

Erasmus centre for Urban Port and Transport economics

Ports and maritime update #2, 10 april 2020

Beste lezer,

Wederom sturen wij u een compilatie uit relevante literatuur, databronnen en vakbladen met een interpretatie door de UPT-onderzoekers. Aan deze versie werkten ikzelf, Maurice Jansen en Bart Kuipers mee.

We bezien zowel korte termijn als lange termijn impact en beschouwen de effecten op wereld- en Nederlandse economie, op supply chains en op havens, maritiem en transport. Het is geen gestructureerd overzicht, maar een spin-off van onze dagelijkse bezigheden.

We kregen op de eerste update positieve reacties (en geen boze opzeggingen), reden dat we u een tweede versie sturen. We ontvingen wel enkele verzoeken om ook opgenomen te worden in de verzendlijst, wat mij plezier doet.

Rest mij u—zo u daar al niet mee bezig bent—hele goede Paasdagen te wensen in deze bijzondere omstandigheden.

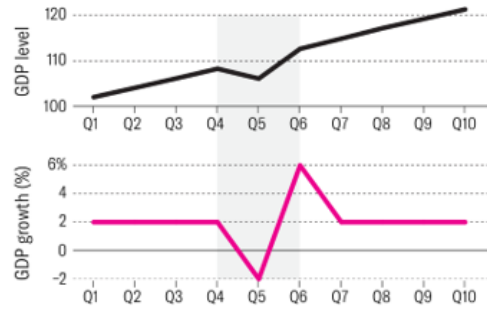
Larissa van der Lugt

Directeur Erasmus UPT

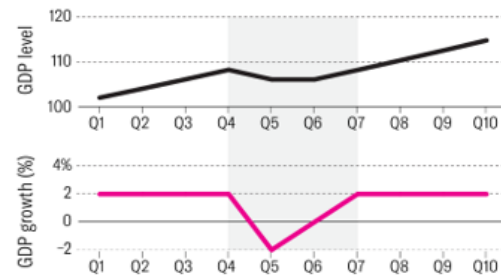
Economic Shock: 3 Scenarios

A V-shaped scenario depicts a classic economic shock, where growth eventually rebounds. In a U-shaped scenario, there is some permanent loss of output after the initial shock. An L-shaped scenario signals real structural damage, with a significant impact on growth.

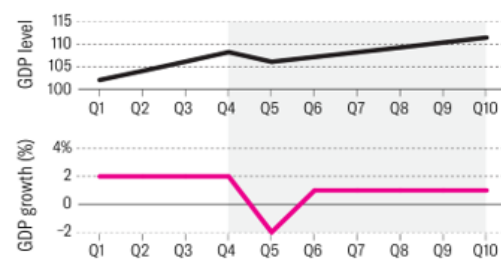
"V" scenario (likely)



"U" scenario (plausible)



"L" scenario (unlikely)



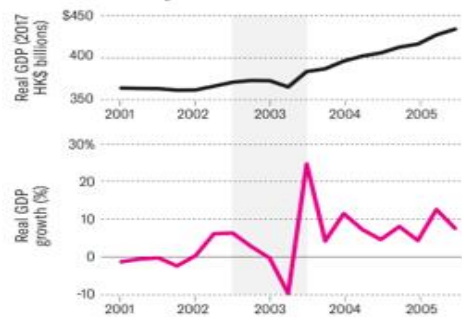
Source: BCG Center for Macroeconomics analysis

HBR

Verloop recessies bij pandemieën

- Philipp Carlsson-Szlezak, Martin Reeves, Paul Swartz schreven een artikel in de Harvard Business Review waarin zij drie vormen van recessie onderscheiden: V, U en L-vormen.
- Hierbij heeft de V- vorm slechts een korte en negatieve impact, de U-vorm een langere maar nog steeds tijdelijk negatieve impact en de L-vorm structurele negatieve impact op economische groei (grafieken boven). De auteurs concluderen dat pandemieën vooral een V-vormig verloop van recessie laten zien (grafieken beneden).
- Aspecten die gaan bepalen of en hoe COVID-19 een korte termijn dan wel een meer structureel negatief effect gaat laten zien zijn: een indirecte deuk in het vertrouwen aan de industriebank, een directe deuk in consumenten vertrouwen, aanpassingen aan de aanbodkant.

