

Recordaantal schepen naar sloopwerven



Gazet van Antwerpen* - 06 Feb. 2017

Pagina 12

* Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Metropool Noord

Een recordaantal bulk- en containerschepen werd vorig jaar wereldwijd voor de sloop verkocht. Zelfs schepen van zes of zeven jaar 'oud' worden ontmanteld. Dit jaar is de situatie niet verbeterd. De zeer omstreden scheepswerkhoven op stranden in Azië doen gouden zaken.

Overcapaciteit, gekelderde vrachtprijzen en een enorme schuldenberg zorgden er vorig jaar voor dat een nooit gezien aantal schepen werd verkocht voor de sloop. Volgens het gereputeerde blad Aphaaliner werden er in 2016 in totaal 920 schepen verkocht om verschoot ('gerecycleerd') te worden. Samen goed voor 44,2 miljoen dwt (draagvermogen) of 14% meer dan in 2015. De niet-gouvernementele organisatie schipbreakingplatform (zie kader) heeft het over een recordaantal van 864 gesloopte schepen, want tussen verkoop en sloop is er nu eenmaal verschil.

Het grootste deel van dat volume was afkomstig van bulkschepen, al lijkt het sloopritme daar over zijn hoogtepunt heen. Erger was het in de containervaart, waar 195 schepen naar de sloop gingen, goed voor een gezamenlijk transportvermogen van 659.000 TEU (standaardcontainers) of 241% meer dan in 2015. Het jongste schip, de Hammonia Grenada, was gebouwd in 2010; de India Rickmers werd in 2009 opgeleverd. Voor dit jaar wordt verwacht dat nog eens 629.000 TEU uit de markt wordt gehaald.

Dat het water aan de lippen staat, werd vorig jaar duidelijk toen de Koreaanse rederij Hanjin - de zesde grootste ter wereld - ten onder ging.

Enorme overcapaciteit

"Cyclische bewegingen zijn typisch voor de scheepvaart, maar nu is de overcapaciteit voor bulk en containers echt enorm", zegt een Belgische reder. "De scheepsbouw volgt de economie. Jarenlang werd de economie gedragen door China. Men bouwde zonder na te denken. Maar als een fabriek sluit, stopt de productie. Als een rederij failliet gaat, zullen de banken er alles aan doen om de schepen te gelde te maken. De capaciteit blijft dus. Hoewel je niet alle containerschepen op één hoop mag gooien, is er een megaprobleem: te veel capaciteit, te weinig goederen. Het perfide neveneffect is dat ook de schrootprijs is gekelderd. Wie genoeg cash heeft, kan dus koopjes doen, maar zo blijft de capaciteit in de markt."

Dat bevestigt ook de Antwerpse professor maritieme transporteconomie Christa Sys (UA): "In de containersector waren er al een hele tijd consolidaties bezig, bijvoorbeeld allianties. Nieuw is dat we dit vorig jaar nu ook in de bulksector kregen. Maar in de containersector springen de verschromingscijfers er echt uit. In de bulksector ging het veeleer om grotere schepen; in de containervaart zijn het wat we vandaag 'kleinere schepen' noemen."

Panamakanaal

"Er spelen verschillende factoren", zegt Sys. "Vorig jaar was er de verbreding van het Panamakanaal, waarna men begon met de 'Panamaxen', schepen tot de toenmalige maximale breedte van het kanaal, eruit te duwen. Maar het probleem situeert zich hoofdzakelijk op de routes naar het Verre Oosten. Daar is al een tijdje een cascade-effect aan de gang: rederijen consolideren en zetten op die route almaar grotere containerschepen in. Ook dan zijn er te veel schepen en te weinig lading. Daardoor ging men schepen van pakweg 10.000 TEU van die route verschuiven naar de trans-Atlantische routes. Op hun beurt verschoven de 5.000 à 10.000 TEU's vandaar naar de Noord-Zuiddiensten. Stuk voor stuk te groot voor hun dienst."

"Zeer opvallend is dat de verschroming verschoof van echt kleine containerschepen naar de categorie van 3.000 tot 7.999 TEU. Naast ouderdom, techniciteit en marktverwachting speelt in de beslissing om te verschromen ook onmiddellijke winst mee: ze hebben cash geld nodig."

Subsidies

Prof Sys verwacht niet dat de crisis dit jaar uitgezikt is. "Er wordt nog steeds meer gebouwd dan gesloopt." Ondanks het debacle van Hanjin verwacht zij niet dat er nog veel faillissementen volgen. "Hanjin heeft wereldwijd voor een enorme schok gezorgd. Vele overheden zijn sindsdien bijgesprongen met subsidies, ook bij kleine rederijen."

Onrechtstreeks speelt dit alles ook voor een haven zoals Antwerpen, hoewel die vorig jaar, dankzij de Scheldeverdieping, een recordaantal aanlopen van superschepen registreerde. "Door de hele situatie zijn de vrachtprijzen extreem laag en zal men met de havens keihard onderhandelen."

Paul Verbraeken

Copyright © 2017 Conentra. Alle rechten voorbehouden