



Algemeen

Het Chinese nieuwjaar is inmiddels aan de gang en het jaar van de aap is ingeluid. Laten we hopen dat het dit nieuwe jaar niet zo onstuimig zal gaan in (oud) papier land als op de Chinese beurzen nu.

Maar toch zijn er 2 zaken die om aandacht vragen. Ten eerste: 2 weken geleden zijn in de US de oud-papierspecificaties onder loop gehouden en, dit om consensus te krijgen, konden alle partijen in de keten door stemming hun voorkeur laten blijken. Wellicht is dit ook iets om in Europa te introduceren. De conclusie was dat voor (A)OCC wordt vastgehouden aan de bestaande specificatie en dat er geen "B" kwaliteit wordt geïntroduceerd. Wel werden er 3 mixed paper kwaliteiten vervangen door 3 nieuwe zodat deze qua specificatie meer aansluiten c.q. duidelijkheid geven aan de 'echte' samenstelling. Oud papier specificaties vaststellen op zich is natuurlijk altijd prima en deze actualiseren ook. Maar we weten ook dat papier geduldig is. Immers, het hebben van specificaties is iets anders dan er ook mee werken of er naar handelen.

Het tweede punt van aandacht is het volgende: Met ingang van 1 juli 2016 wordt het officieel wegen van containers voordat deze aan boord van een zeeschip worden geladen wettelijk verplicht. De wijziging komt voort uit het SO-LAS-verdrag (Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee - International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS).

De weegplicht is in het leven geroepen om onder andere te voorkomen dat de stabiliteit van zeeschepen in gevaar komt en de hoeveelheid containers aan boord samen te zwaar zijn. Indien de werkelijke gewichten van containers die aan boord geplaatst zijn niet overeenkomen met de in de scheepsdocumenten door de verlader opgegeven bruto gewichten kunnen dit soort situaties ontstaan. Concreet zal dit inhouden dat nog voordat de boot vertrekt de (kopie) weegkaartjes, samen met de Annex VII en paklijst, van de laadplaats bij de douane cq rederij overlegt dienen te worden. Indien u dus verkoopt/levert aan exporteurs zult ook u hiermee te maken krijgen.

Indonesië

Begin januari zag het er naar uit dat de Indonesische fabrieken weer normaal in de markt zouden zijn. Er werd redelijk gekocht, weliswaar nog niet de normale volumes, maar toch, er was weer activiteit. De prijzen waren ook werkbaar en t.o.v. de Chinese kopers concurrerend. Men diende ook eigenlijk wel te kopen want de voorraden waren aardig geslonken.

Er was (of is) nog steeds ook goede vraag c.q. behoefte aan OI-druk. Maar, men kon (en kan) bij lange na mee niet met de prijzen mee die in b.v. Korea betaald worden.

Eind januari kwam er echter een kentering. De lokale prijzen duikelden, dit door de algehele financiële/economische onzekerheid in Azië, plotsklaps danig naar beneden. Ter illustratie: op dit moment liggen de lokale prijzen voor karton zo'n \$20,-/mt onder de prijzen voor materiaal uit Europa en de US. De keuze is dan erg snel gemaakt. De voorraden worden op dit moment aangevuld met goedkoop eigen lokaal materiaal. Leveringen vanuit import (onze export dus) worden vertraagd c.q. on hold gezet.

De verwachting is dat eind februari er zeker nieuwe vraag zal zijn en wij melden ons dan graag bij u met onze mogelijkheden

Vietnam

Fabrieken hebben op dit moment nog downtime i.v.m. het Chinese Nieuwjaar. Dit betekent dat er de komende 2 weken weinig tot geen activiteit zal zijn. De afgelopen weken is ook hier redelijk gekocht en prijzen waren overeenkomstig.

Maar helaas moest de lokale munt wederom terrein prijs geven op de dollar. Mede door de afwaardering van de Chinese Yuan is de lokale munt nu op een dusdanig lage koers dat importen van b.v. oud papier er alleen maar duurder op geworden is.

Ondanks deze enigszins ongunstige omstandigheden blijft de overheid de papierindustrie 'supporten' door het verkrijgen van financiële middelen sneller en makkelijker te maken.

Immers, ook hier is de papierindustrie en de ontwikkeling ervan een speerpunt in meerjaren planningen.