2002 SARS – 286 global deaths



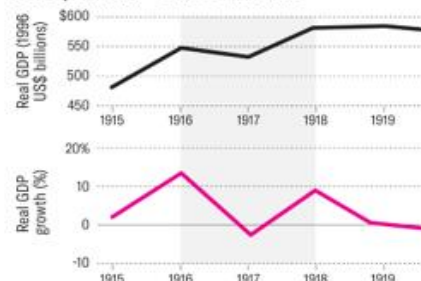
1958 H2N2 ("Asian") flu – 116,000 U.S. deaths



1968 H3N2 ("Hong Kong") flu – 100,000 U.S. deaths



1918 Spanish flu – 675,000 U.S. deaths



Real GDP growth rate (%), quarter on quarter

BRICS	2019 Q4	2020 Q1	2020 Q2
Brazil	0.5	-1.0	-11.0
China	1.4	-10.9	9.2
India	1.2	5.0	-9.3
Russia	0.4	-0.1	-10.5
South Africa	-0.3	-3.0	-7.7
G7			
Canada	0.1	-0.3	-4.5
France	0.8	-2.0	-10.0
Germany	0.0	-3.0	-10.0
Italy	-0.3	-5.0	-10.0
Japan	-1.8	-0.5	-0.4
UK	0.0	-1.4	-9.3
USA	0.5	-1.3	-5.9

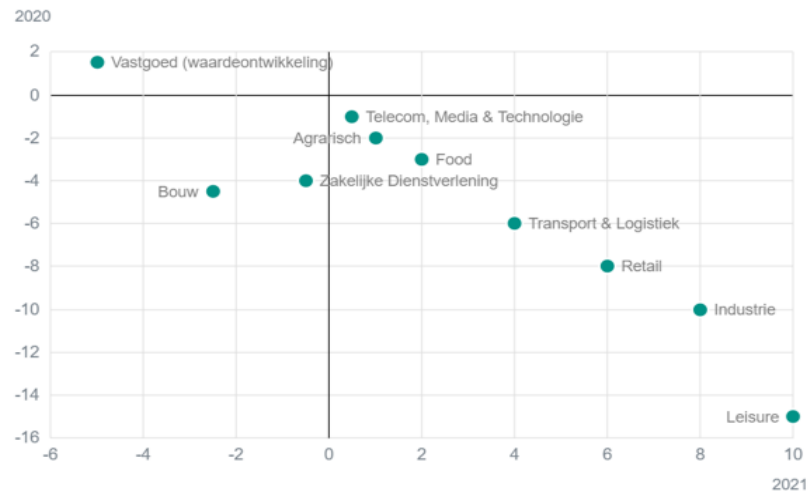
Source: The Economist Intelligence Unit.

Eerste vormen van herstel

- Kan al iets gezegd worden over de vorm van het herstel, uitgaande van de in kaart gebrachte V, U en L-vormen?
- In de tabel linksboven verwacht The Economist dat de Chinese economie na de afname van -10,9% met 9,2% procent groeit in het tweede kwartaal: een duidelijke V. Overall verwacht het blad slechts een groei van 1% voor China in 2020.
- Ook de Nederlandse industrie laat een V-zien als we kijken naar het herstel dat ABN AMRO verwacht voor diverse sectoren in 2021 ten opzicht van 2020. Na een afname met 6% zal de logistiek groeien met 4% in 2021 en ook de sectoren Leisure en Industrie herstellen sterk.
- ABN AMRO ziet een sterk V-gevormd herstel met 2,5% BBP in 2021: sterker dan na de crisis van 2009, toen in 2010 sprake was van een groei van de Nederlandse economie met 1,7%.

