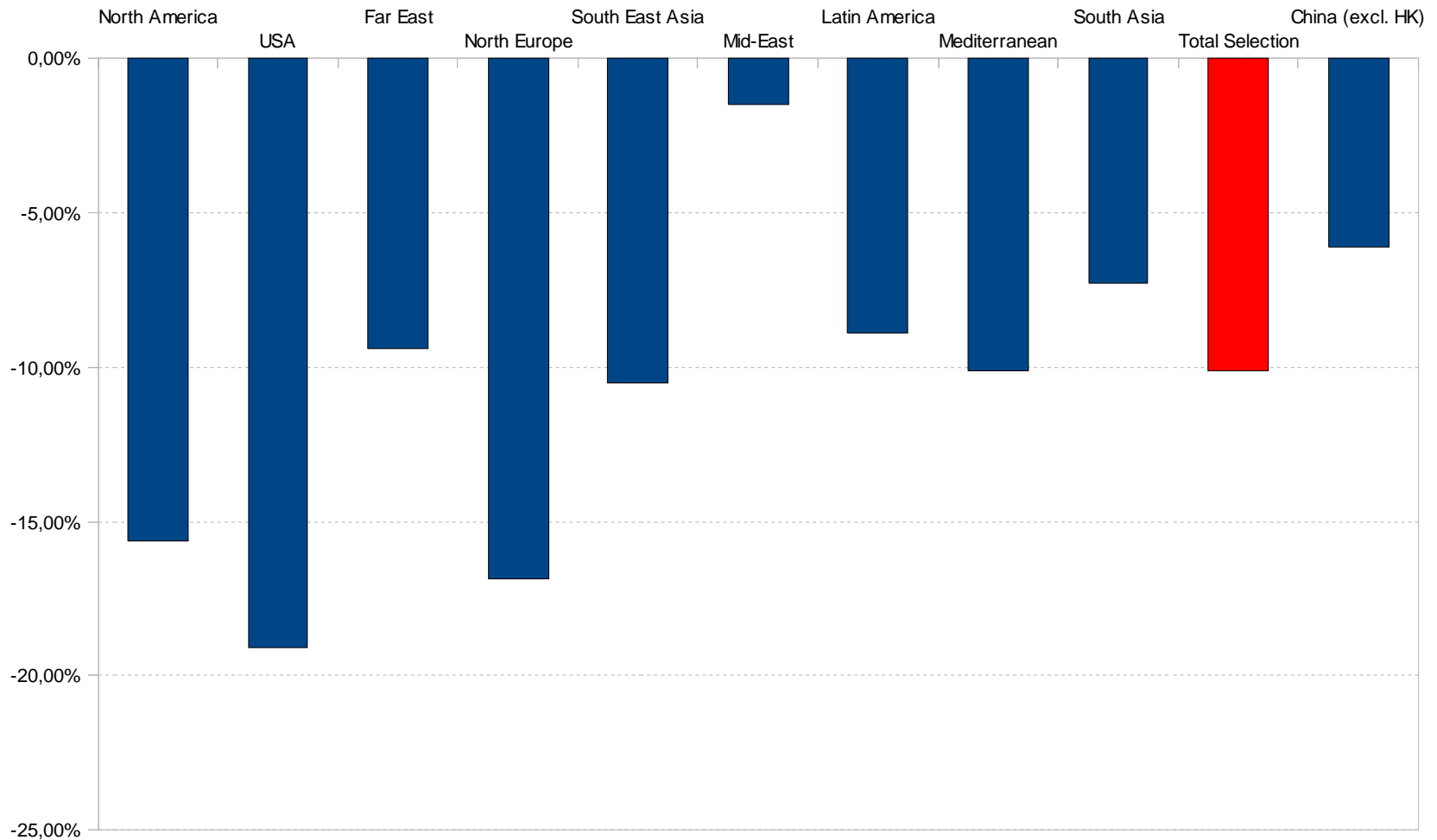
Vooral de Oost-West routes en intra Azia hebben sterke groei gekend in gouden jaren

Aandeel belangrijkste intercontinentale containermarkten, 2000-2007, in mio teu)



