

‘Een rederij is het best én groen, én groot, én rendabel’

Volgens de transporteconoom Christa Sys (UAntwerpen) kan de fusie van de tankerrederei Euronav met haar concurrent Frontline de motor vormen van de snelle vergroening van het maritiem gastransport. Het is dus geen keuze tussen groener of groter worden, zoals Euronav-hoofdaandeelhouder Alexander Saverys (CMB) beweert. De combinatie van beide geeft potentieel zelfs meer rendement.

De Belgische tankerrederei Euronav en haar Noorse sectorgenoot Frontline willen fuseren tot de grootste onafhankelijke ruwe olietankerrederei in de wereld. De oprichtersfamilie Saverys, met 14,4 procent weer de grootste aandeelhouder van Euronav, keert zich tegen de plannen. De geplande uitbouw van een megatankerbedrijf gaat volgens Alexander Saverys, de CEO van CMB, in tegen de duurzame koers die zijn groep wil varen. “CMB wil van Euronav een kampioen van de groene scheepvaart maken”, liet hij optekenen.

“Er is geen tegenstelling tussen groot en groen worden”, repliceert Christa Sys, hoogleraar maritieme transporteconomie aan de UAntwerpen, en een autoriteit in de verduurzaming van de scheepvaart. “De CMB-milieutechnologie die Euronav nu al gebruikt, kan het nieuwe fusiebedrijf vergroenen. Het heeft alles in huis om een gamechanger te worden.”

Trager varen

Het team van Sys leverde de baanbrekende studie af die voor de Europese Commissie de leidraad was voor de wetgeving voor de vergroening van de koopvaardij. Het laaghangend fruit voor de verduurzaming klinkt belachelijk eenvoudig: trager varen. “Het is met voorsprong de eenvoudigste en goedkoopste maatregel om minder CO2 uit te stoten”, weet Sys.

De op een na meest efficiënte maatregel is de optimalisering van het transport. Door de verwijdering van aanslag op de romp van het schip en de koersbepaling in functie van de golfkracht is er ook minder uitstoot. De derde maatregel is al heel wat duurder: de overschakeling van petroleum naar lng of waterstof als brandstof. Ten slotte kunnen op een schip ook installaties worden geplaatst die de uitstoot zuiveren, zogenaamde ‘scrubbers’. Een derde van de 2.100 ruwe-aardolietankerschepen wereldwijd is ermee uitgerust.

Scrubbers noch alternatieve brandstoffen zijn echter economisch rendabel voor de rederij. Zij wegen direct op de concurrentiële slagkracht. Sys: “Het kan maatschappelijk wel interessant zijn om erin te investeren. Ook zijn grote verladers meer dan vroeger bereid te betalen voor zeetransport met een minimale ecologische voetafdruk. Dat past binnen hun eigen ESG-bijbel (environment , social , governance , nvdr).”

Sys schetst een aantal scenario's, gaande van het minimalistische business-as-usualmodel tot de snelle, radicale verbanning van fossiele brandstoffen. Het eerste is niet wenselijk. Het tweede is op dit moment technologisch niet mogelijk. Sys pleit dus voor een graduele transitie. “Te radicale maatregelen stuwden de tarieven pijlsnel de hoogte in”, stelt ze. “In dat geval betaalt de consument de hogere kostprijs. Anders gezegd: dan draaien vooral de minder rijke landen op voor de milieufactuur.”

Pionier CMB

Rederijen doen onderzoek en ontwikkeling in nauw overleg met de scheepswerven om grote vaartuigen technisch in te schakelen in de milieutransitie. Sys wijst naar CMB.TECH als een van de pioniers in de transitie naar milieuvriendelijk zeetransport. Het bedrijf op de Antwerpse De Gerlachekaai – waar ook Euronav zetelt – ontwikkelt, bouwt en exploiteert nu al maritieme toepassingen met waterstofmotoren of groene ammoniak als brandstof.

De overgang verloopt echter traag. Schepen hebben een lange levensduur. Het duurt minstens twee jaar na de bestelling eer de met moderne duurzame milieutechnologie uitgeruste schepen klaar zijn voor de vaart. De vloot van Euronav is echter zeer jong en dikwijls voorzien van moderne technologie. Het behoort met Maersk tot de rederijen die het hoogst scoren in de rankings, zoals die van de non-profit-organisatie CDP, dat 2.400 ondernemingen doorlicht op basis van hun ecologische impact. Frontline heeft een oudere vloot en scoort wat minder goed.

Sys plaatst de mogelijke fusie van Frontline met Euronav tot één rederij met 116 tankers niet alleen in de klassieke maritieme strategie om via schaalvoordelen en investeringen in grotere schepen meer rendement te halen. In tegenstelling tot de containermarkt is die van maritiem liquide bulktransport enorm versnipperd. De zware concurrentie leidt tot een prijzenslag. Milieu-investeringen worden soms als te grote kosten beschouwd. “Schaalvergroting in deze sector maakt het mogelijk om ook meer te investeren in milieutechnologie”, verwacht Sys. “Een rederij is het best én groen, én groot, én rendabel om noodzakelijke milieu-investeringen te kunnen dragen.”

Als de grootste tankerrederei ter wereld de meest duurzame schepen inzet, kan dat ook een commercieel succes worden. De grootste tankerrederei ter wereld kan het zich niet veroorloven de klimaatdoelstellingen te negeren. Sys: “Niet alleen omdat dat maatschappelijk onaanvaardbaar is. Ook omdat grote klanten dat niet meer pikken. Shell, Exxon en Total willen niet alleen grotere schepen. Ze willen die ook inschakelen in het internationale beleid om de klimaatdoelstellingen te halen. Hun aandeelhouders eisen dat.”

De creatie van de grootste rederij ter wereld kan leiden tot een fusiegolf, waarbij veel kleinere spelers verdwijnen. Tankerredereien die zich niet aanpassen aan de hogere milieunormen van de klanten, kunnen marktaandeel verliezen. Sys: “Het tij kan snel keren.”

HANS BROCKMANS