Volumegroei per sector in Nederland

Prognoses op basis van toegevoegde waarde



Door ABN AMRO

Country	Employees affected	Production lost
Austria	14,307	16,289
Belgium	30,000	17,725
Croatia	700	-
Czech Republic	45,000	90,379
Finland	4,500	11,222
France	90,000	114,354
Germany	568,518	456,977
Hungary	30,000	47,695
Italy	69,382	79,803
Netherlands	13,500	16,511
Poland	17,284	44,628
Portugal	20,000	19,166
Romania	20,000	51,048
Slovakia	20,000	80,721
Slovenia	2,890	8,950
Spain	60,000	264,384
Sweden	67,000	18,253
United Kingdom	65,455	127,310
TOTAL (EU + UK)	1,138,536	1,465,415

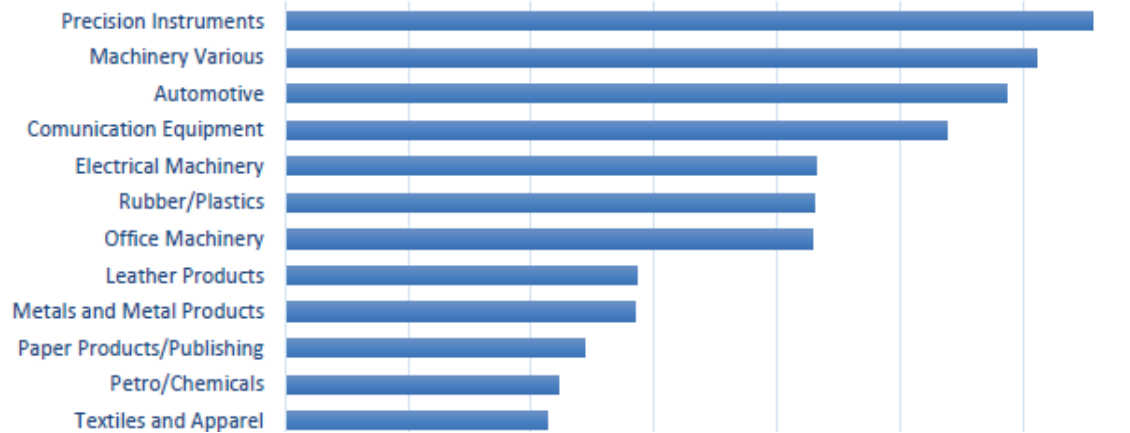
Created with LocalFocus

Bron: [ACEA](#), 6 April 2020

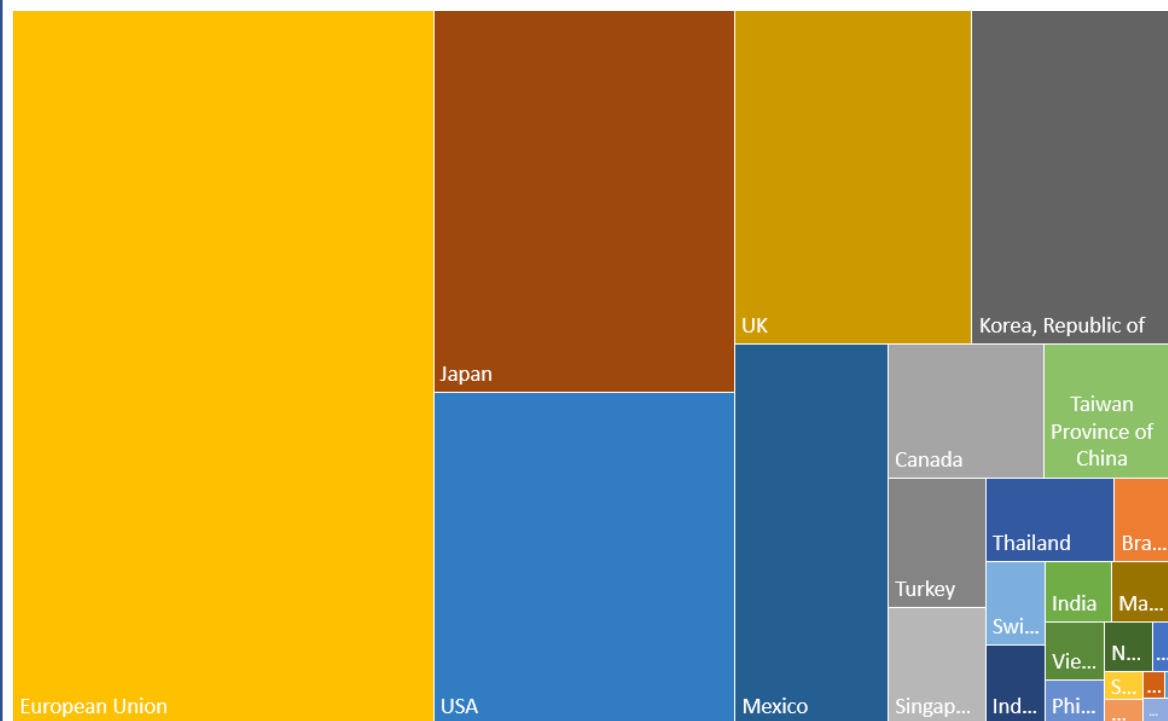
Productieverlies in Europa, meer dan een miljoen banen geraakt in de automotive-sector