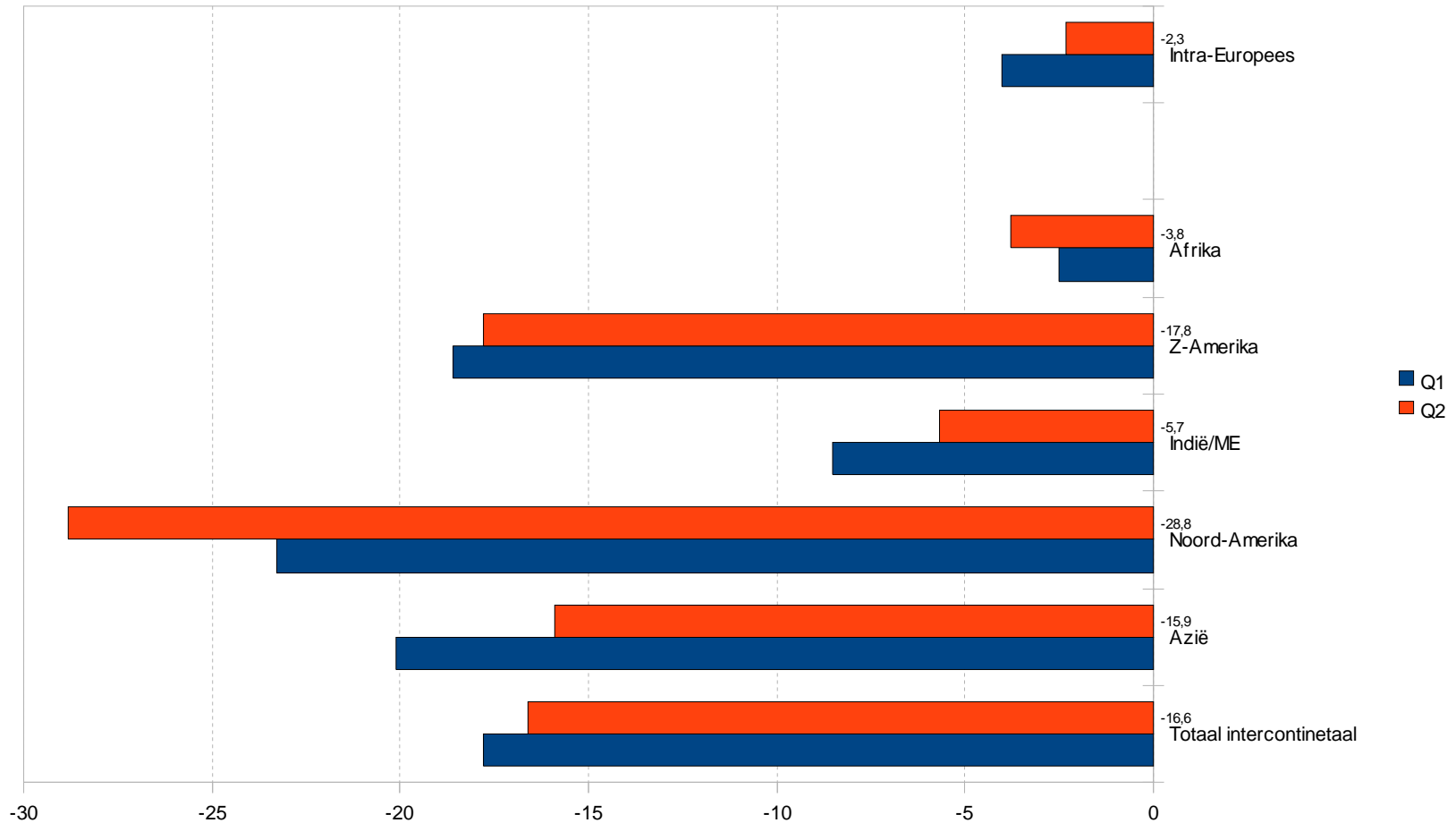
Terugval containertrafiekten Wereldregio's: de US en Europa zwaarste verliezers

Terugval containeroverslag per regio, in % (okt 08 - aug 09)



Intercontinentaal trafieken Europa: terugval 1ste kwartaal met 17,1% (-3,2 mio teu!)!

Groei (krimp) per vaargebied 1e semester 2009 (YTY), in teu (%)



Bron: ELAA



Gevolgen crisis en strategie spelers (I)?

