

## Algemeen

In ieder geval voor hen die export georiënteerd zijn, is het een lastig situatie. Allereerst is er weinig dynamiek. Fabrieken geven aan voorlopig niet te willen kopen. Ook rederijen geven geen blijk van begrip, noch support aan hen die het hele jaar van lading voorzien. Diverse afvaarten worden geschrapt en geprobeerd wordt tariefsverhogingen door te voeren. Enerzijds om een balans te krijgen in de aantallen lege containers her en der in de wereld, anderzijds om de hogere brandstofkosten voor laagzwavelhoudende brandstoffen, dit vanwege een nieuwe Europese regelgeving, gecompenseerd te krijgen. Dus alleen maar meer kosten terwijl daarentegen juist de (Aziatische) papierindustrie haar zinnen heeft gezet op prijsverlagingen. Het gevolg laat zich raden, een impasse.

## Indonesië

De fabrieken die verpakkingsmateriaal maken ervaren stagnerende afzet. En, net zoals in China, dreigt ook hier nu al overcapaciteit. Toch worden er nog steeds de bouw van nieuwe machines aangekondigd en geïnstalleerd. De krantenpapier industrie heeft het ook erg moeilijk. Zo erg zelfs dat, net zoals bij ons, sommige machines ongebouwd worden voor de productie van..... ja wel, verpakkingskarton.

Een ander verschijnsel wat we in Europa ook al wel kennen is het feit dat soms fabrieken worden overgenomen door partijen die absoluut geen affiniteit met de papier-industrie hebben. Partijen (Hedge-funds) met relatief veel liquide middelen die denken dat investeren in een papierfabriek meer rendement op zal leveren. Of het nu bij de papierindustrie allemaal zo goed gaat!? Vrijwel alle Indonesische fabrieken klagen steen en been over de kwaliteit van het oud papier. Tuurlijk, het heeft er ook mee te maken dat de honger naar papiervezel voorlopig gestild is. Maar toch, de fabrieken hebben niet altijd helemaal ongelijk.

De samenstelling van het geleverde papier, ook dat uit Europa, is bij tijd en wijlen absoluut voor verbetering vatbaar. Op dit moment zijn de leveranties uit het Midden-Oosten sterk toegenomen. Meestal gaat dit materiaal naar India maar daar is er 'de rek' er ook een beetje uit. En omdat China ook niet echt 'in de markt' is wordt Indonesië nu overspoeld met aanbiedingen uit Australië en USA. De lokale inzameling is op dit moment zo'n succes (overeenkomstig met China) dat (kleinere) fabrieken daarmee nu al voor zo'n 60% in hun behoefte kunnen voorzien.

Wat zegt ons dit? Dit betekent dat we ons bewust dienen te zijn dat binnen 4-5 jaar de export van oud papier naar Azië niet vanzelfsprekend is. Als in Azië de noodzaak om te importeren afneemt heeft dit onwillekeurig een impact op de Europese op prijzen en afzetmogelijkheden. Mijn advies is (misschien is dit 'preken voor eigen parochie'), laten we 'ze' nog maar even koesteren want voordat je het weet gaan er deuren dicht.

## China

Tijdens de BIR-vergadering in Parijs was het sentiment over China niet optimistisch. (Bij de Paper Recycling Conference in Milaan waren overigens de geluiden niet veel anders). Er werden zorgen geuit over de gestage neergang in vraag vanuit China. Er werd zelfs gemeld dat dit wel eens 12% minder zou kunnen zijn. Maar ook de continue strenger wordende (Chinese) regelgeving en de voortdurende druk om aandacht aan de kwaliteit te geven, werden als zorgelijk aangemerkt. De president van de Papierdivisie kwam zelfs met de opmerkelijke oproep '*leveranciers moeten zich meer gaan richten op de kwaliteitseisen van hun afnemers*'. (!) Maar we hebben toch onze CEPI/ERPA EN643 kwaliteit definities al? Die zijn toch duidelijk genoeg, dus waarom dan deze oproep? Of richt hij zich tot de notoire mixers/mengers die de branche kennelijk nog steeds heeft? Omdat niet-zelf-exporterende leveranciers hier niet mee bekend zijn, hier een mooi voorbeeld van die strenger wordende Chinese regelgeving. Indien een exporteur containers naar China wil exporteren dan dient de rederij 24 uur voorafgaand aan de afvaart een complete Bill-of-Lading aan de Chinese douane te overleggen. Om hier toe in staat te zijn dienen de containers daarom uiterlijk 3 dagen voor de afvaart ingeleverd te worden en door de Nederlandse douane te zijn uitgeklaard. Bij niet juiste en/of tijdig ingediende documenten gaan de containers niet mee. Dit, in combinatie met de beperkte periode van inleveren van containers binnen 3 dagen, maakt export naar China er operationeel niet makkelijker op.

## Vietnam

Zo tegen het einde van het jaar willen/moeten fabrieken hun voorraden (oud) papier afbouwen. Omdat velen nog relatief dure voorraden hebben willen ze dit versneld doen. Dit betekent dat ze geen interesse hebben in nieuwe importen, los van de vraag of ze daar de benodigde dollars voor zouden hebben.