- Automotive is een belangrijke sector voor de transport- en logistieke sector vanwege de intensieve en complexe logistieke processen. In Nederland produceert VDL Nedcar personenauto's en daarnaast gaat het om DAF, Scania en andere producenten—en aanvullend om diverse toeleveranciers.
- Over heel Europa liggen productielijnen stil. Het productieverlies op dit moment 1,5 miljoen voertuigen, waarvan 16,5 duizend in Nederland. Dit is inclusief auto's, vrachtauto's, bestelbusjes, en bussen.
- De gemiddelde shutdown is momenteel 18 dagen. Meer productieverlies wordt verwacht als shutdowns worden verlengd en meer fabrieken worden stilgelegd.

China's integratie in Global Value Chains, per sector



Economieën het meest geraakt* door China's lockdown



Internationale supply chains onder druk

- De impact van het COVID-19 virus laat zich het sterkst zien in supply chains waarin China een groot aandeel heeft. Enerzijds omdat China als 'fabriek van de wereld' een belangrijk aandeel inneemt en anderzijds omdat China als eerste land te maken kreeg met het virus.
- De impact van COVID-19 op internationale supply chains zal de komende tijd duidelijker worden. Wat de statistieken van UNCTAD al wel laten zien is dat sectoren met complexe ketens zwaarder getroffen zullen worden, zoals de automotive industrie, precisie-instrumenten en machines.
- Supply chains in economieën die sterk met elkaar verweven zijn zullen meer hinder ondervinden, vooral in landen waar de uitbraak van het virus zich het sterkst heeft gemanifesteerd.

*: US\$ million from a 2 percent reduction of China exports in intermediate inputs

Bron: UNCTAD, COVID-19 impact, 4 maart 2020

Belangrijkste conclusies Weekly Port Economic Impact Barometer (by Notteboom and Pallis)

36 % meldt toename bezettingsgraad warehouses

22 % meldt vertraging in cross-border wegtransport

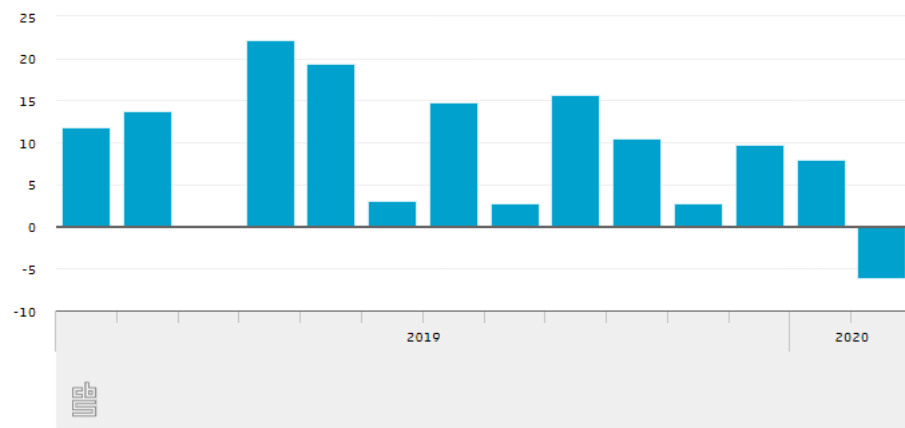
40% van havens meldt middelmatige daling scheepsaanlopen (5-25%)

