

Hoge containertarieven, het einde in zicht ?

Luc Geerts, Marktdeveloper De Vlaamse Waterweg nv



Netwerkevent Deelbekken Zeekanaal Zeeschelde
RYCB Antwerpen, 9 juni 2022



Internationale containerscheepvaart: overzicht

ALGEMEEN

- **COVID-19:** uitdagingen op het vlak van havens, terminals, schepen/bemanningen en arbeid
- **Infrastructuurproblemen en tekort aan personeel** blijven de marktsituatie verstoren
- **Detailhandel en e-commerce:** vraag en consumptie op historisch hoog niveau (“koopwoede”)
- **Hoge brandstofprijzen**
- **Hoog ladingaanbod versus beperkt aanbod capaciteit:**
→ **HOGE VRACHTTARIEVEN**

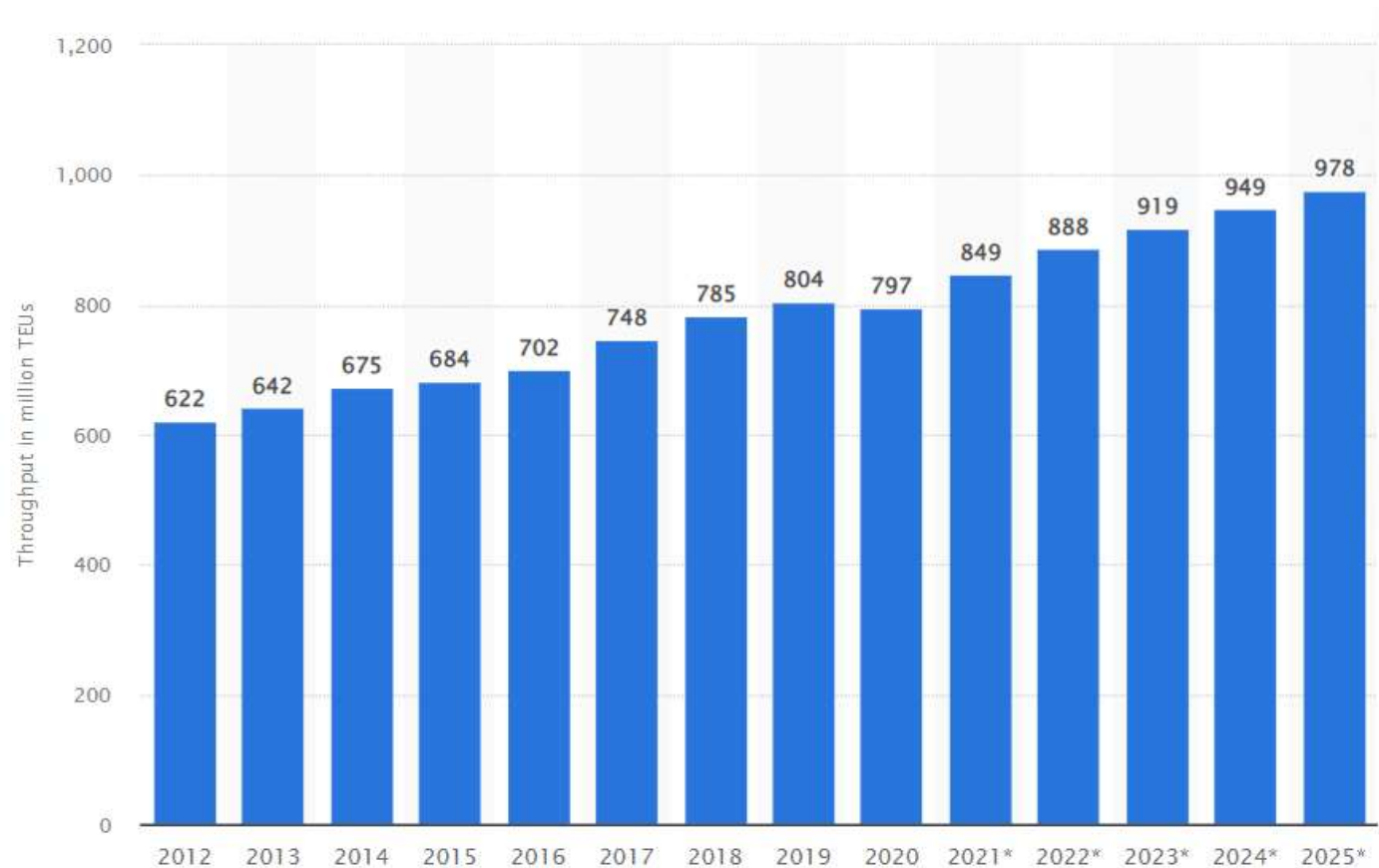
VRACHTTARIEVEN

- **Geen fundamenteel beterschap** in vooruitzicht in 2022 → structurele uitdagingen in scheepvaart moeten eerst worden opgelost | 2023 ?
- **Vertragingen** van schepen en vaarschema's blijven een probleem/uitdaging
- **Charter tarieven:** op historisch hoog niveau
- **Oorlog in Oekraïne** leidt tot verdere disruptie/tariefverhogingen
- **Trend:** vastleggen van capaciteit op langere termijn (contracten)

