

“Basel IV” dreigt scheepsfinanciering een pak duurder te maken

FLAWS, 24 februari om 12:21

De (nog) strengere regels inzake kredietverlening die er onder de noemer ‘Basel IV’ aankomen, kunnen ook voor scheepsfinanciering verstrekken gevolgen hebben. De scheepvaartsector is er zich nog te weinig van bewust.



Tijdens de EU Shipping Week van de Europese redersvereniging ECSA van 27 februari tot 3 maart, organiseert de universiteit Antwerpen in het raam van de leerstoel BNP Paribas Fortis Transport, Logistiek en Havens [een event rond ‘Ship financing in Basel IV era’ \(link is extern\)](#). Dat thema is niet toevallig gekozen, maakt professor Christa Sys duidelijk.

“In tegenstelling tot de vastgoedsector leeft binnen de scheepvaartsector te weinig het besef dat wijzigingen op til zijn die een gevoelige impact kunnen hebben op hoe rederijen de financiering van hun schepen regelen. Wij willen die *awareness* verhogen.”

Duurder krediet, minder maatwerk

“Een aantal maatregelen van Bazel IV zullen mogelijk nefast uitdraaien voor asset financing zoals scheepsfinanciering”, licht Guy Haesevoets, verantwoordelijke voor Ports Practice binnen Corporate Banking bij BNP Paribas Fortis, toe.

“Kredietverlening gebeurt bij banken vandaag nog meestal op basis van eigen modellen om risico’s in te schatten en de juiste balans te slaan met het eigen vermogen. Morgen zal een meer gestandaardiseerde aanpak de norm zijn en zal je voor dezelfde risicoportefeuille meer kapitaal nodig hebben. Banken zullen minder maatwerk kunnen leveren en hogere eisen stellen. Krediet zal duurder worden.”

Aantasting concurrentiepositie

“In een sector die al te kampen heeft met overcapaciteit en een laag rendement, maar aan de andere kant moet investeren in nieuwe technologieën om bijvoorbeeld aan steeds hogere milieunormen te voldoen, komen een verdere stijging van de financieringskosten én een krappere financieringsaanbod ongelegen. Vooral voor scheepvaartmaatschappijen met een geringer aantal schepen – en die zijn in de ruime meerderheid – en met een familiaal aandeelhouderschap kunnen de kaarten heel anders komen te liggen”, zegt Christa Sys nog.

Zij sluit niet uit dat de concurrentiepositie van de Europese rederijen opnieuw een tik krijgt. “In Europa financieren rederijen hun schepen voornamelijk via bankkredieten, in de Verenigde Staten en Azië grijpt men makkelijker naar de mogelijkheden die de kapitaalmarkten bieden, of is de appetijt van private investeerders groter”, treedt Guy Haesevoets haar bij.

Na 2019

Bazel IV is vandaag nog geen realiteit, voegt Haesevoets daar aan toe. “Wij zitten nu in de implementatiefase van Bazel III. Over Bazel IV wordt momenteel druk gepraat en onderhandeld tussen alle betrokken instanties en partijen. De nieuwe regels worden pas na 2019 verwacht.”

“Het is niet altijd duidelijk wat er aan het bewegen is. Op het event zullen specialisten zoals de Griekse professor Christos Gortsos een stand van zaken opmaken. Ook dat is een van de doelstellingen: informeren en geïnformeerd worden”, besluit professor Sys.