Enkele havens (2-5%) melden een afname van meer > 25%

Blank sailings worden nu massaal aangekondigd

Goederenimport uit China, waarde

% verandering t.o.v. een jaar eerder



* voorlopige cijfers

Effecten van order lead times

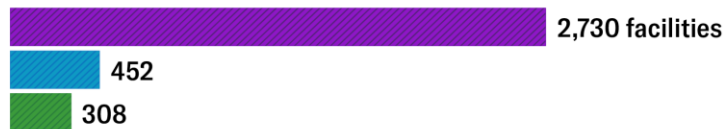
- De aankooporder lead times (doorlooptijden) voor producten uit China zijn vaak wel 10-12 weken lang—en soms zelfs nog langer.
- Dat betekent dat een groot deel van de orders gedaan voor 21 januari daarmee nu net aan het einde van de pijplijn zit of vanwege de vertraging opgelopen aan de Chinese kant nog steeds in de pijplijn.
- De vanaf half maart optredende vraaguitval aan Europese zijde heeft tezamen met de inhaalslag van de eerste lockdown aan Chinese zijde de DC's doen vollopen—zie tabel boven. Nu stopzetten/uitstellen van orders—zoals na half maart naar alle waarschijnlijkheid pas werkelijk in grote mate is gebeurd—heeft dan pas echt in mei en juni zijn grote effect. Pas dan verwachten wij een echte afname.

Dependence on Quarantined Areas

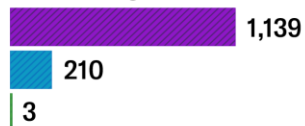
The world's largest 1,000 companies or their suppliers own more than 12,000 facilities — factories, warehouses, and other operations — in Covid-19 quarantine areas.

China (quarantined areas) Italy (all) South Korea (all)

Sector: Automotive, industrial, heavy machinery



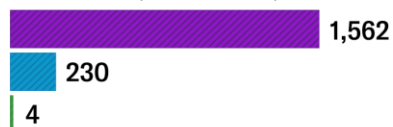
Consumer goods



High tech, semiconductor, consumer electronics



Life science, health care, medical devices



Other



Note: Most-current data available as of March 2, 2020.
Source: Resilinc

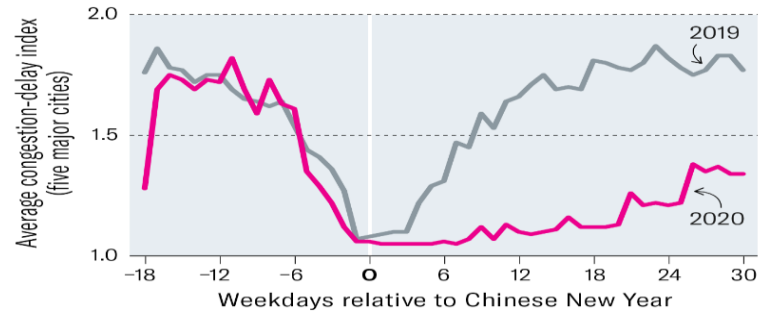
Illustratie impact op supply chains van mondiale bedrijven

- De directe verbondenheid van grote bedrijven met andere delen van de wereld – in hiernaast geïllustreerd geval met grootste door COVID geraakte landen – is vooral voelbaar in de sectoren automotive, zware machine-industrie, high tech-industrie, semi-conductors en consumentenelektronica.
- De grafiek hiernaast laat nog alleen de directe faciliteiten zien. Een minstens zo groot effect zit in de zogenoemde 2nd en 3rd tier toeleveranciers.
- Volledige mapping van de supply chain tot aan de herkomst van grondstoffen wordt steeds meer cruciaal om de echte afhankelijkheden en risico's in kaart te brengen.