- Financiële problemen grote spelers:
 - nieuwe consolidatiegolf?
 - Beroep op overheidssteun (cf. Hapag Lloyd, CMA-CGM, ,,,)
- Overcapaciteit infrastructuur: “on hold” zetten grotere projecten (cf. problematiek 2de Maasvlakte)

Ocean carrier results, H1 2009		
	% change revenue	ROS
Evergreen	-43,1	1,0%
Wan Hai	-46,6	-5,2%
APMM	-30,1	-8,4%
Yang Ming	-44,4	-23,8%
Zim	-47,4	-32,6%
CSCCL	-50,8	-36,6%
Cosco	-51,4	-38,0%

Gevolgen crisis en strategie spelers (II)?

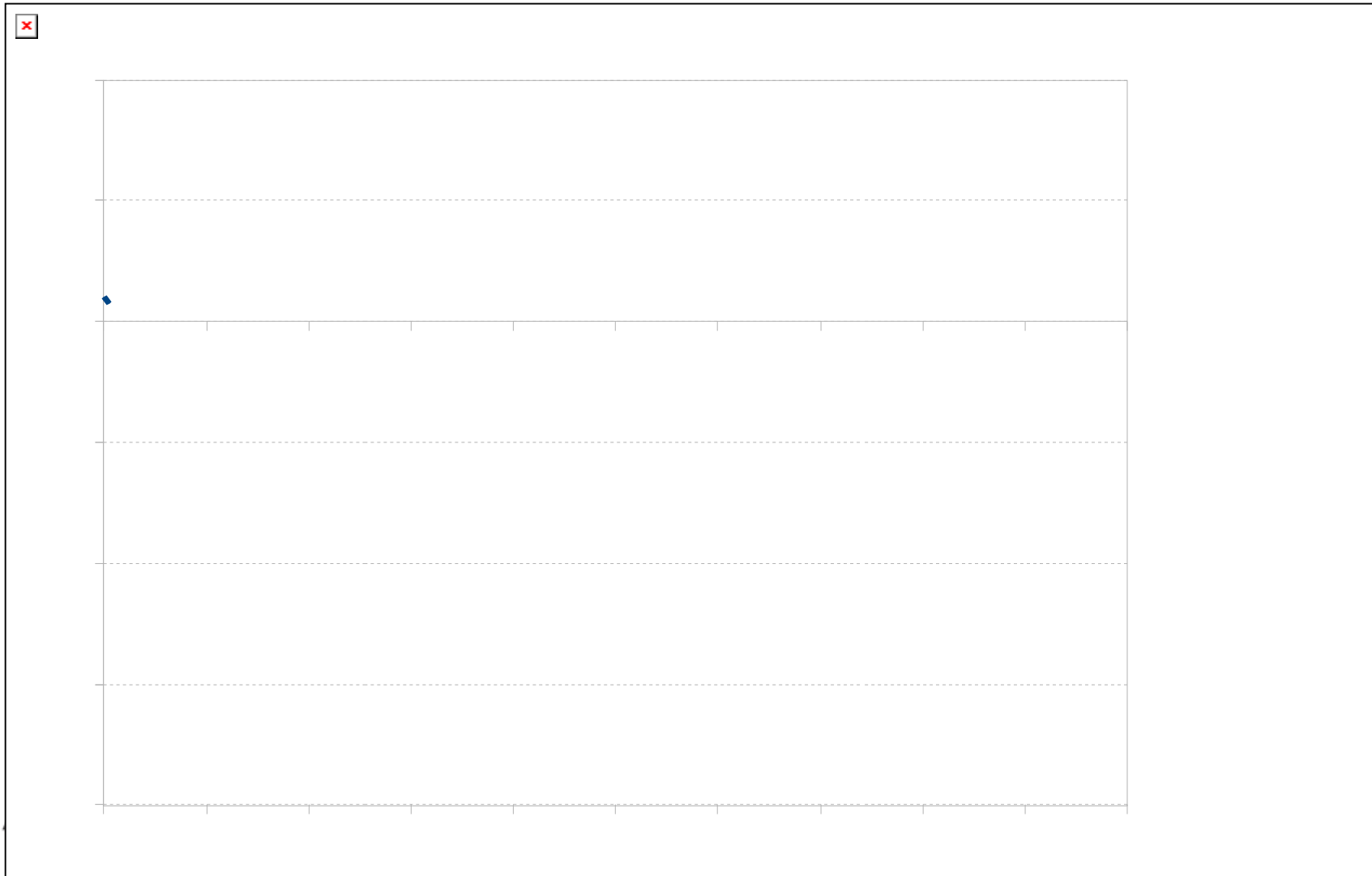
- Reders: te veel scheepscapaciteit voor te weinig lading
 - Opleggen schepen: ca. 10% van vloot (548 schepen of 1,3 mio teu eind september)
 - Versnelde sloop schepen: ca. 3% van vloot (of 350,000 teu)
 - Opschorten oplevering nieuwe schepen (tegen forse schadevergoeding)
 - Operationeel:
 - Trager varen: meer schepen op één loop en minder brandstofkosten
 - Kleinere schepen afdanken en mikken op schaalvoordelen grotere schepen
 - Doorschuiven kosten naar 3de partijen (cf. BL Antwerpen)
- Stouwers:
 - Terminals in “motteballen”
 - Vaste kosten verminderen via rationalisering