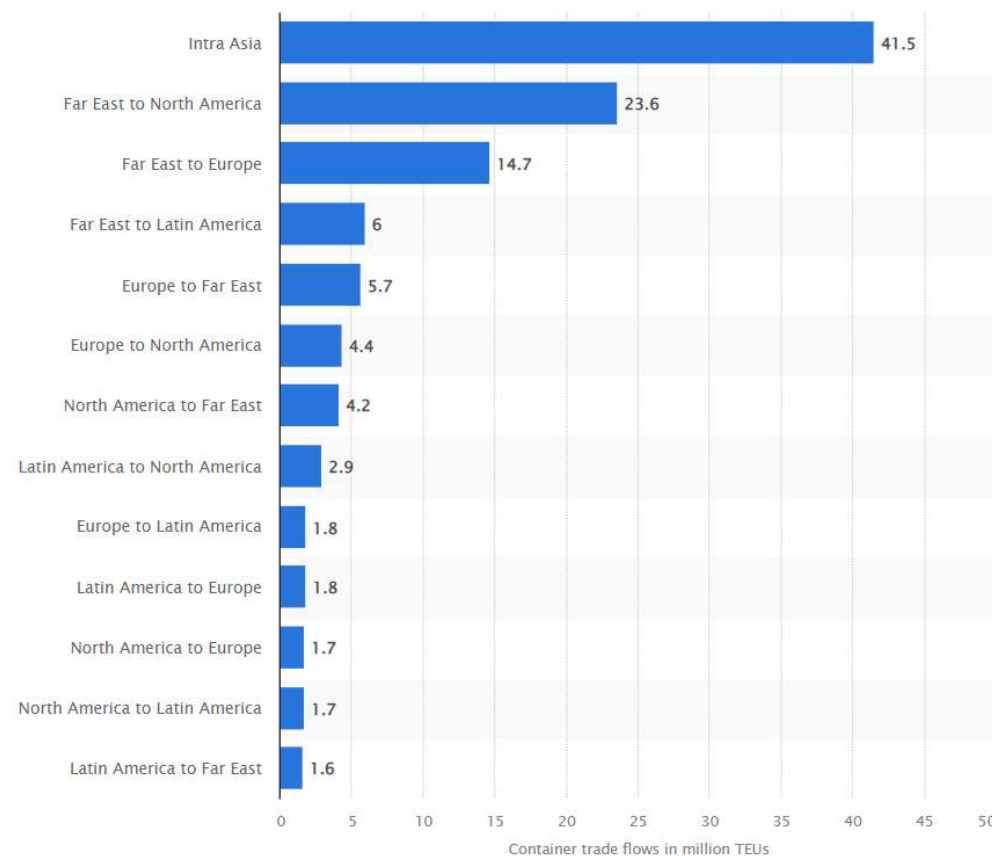
REDERIJEN

- **Orderboek nieuwbouw:**
 - 2021: 1,04 miljoen TEU
 - 2022: 861.000 TEU
 - 2023: 1,78 miljoen TEU
 - 2024-2025: 1,8 miljoen TEU
- **Capaciteit:** in realiteit lager door opleveringsproblemen en operationele inefficiënties
- Hoge tarieven: trekken **nieuwe** (kleinere) **marktspelers** aan

Containerbehandeling in havens wereldwijd



Globale containertrafiek per vaargebied 2021



Top 10 rederijen

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	4,388,929	17.2%		
2	Maersk	4,229,864	16.6%		
3	CMA CGM Group	3,284,222	12.9%		
4	COSCO Group	2,926,022	11.5%		
5	Hapag-Lloyd	1,746,656	6.8%		
6	Evergreen Line	1,533,410	6.0%		
7	ONE (Ocean Network Express)	1,505,181	5.9%		
8	HMM Co Ltd	818,788	3.2%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	660,420	2.6%		
10	Zim	474,969	1.9%		

