Over de afgelopen 25 jaar hebben verschillende crisisperiodes elkaar afgewisseld. De periode 1997-2004 met de dotcom crash, de Amerikaanse recessie gevolgd door 9/11 werd gevolgd door florerende scheepvaartjaren 2004-2008 waarin op grote schaal nieuwe schepen werden besteld. Daaropvolgend stortten de scheepvaartmarkten tegelijkertijd met de start van de bankencrisis volledig ineen.

Overcapaciteit in alle scheepvaartsectors hebben in de jaren daarna het beeld bepaald. Geholpen door de internationale banken, die zich sindsdien terughoudend opstellen in de richting van de scheepvaartindustrie, is het orderboek voor tankers, bulkers en containerschepen gedurende de afgelopen jaren dramatisch teruggevallen naar een historisch laag volume.

Aan de aanbodkant zit het wat dat betreft dus goed voor de komende jaren. Aan de vraagkant zijn er onzekerheden wereldwijd door de pandemie, echter massale steun van overheden over de gehele wereld houdt de economie aan de gang. Voor de scheepvaart marketen geldt bovendien dat veel van het in de economie gepompte geld gaat in de richting van infrastructuur en duurzame energieprojecten, juist sectoren waarbij vervoer van grondstoffen en projectlading wordt gevraagd.

Er liggen derhalve kansen voor de internationale scheepvaartsector. Een sector bovendien die ook zelf hard werkt aan verduurzaming. Zo werden met ingang van 1 januari 2020 nieuwe regels voor de internationale scheepvaartindustrie voor uitstoot van zwavel van kracht, waarbij werd bepaald dat de brandstof voor schepen niet meer dan 0,5% zwavel mag bevatten. Dit percentage was daarvoor 3,5%.

De International Maritime Organisation (IMO) kwam onlangs met een plan met als doelstelling de maritieme CO2 uitstoot met 40% te verminderen binnen 10 jaar. Belangrijkste verandering is de introductie van een nieuw systeem om de uitstoot van broeikasgassen door bestaande schepen terug te dringen. Tot nu toe hadden de meeste regels betrekking op nog te bouwen schepen, waardoor reductie hoe dan ook een zaak van lange adem was.

Klimaat- en milieugroeperingen drongen al langer aan op aanpassing van bestaande schepen (retrofit) omdat de IMO-doelstelling van 40% minder emissie van broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 2008 volgens hen anders onmogelijk is. Kortom, ook de scheepvaart sector is in verandering en draagt zijn steentje bij.

Bekijk ook het rapport van Hartland Shipping Services, 26 februari 2021