Vooruitzichten herstel?

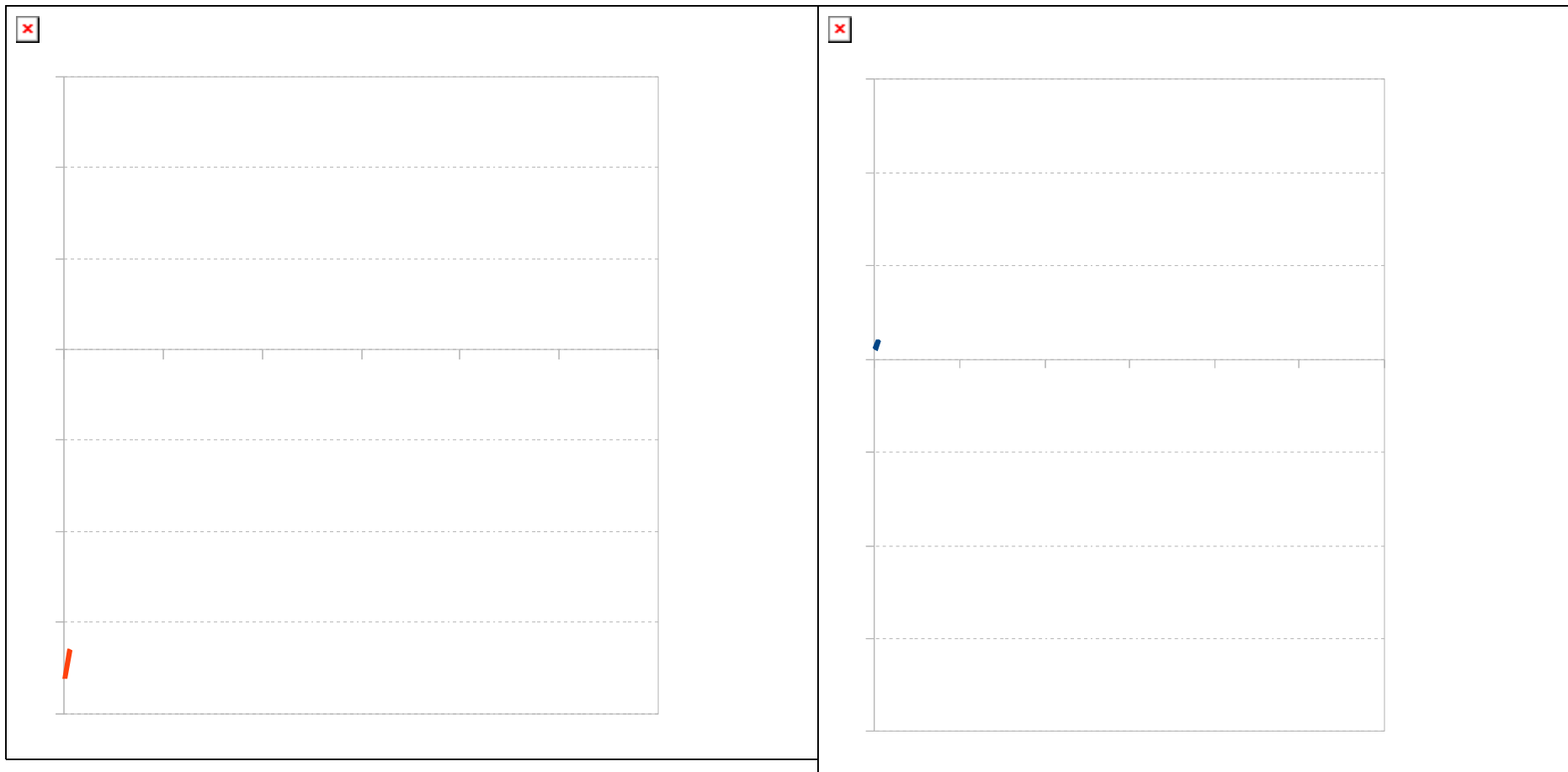


- Prognoses maken is geen wetenschap (beurskoersen voorspellen ook niet)!
- Meeste analisten voorspellen lichte verbetering eind 2009 (“false recovery”?), een “mager” herstel in 2010 en pas eind 2011 terugkeer naar niveau 2008!
- Maar wel sprake van structuurbreuk: geen terugkeer naar groeivoeten van “gouden decennium”!