Global
figures

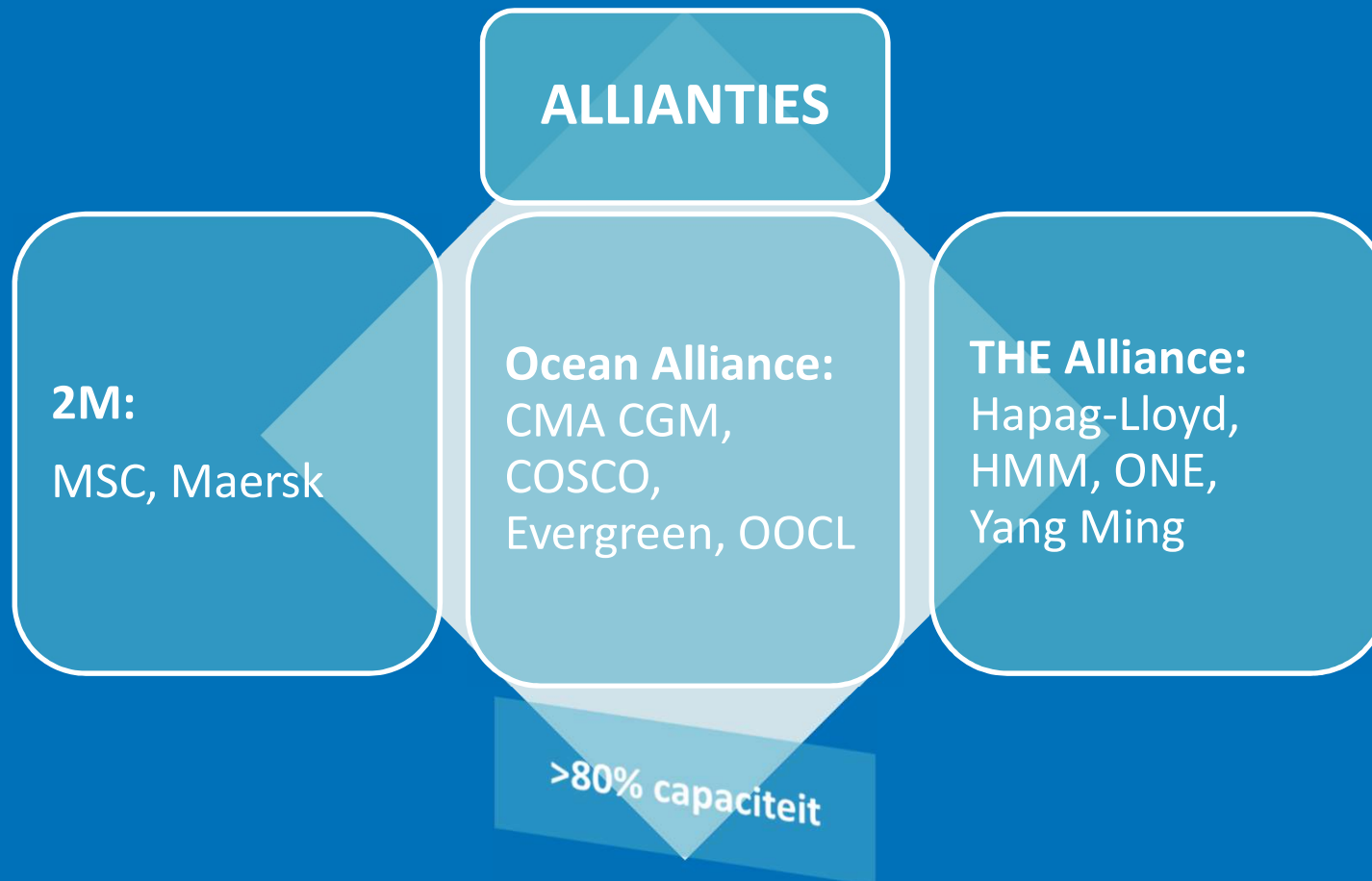


6,373 active ships
including 5,574 fully cellular

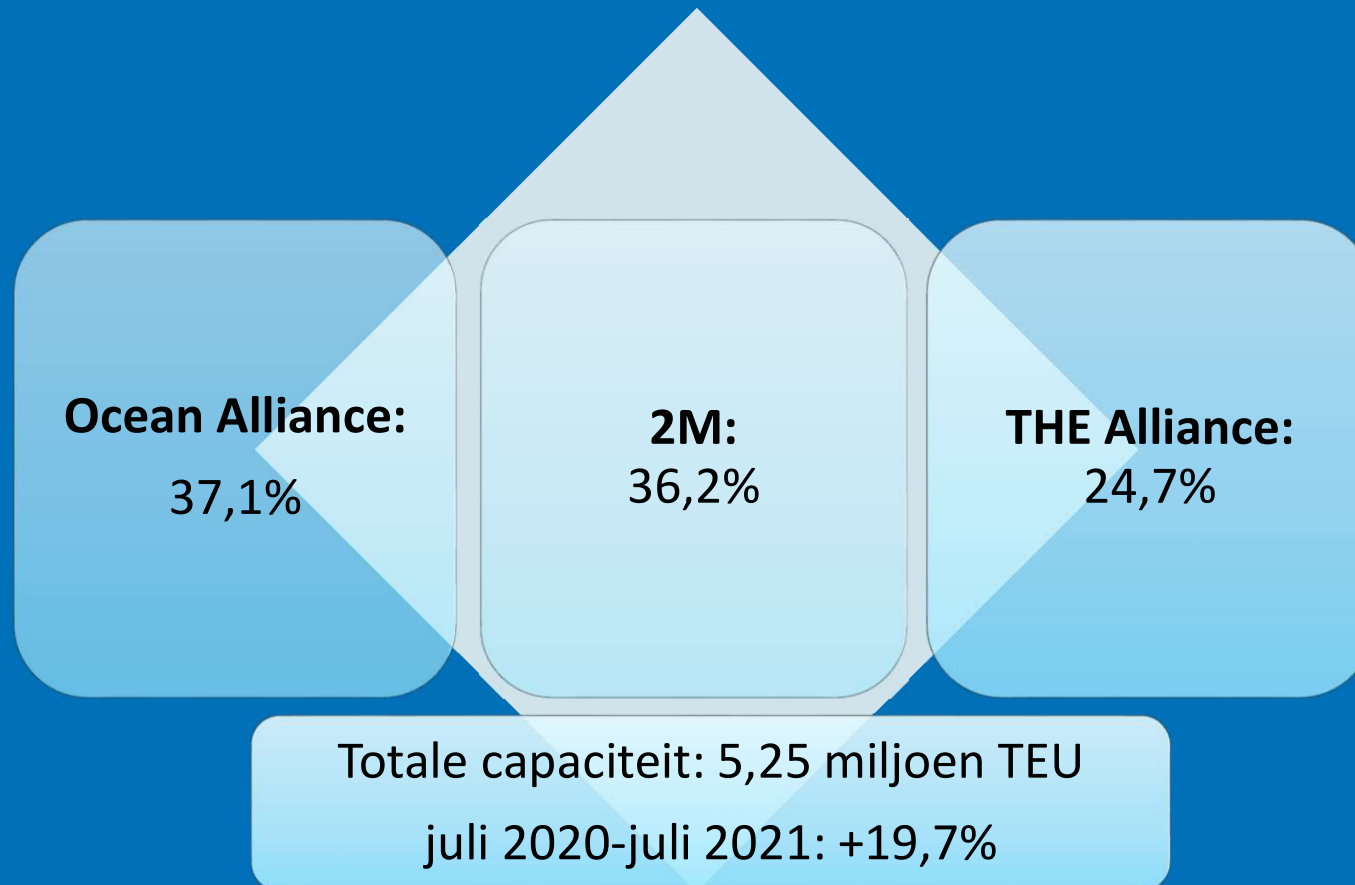


25,646,793 TEU