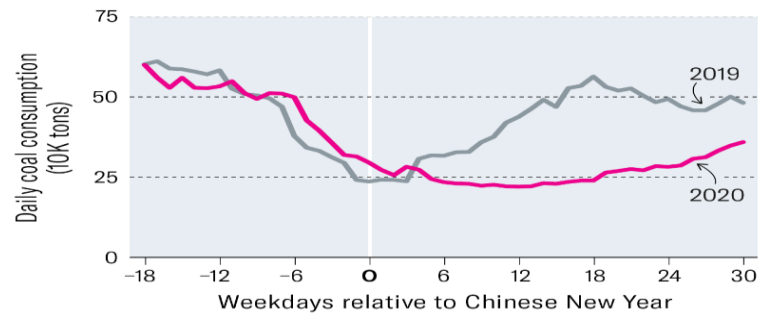
Impact of Covid-19 in China: Emerging Signs of Recovery

China appears to be in the early stage of an economic rebound, according to data for three benchmarks.

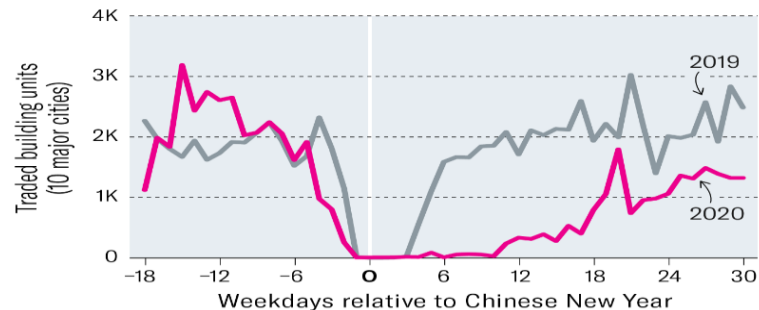
People and goods are starting to move again.



Coal consumption is increasing, which indicates that production is resuming.



Property transactions are resuming, signaling that confidence isn't broken.