Evolutie teu-overslag wereld (Drewry)



Prognoses Global Insight: terug naar de “normaliteit”

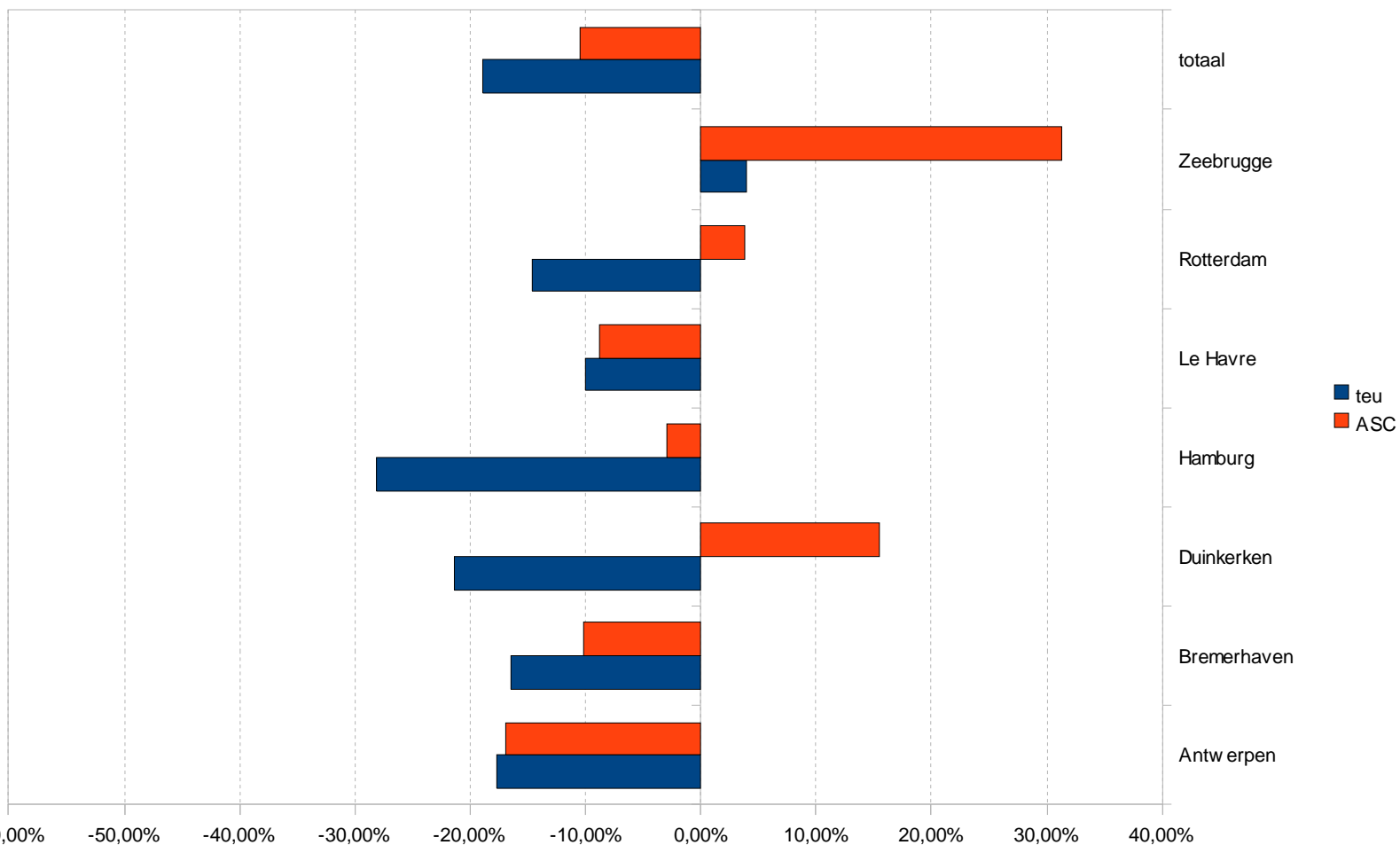


Antwerpen: terug naar groeipad 1993-2001?