25,266,856 TEU fully cellular

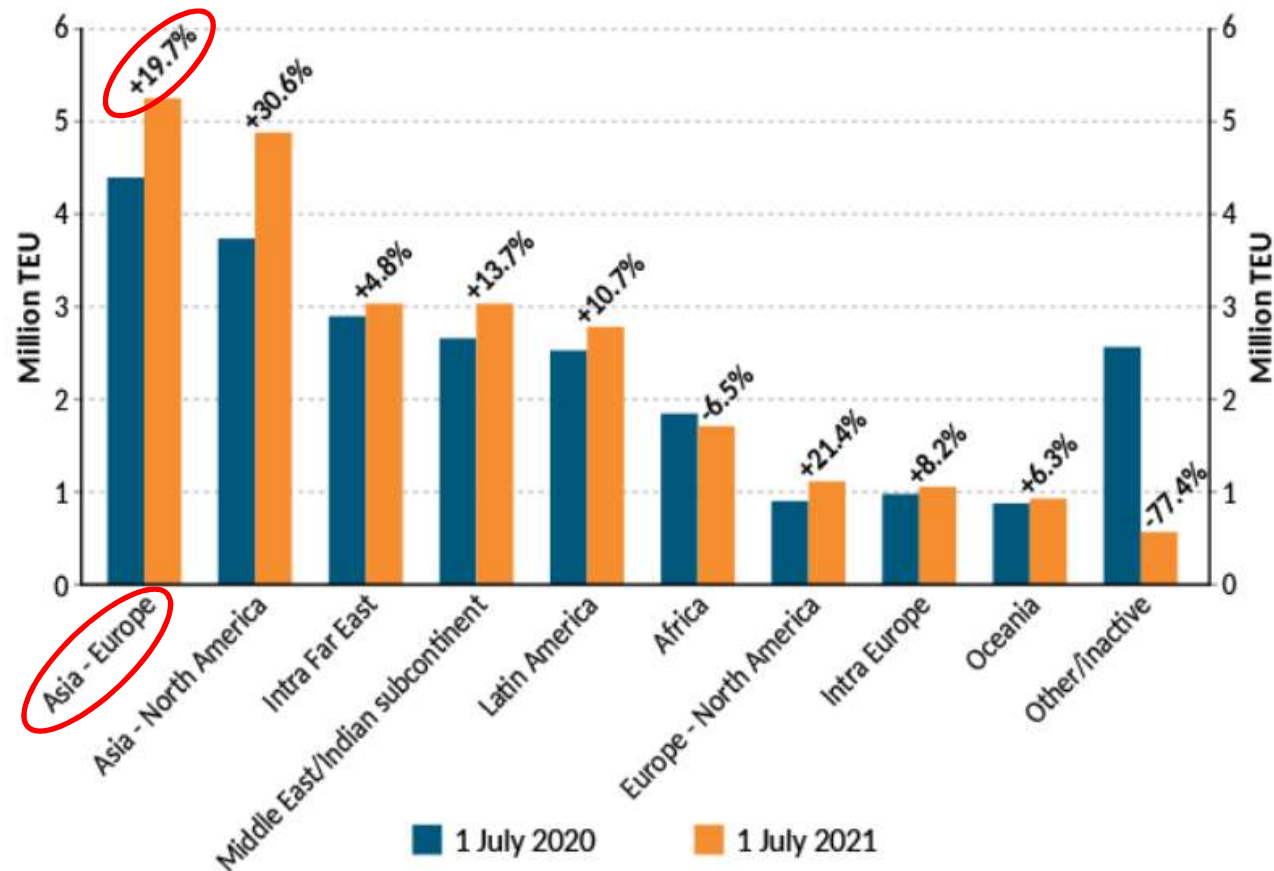
Organisatie globale containerlijnvaart



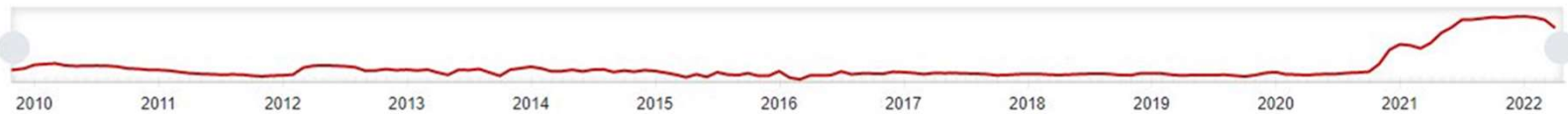