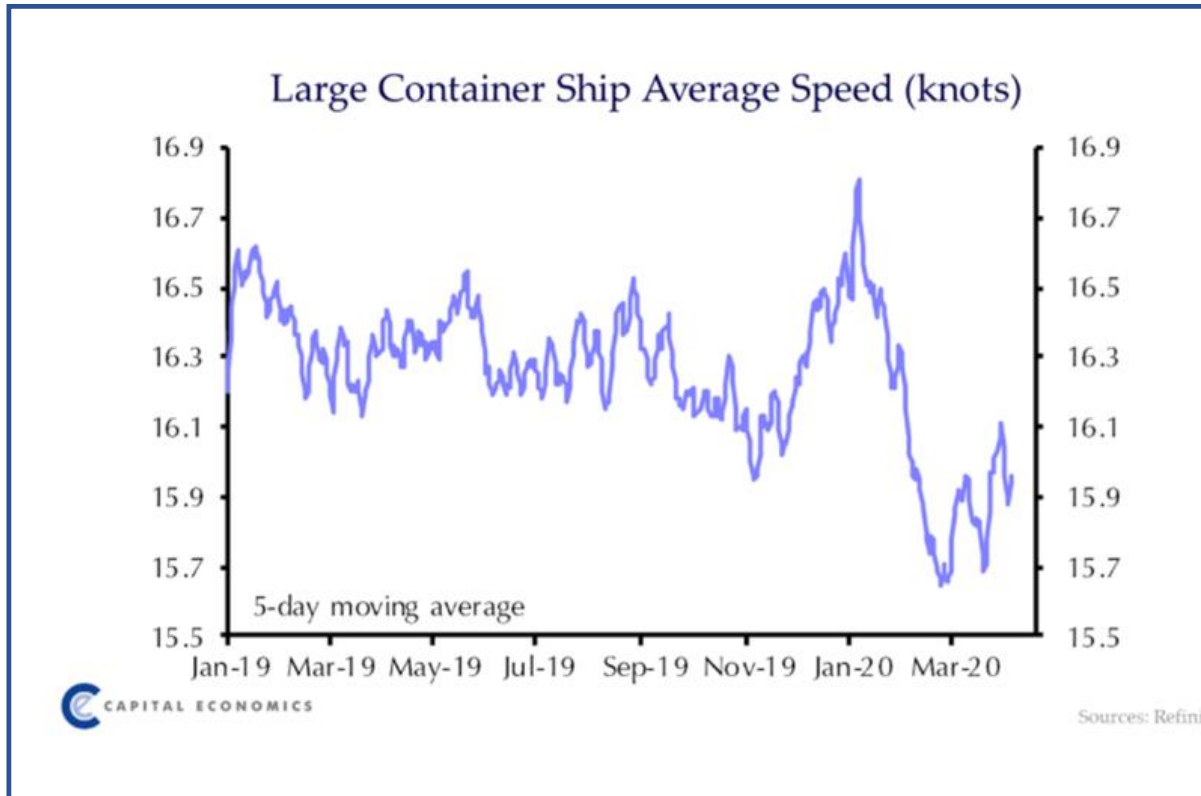


China rapporteert verdere signalen van herstel

- Wuhan vierde het einde van de lockdown. Het al eerder opgemerkte herstel na sterk verval in de havens geldt ook voor de bredere economie.
- "De China Port & Harbor Association meldt dat uit gegevens van het ministerie van Industrie en Informatietechnologie blijkt dat op 28 maart de gemiddelde exploitatiegraad van industriële ondernemingen 98,6 procent bedroeg"
- De overslag groeit sinds half maart; in de regio Hubei is meer dan de helft van de vrachthavens weer actief inclusief de haven van Wuhan—zoals blijkt uit AIS-data (zie onder).



“Super slow steaming”