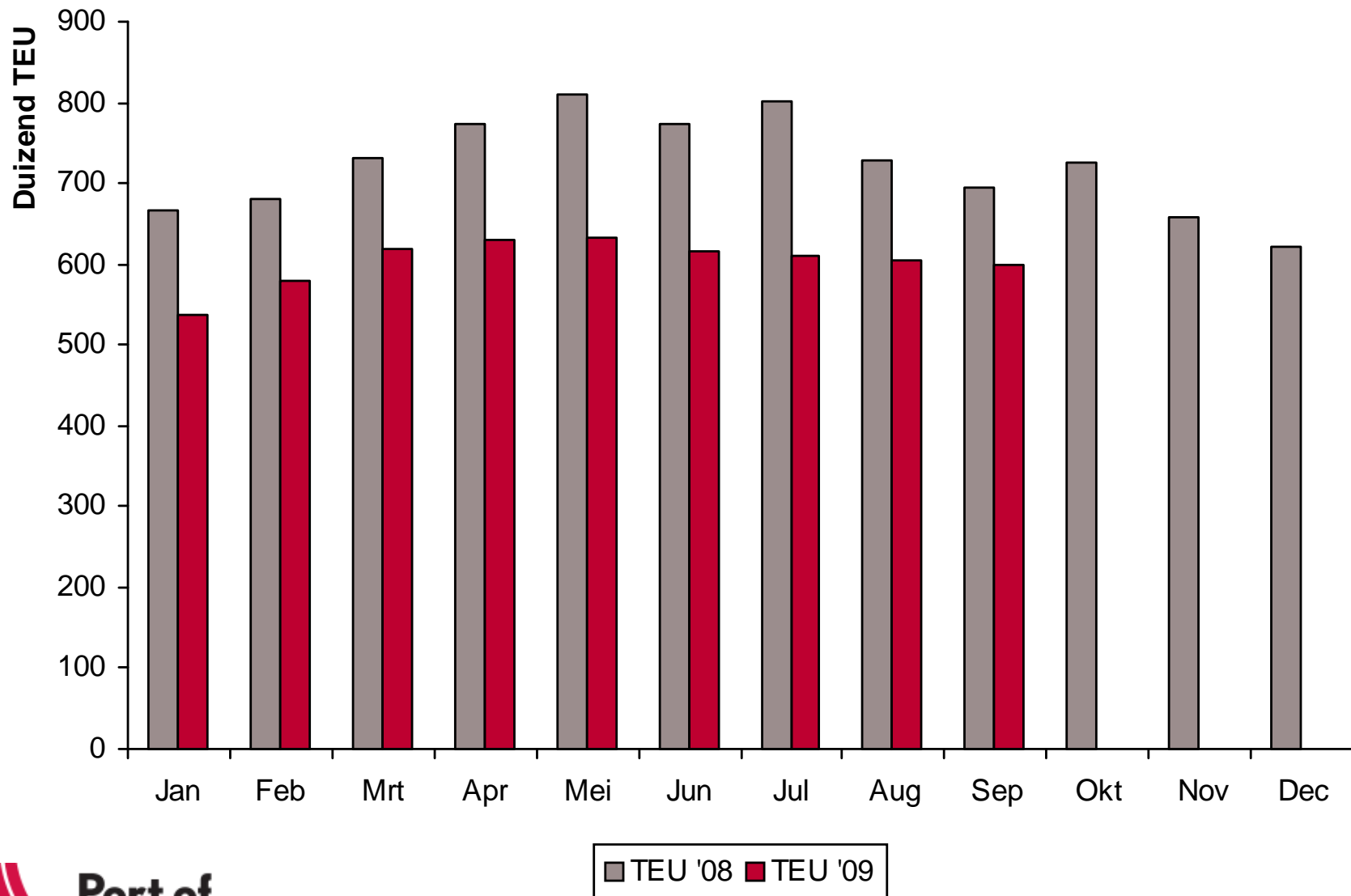


Antwerpen heeft de zwaarste klappen gehad op het vlak van aanbod van scheepscontainercapaciteit maar andere havens verloren vaak meer lading