Vaargebied: Verre Oosten/Europa: organisatie | marktaandeel | capaciteit



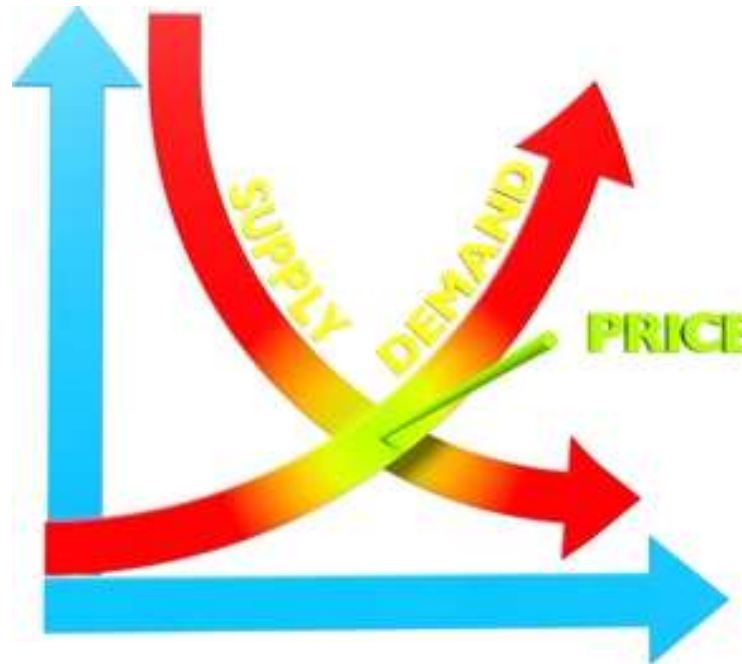
Ingezette containercapaciteit op voornaamste vaargebieden