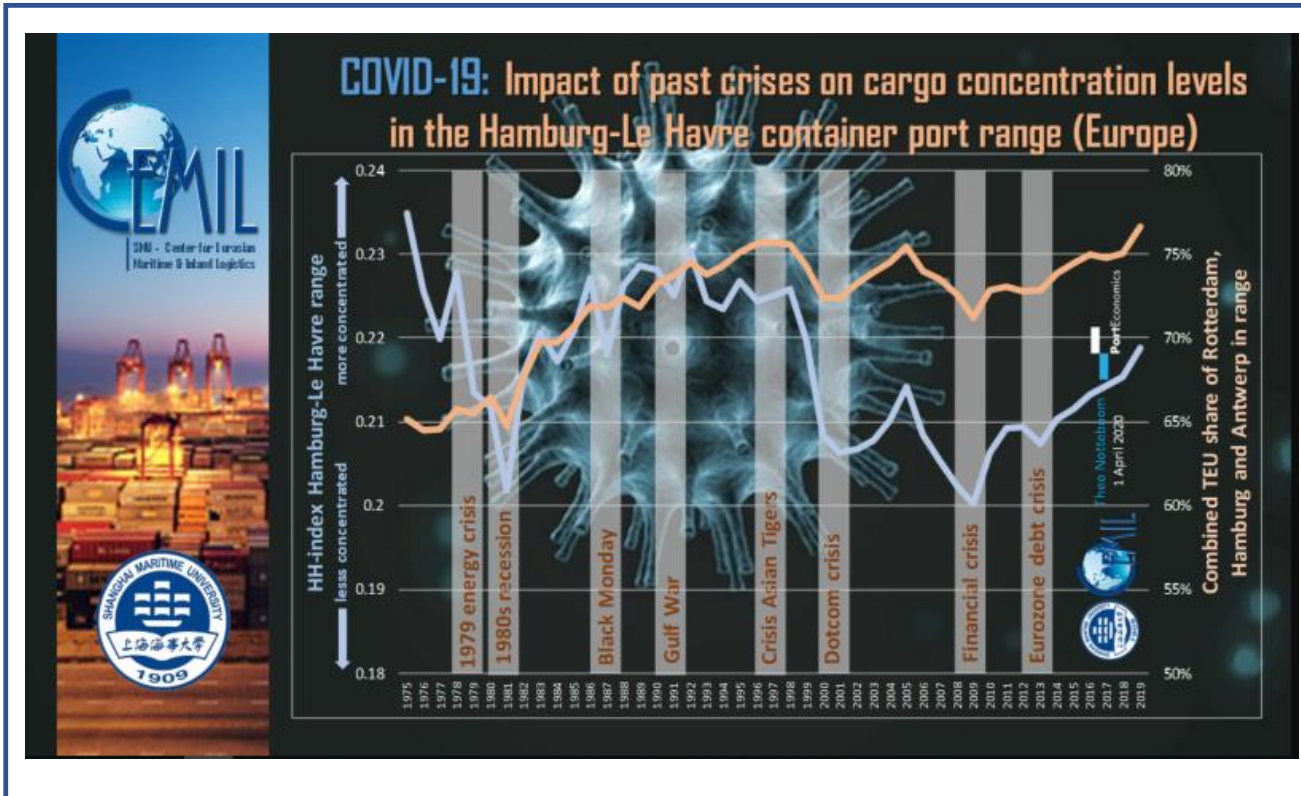


Bron: www.capitaleconomics.com/the-economic-effects-of-the-coronavirus/

- Opvallend is de scherpe afname van de gemiddelde snelheid van containerschepen in maart. Dit valt te verklaren doordat reders niet alleen capaciteit uit de markt halen door ‘blank sailings’ maar ook door de snelheid te verlagen waardoor meer capaciteit gebruikt wordt en waardoor supply chains worden vertraagd. Er wordt inmiddels zelfs om Kaap de Goede Hoop gevaren vanuit capaciteitsmotieven.
- Tussen Azië en de VS is overigens sprake van een tegengestelde ontwikkeling, waarbij luchtvracht wordt vervangen door *premium ocean services* en juist veel sneller wordt gevaren.
- De piek die opbouwt naar januari 2020 heeft alles te maken met de opbouw naar het Chinese Nieuw jaar. Er lijkt sprake van een langzame trend in 2019 naar slower steaming.

Theo Nottebooms grafieken

- Haveneconoom Theo Notteboom is het intellectuele & creatieve brein achter de meest uitdagende grafieken over het Europese havensysteem—nu ook over de impact van COVID-19 op dit systeem.
- De oranje lijn (grafiek links) laat het gecombineerde marktaandeel van de drie grootste havens in de Hamburg-Le Havre range zien. De blauwe lijn geeft de Herfindahl-Hirschman Index voor de range weer: een concentratie-index. Hoe hoger de index, hoe sterker de concentratie in enkele havens.
- Na elke crisis blijkt de concentratie te dalen: grote havens worden sterker geraakt. De Coronacrisis lijkt dit te bevestigen door de impact van blank sailings in grote container-hubs.
- Ook near-sourcing zou op de lange termijn meer intraregionale stromen in kleine havens kunnen laten zien.



Bron: <http://www.porteconomics.eu/2020/04/03/portgraphic-covid-19-cargo-concentration-pattern-hamburg-le-havre-range/>

Damen Shipyard verliest buitenlandse order maar haalt binnenlandse orders binnen



<https://www.swzmaritime.nl/news/2020/04/06/more-orders-from-dutch-shipowners-for-damen-shiprepair/>

- De vestiging van Damen Shipyard repair in het havengebied van Amsterdam, loopt veel orders mis van buitenlandse rederijen door het Coronavirus.
- Door de strikte veiligheidsmaatregelen melden zich echter steeds meer Nederlandse rederijen bij de scheepswerf. Voor de Coronacrisis gebeurden de werkzaamheden voornamelijk in het buitenland maar deze worden nu naar Nederland verplaatst.
- Manager Harco Groen van Damen Shiprepair meldt dat de werf in Amsterdam na de nodige aanpassingen weer op “volle toeren draait”.