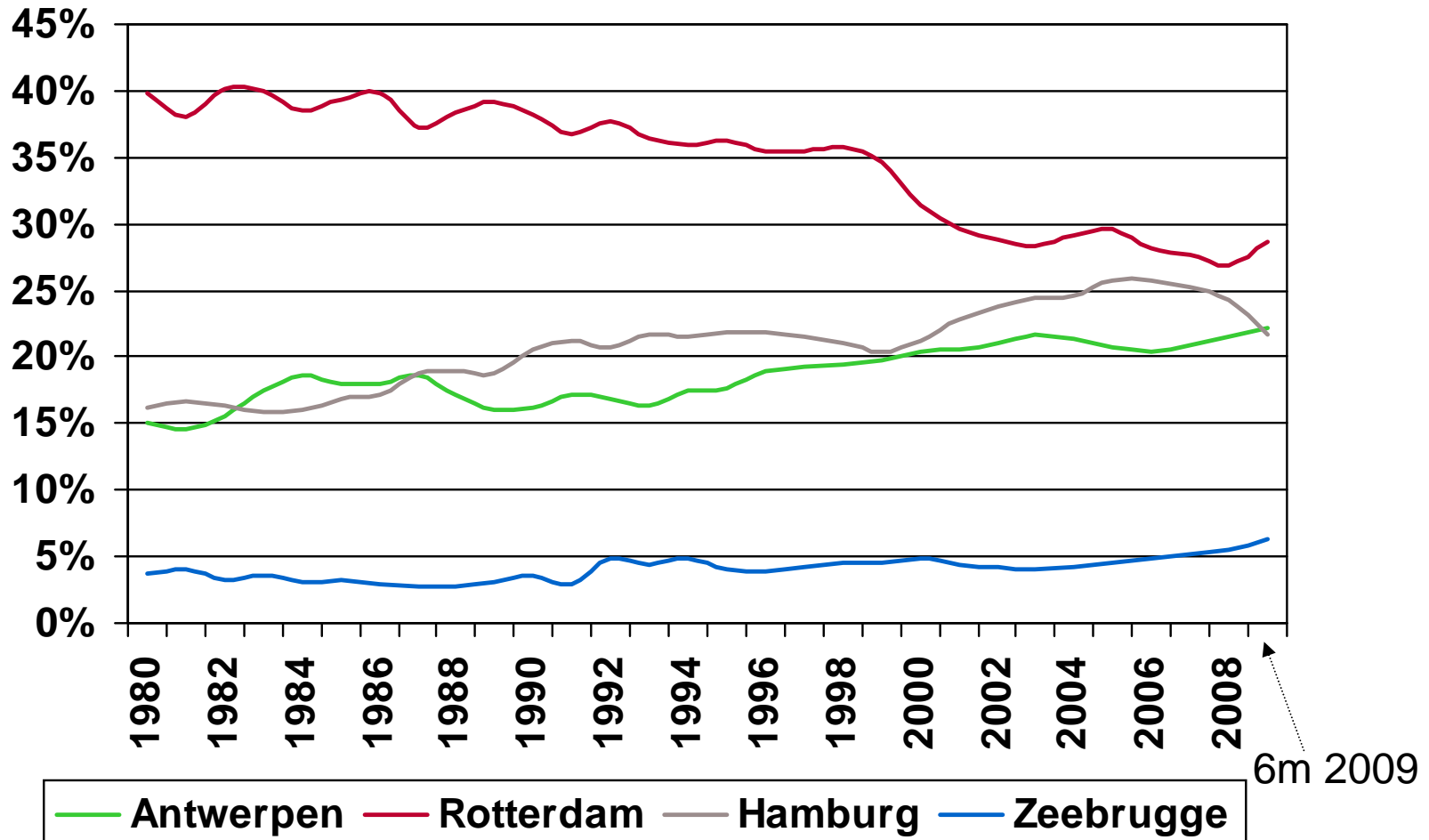
Vergelijking groei teu-volume en ASC, 1e semester 2008-2009iteit



Evolutie containeroverslag per maand: verbetering vanaf augustus. Keerpunt of “false recovery”?



Evolutie van de marktaandeelen van Antwerpen, Rotterdam en Hamburg in de Le Havre – Hamburg Range (containers, TEU)



“Uitzieken” en daarna “business as usual” is niet aan de orde

“Deze crisis zet fundamentele veranderingsprocessen in gang!

Zolang men er over praat, gebeurt er niets!”