Journal Pre-proof

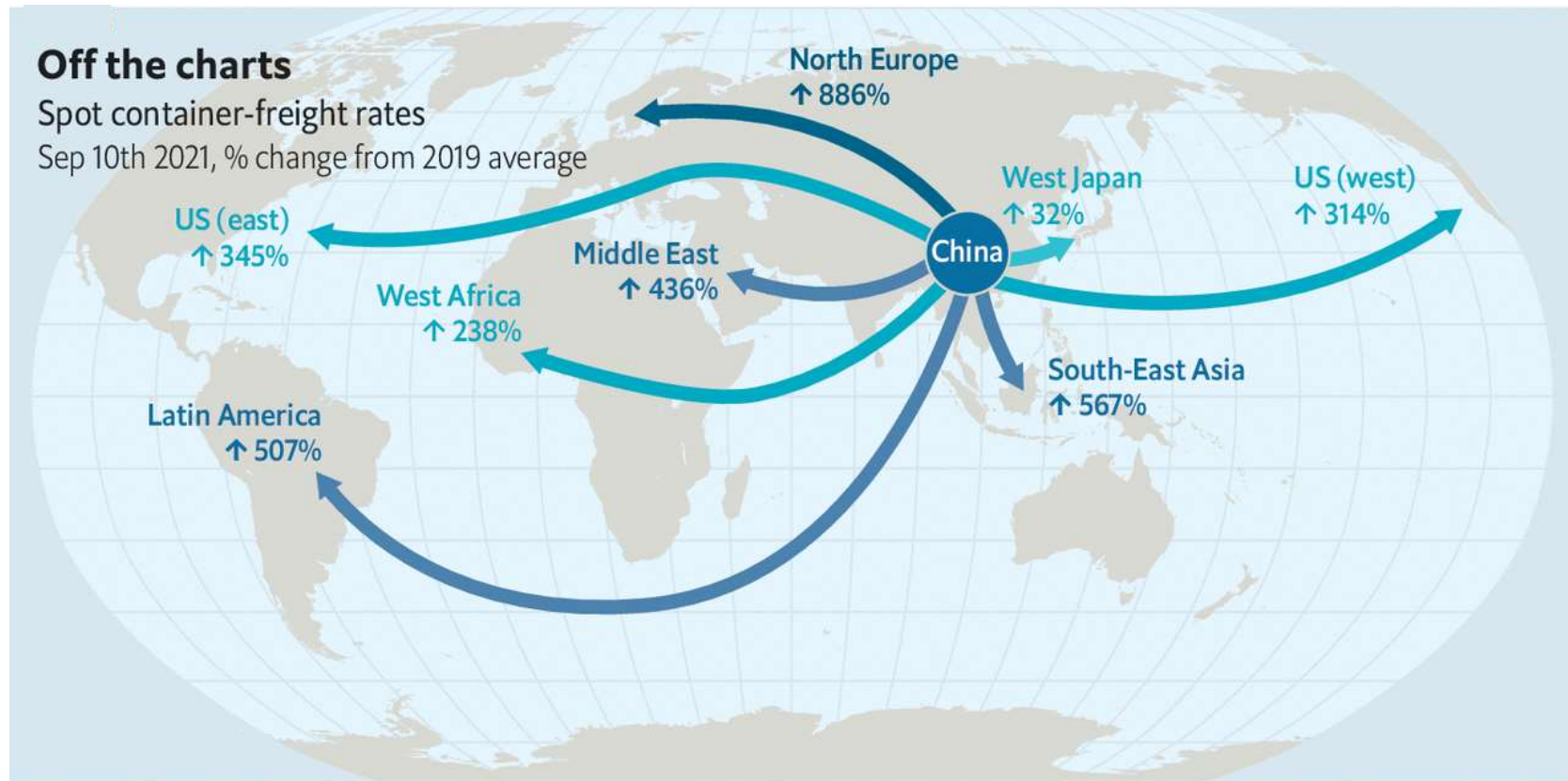


Vraag & aanbod



Zeer hoog ladingaanbod (demand)
in verhouding tot (te) beperkte capaciteit (supply)
→ hoge tarieven = basisprincipe vrije markteconomie

Stijging spot containertarieven 2019-2021



Trendbreuk



ABONNEREN

ADVER

Menu ☰

Recent Zeevaart Wegvervoer Havens Binnenvaart Lucht Spoor L

Mijlpaaltje: container Shanghai-Rotterdam nu goedkoper dan jaar geleden

TRENDBREUK

Het boeken van een zeecontainer op de route Shanghai-Rotterdam is op de spotmarkt deze week 1% goedkoper dan een jaar geleden, volgens de nieuwe World Container Index van consultant Drewry, en dat betekent voor verladers een bemoedigende trendbreuk. Lange tijd is dit jaar op jaar-verschil juist fors in het voordeel geweest van de containerrederijen.

PAUL JUMELET ✉ 20 mei 2022 11:57



Bron: Nieuwsblad Transport

Of niet ?

Chinese exporttarieven eindelijk weer lichtjes gestegen

+ Nieuws, Scheepvaart

Stefan Verberckmoes 23 mei 2022 om 13:32

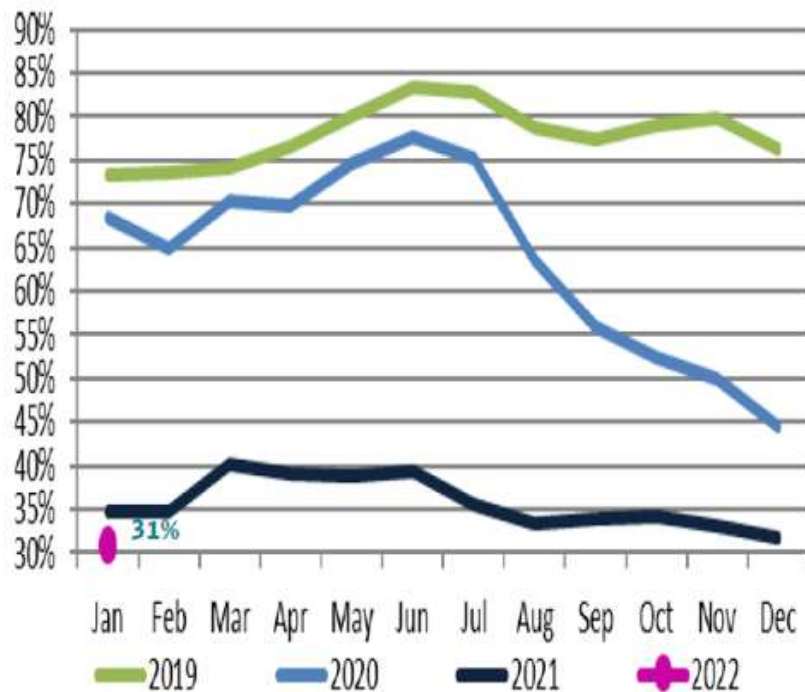


© Hapag-Lloyd - Yangshan Phase 4 in Shanghai

Na achttien weken te zijn gedaald, is de tarievenindex SCFI die de evolutie van de Chinese exporttarieven op de spotmarkt weergeeft, eindelijk weer gestegen. Tussen Shanghai en Antwerpen bleef de stijging wel beperkt tot vier dollar per feu.

Serviceniveau

Global Schedule Reliability, in %

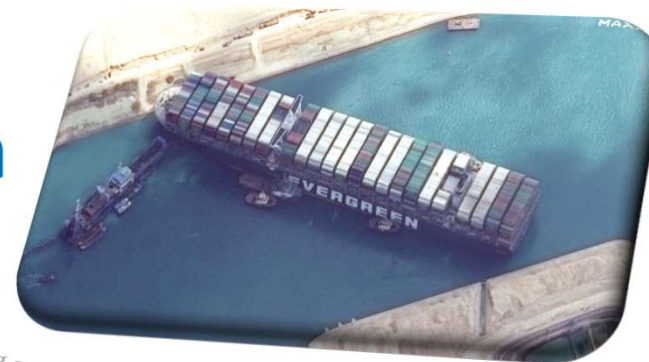


Global Late Vessel Arrival, in days



Vertragingen

DELAYED



De Franse databank Alphaliner publiceerde deze week nog een onderzoek waaruit blijkt dat de grote containerschepen tussen het Verre Oosten en Noord-Europa gemiddeld 101 dagen nodig hebben voor een rondreis. Ondanks het feit dat de FE3-dienst al geruime tijd de eastboundaanlopen in Jebel Ali overslaat, is die loop vaak het langst onderweg met rondreizen van soms ruim 120 dagen. Die lijndienst verbindt Hongkong, Xiamen, Kaohsiung en Yantian met Rotterdam, Hamburg, Antwerpen en Southampton. Op de terugreis naar Hongkong wordt nog in Singapore en Yantian gelost. Deze rondreis zou in principe 77 dagen moeten duren, maar gezien de havencongestie is dat totaal onhaalbaar geworden.

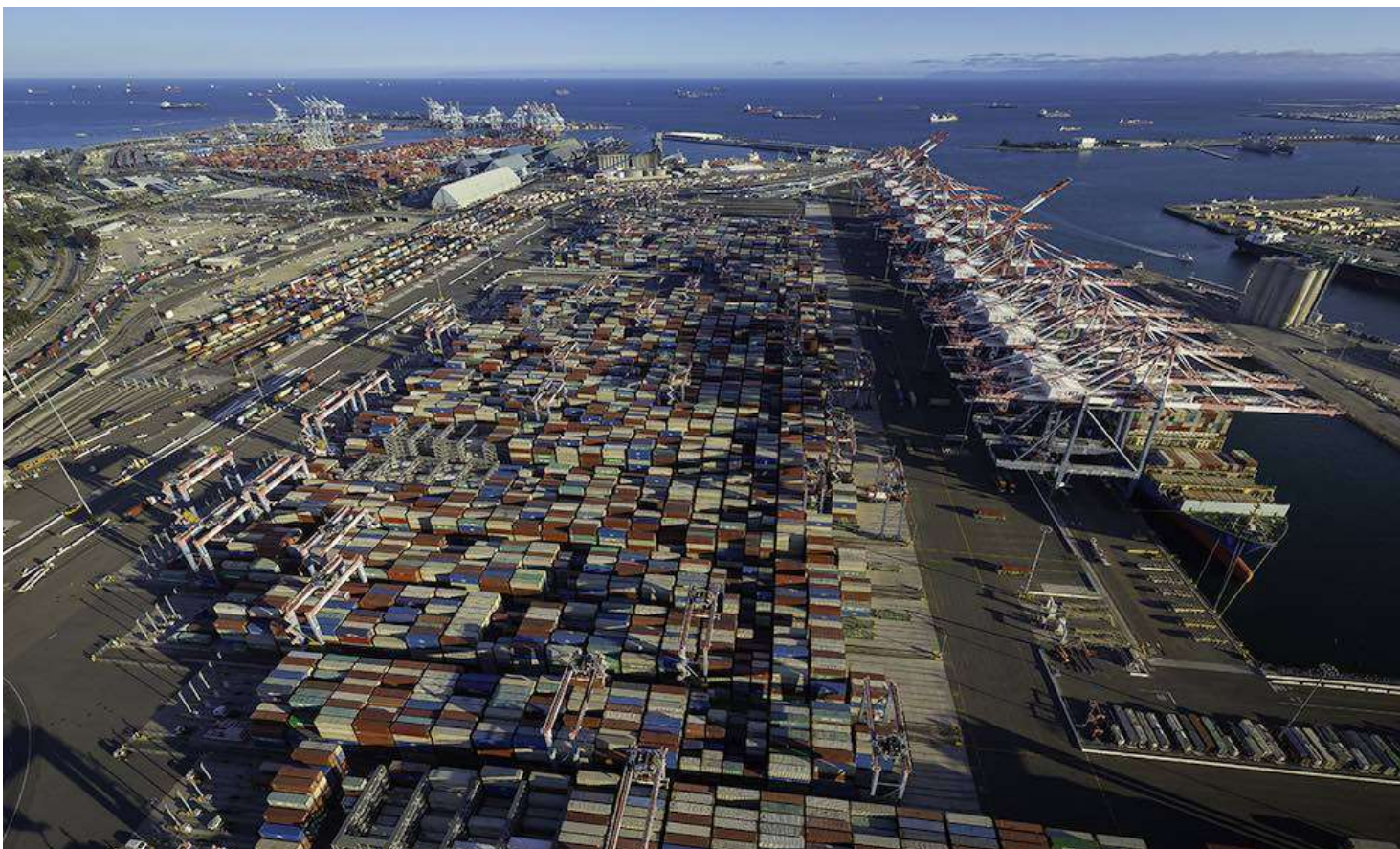
De leden van THE Alliance (Hapag-Lloyd, HMM, ONE en Yang Ming) zeggen havens te moeten schrappen omdat de schepen te ver achterop lopen door wachttijden in Hamburg en Shanghai. Omdat de FE3-dienst niet naar Shanghai gaat, is het tijdelijke sneuvelen van de Antwerpse aanloop dus volledig toe te schrijven aan de lange wachttijden in Hamburg.

Het eerstvolgende FE3-schip dat Antwerpen zal aanlopen, is de 'HMM Garam' (zie archieffoto). Dat schip is op 15 maart in Hongkong vertrokken en volgens het oorspronkelijke vaarschema had het op 21 april aan de Noordzee Terminal moeten lossen en laden. Dit schip van HMM vertrok op 1 mei uit Rotterdam en kon pas op 14 mei in Hamburg aanmeren.



De 'HMM Garam' is uiteindelijk pas gisteren 18 mei uit de Elbehaven kunnen vertrekken en wordt nu morgen vrijdag 20 mei in Antwerpen verwacht. Dat is mede door de lange wachttijden in Noord-Duitsland dus met een vertraging van 29 dagen. De 'HMM Gaon', die eerder deze week op dinsdag 17 mei de Scheldehaven heeft verlaten, zat toen al 31 dagen achter op schema. Het is voor de schepen onmogelijk om een achterstand van een maand in te halen door sneller terug naar de Far East te varen. In het vaarschema worden 27 dagen voorzien voor de trip vanuit Southampton naar Singapore. Door de snelheid (en dus ook het bunkerverbruik) op te voeren, kan die reis meestal ingekort worden tot 22 à 24 dagen, waardoor dus slechts 3 tot 5 dagen achterstand gecompenseerd worden.

Gevolgen: havencongestie



Haven van Long Beach, Westkust VSA

en extreme drukte aan deepsea terminals





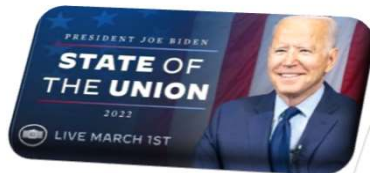
Reacties

Het gemor onder de verladers over de torenhoge containertarieven en de vele vertragingen neemt toe. In Nederland nemen twee belangenorganisaties een advocatenkantoor onder de arm om hun zaak tegen de carriers te bepleiten, maar ze lijken zich van vijand te vergissen.

De European Shippers' Council heeft namens de Europese verladers de Europese Commissie al meermaals gevraagd om op te treden tegen de rederijen. De Europese verladersorganisatie vindt dat de carriers abnormaal veel geld vragen voor een lamentabele dienstverlening.

De verladers stellen dat de markt gecontroleerd wordt door slechts drie grote spelers (de mega-allianties) en dat Europa die met rust laat omdat ze genieten van een automatische vrijstelling op de concurrentiewetgeving, die geldt voor scheepvaartconsortia met een marktaandeel tot 30%.

Omwille van het tekort aan containercapaciteit en de torenhoge vrachttarieven, wil de Duitse supermarktketen Lidl zijn eigen schepen in de vaart brengen. Dat heeft Lidl aan de Duitse transportkrant DVZ bevestigd.



De Amerikaanse president Joe Biden zal het in zijn toespraak tot de natie vandaag ook over logistieke disrupties hebben. Hij zal de containerrederijen een serieuze veeg uit de pan geven. Die vinden alvast dat ze ten onrechte worden beschuldigd.

Joe Biden zal vandaag in zijn 'State of the Union' een aanval inzetten op de mega-allianties in de lijnvaart. Hij stelt vast dat slechts drie allianties, waartoe overigens geen enkele Amerikaanse carrier behoort, het gros van het containerverkeer voor hun rekening nemen. "Dat geeft hen de macht om hun tarieven zodanig te verhogen, dat de concurrentiekracht van Amerikaanse bedrijven en consumenten in het gedrang komt."

Oorzaken verstoring global supply chains

Groter ladingaanbod

Tekort capaciteit (containers/schepen/terminals)

Megacontainerschepen (VLCS)

Overvolle deepsea terminals (bezettingsgraad)

Afhandeling volumes landzijde (verblijftijd/doorstroming)

Oplossingen ?

Betere samenwerking tussen ketenpartijen

Efficiënter gebruik terminalcapaciteit (24/7 open)

Centralisatie aan- en afvoer containers via binnenvaart

Bijkomende capaciteit (containers/schepen)

Tijdslijn

2022: geen significante verbetering

- Havencongestie
- Tekort aan containervervoer

2023: eerste tekenen van verbetering ?

- Geleidelijk herstel operationele performantie
- Dalende spottarieven

2024-2025: geleidelijke normalisering vrachttarieven

- Substantieel hoger vrachtniveau dan pre-COVID
- Capaciteitsbeheersing (o.a. via *blank sailings*)
- Langere transittijden (*slow steaming*)

