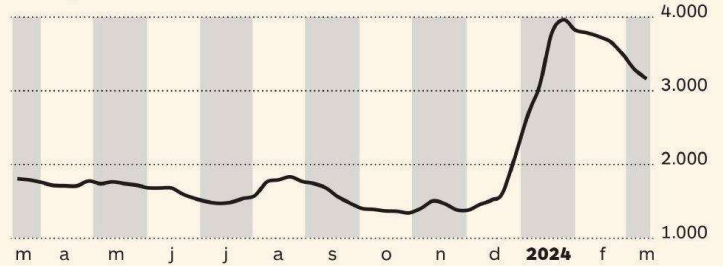


# Daling containerprijzen wijst op slabakkende economie



## CONTAINERPRIJZEN ZAKKEN TERUG

Drewry World Container Index (WCI) in dollar per TEU\*



Bron: Drewry \*Een 40-voetcontainer

**De prijs voor het verschepen van een container daalt weer, hoewel de crisis in de Rode Zee nog niet voorbij is en schepen blijven omvaren, met hogere brandstofkosten als gevolg. 'De prijzen dalen omdat onze wereldeconomie slabakt.'**

De prijs voor het verschepen van een 40 voetcontainer is deze week met 4 procent gedaald naar 3.162 dollar. Dat blijkt uit de containerindex van het maritieme marktonderzoeksbureau Drewry. Sinds eind januari is de prijs zelfs met 17 procent gezakt. Toch is de containerscheepvaart nog niet uit de woelige wateren, want een jaar geleden lag de prijs 77 procent lager dan nu.

De prijzen schoten de voorbije maanden de hoogte in door de aanhoudende en steeds agressievere aanvallen van Jemenitische Houthi-rebellen. Sinds oktober vorig jaar belagen ze schepen in de Rode Zee met raketten en drones. Dat leidde deze maand tot een [eerste gezonken schip](https://www.tijd.be/politiek-economie/internationaal/midden-oosten/voor-het-eerst-vrachtschip-gezonken-na-raketaanval-houthi-s/10530888.html) (https://www.tijd.be/politiek-economie/internationaal/midden-oosten/voor-het-eerst-vrachtschip-gezonken-na-raketaanval-houthi-s/10530888.html) en de [eerste dodelijke slachtoffers](https://www.tijd.be/dossiers/oorlog-israel-hamas/voor-het-eerst-doden-bij-houthi-aanval-nabij-rode-zee/10531688.html) (https://www.tijd.be/dossiers/oorlog-israel-hamas/voor-het-eerst-doden-bij-houthi-aanval-nabij-rode-zee/10531688.html). De Jemenitische kapers laten zich voorlopig niet afschrikken door represailles van het Amerikaanse leger.

Veel scheepvaartgroepen zijn dus nog genoodzaakt [de cruciale doorvaartroute via de Rode Zee en het Suezkanaal links te laten liggen](https://www.tijd.be/ondernemen/transport/aanhoudende-aanvallen-op-schepen-dreigen-wereldhandel-te-verstoren/10514173.html) (https://www.tijd.be/ondernemen/transport/aanhoudende-aanvallen-op-schepen-dreigen-wereldhandel-te-verstoren/10514173.html) en raden hun schepen aan rond Afrika te varen, via Kaap de Goede Hoop. Die route is veel langer en vereist meer brandstof, maar maakt ook dat een schip en zijn bemanning langer onbeschikbaar zijn om een volgende lading te vervoeren.

## Slechte conjunctuur

Desondanks dalen de prijzen de jongste weken. Maar dat is niet zo positief als het lijkt, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). De daling komt niet doordat rederijen alternatieven voor de route door de Rode Zee hebben gevonden, maar door de slechte conjunctuur en de dalende vraag naar goederen.

'Na veel vette jaren sputtert de Chinese economie en ook Duitsland, de motor van de Europese welvaart, doet het niet goed. Onze wereldeconomie slabakt, en dat is slecht voor de scheepvaart. Havenoperatoren melden dat de trafiek de voorbije maanden sterk is verminderd. Er worden gewoonweg minder containers vervoerd en dat drukt de prijs.'

Dat heeft ook een invloed op onze havens. 'De containerbehandelaar MPET in de Antwerpse haven moet zich nog niet al te veel zorgen maken', zegt Vanelslander. 'Met MSC ([grootste scheepvaartbedrijf ter wereld, red.](#)) als grootste klant en aandeelhouder zullen er altijd voldoende containers passeren. MPET behandelt ook veel [transshipments](#), het overladen van containers van een inkomend op een uitgaand zeeschip. Een speler als DP World ([ook actief in Antwerpen, red.](#)) zou het wel moeilijker kunnen krijgen.'

## Historisch verkiezingsjaar

Ondertussen ettert de crisis in de Rode Zee verder. Om die op te lossen zijn volgens Vanelslander vooral sterke wereldleiders nodig die met elkaar in gesprek durven te gaan. 'Maar dat zie ik in 2024 niet gebeuren. Het is een historisch verkiezingsjaar, zowat de helft van de wereldbevolking trekt naar de stembus. Daarom laten veel politici momenteel hun tanden zien en tonen ze zich weinig compromisbereid.'

'Er heerst ook veel onzekerheid. Wat zal bijvoorbeeld gebeuren als Donald Trump in november de Amerikaanse presidentsverkiezingen wint?', zegt Vanelslander. Het is onzeker of hij voor een diplomatieke oplossing zou kiezen, iets waaraan de VS momenteel wel zouden werken. Volgens de Britse zakenkrant Financial Times hebben Amerikaanse en Iraanse vertegenwoordigers in januari voor het eerst in tien maanden geheime gesprekken gehad in Oman, dat als bemiddelaar optrad.

De Amerikanen willen Iran, dat de rebellen in Jemen openlijk steunt en van wapens voorziet, ervan overtuigen zijn grip te lossen. Volgens een Iraanse functionaris heeft Iran echter 'slechts een vorm van spirituele invloed op de rebellen'. 'We kunnen de Houthi's niets dicteren, maar we kunnen wel onderhandelen en praten.'

## Russische treinen

Intussen zoeken transportbedrijven verder naar alternatieven. Zo komen sinds het begin van de Rode Zee-crisis opvallend meer goederen op treinen van Azië via Rusland naar Europa. Het gaat om een toename van meer dan 40 procent, meldt Financial Times. Omdat de goederen niet Russisch zijn, ontsnappen ze aan de sancties die Europa het land heeft opgelegd wegens de oorlog in Oekraïne.

'Die routes werden in het verleden al gebruikt voor hoogwaardige en technologische goederen', zegt Vanelslander. 'De vervoerstijd is korter dan via de zee. Vanuit China kan je een container in 15 dagen tot in Europa krijgen, maar via het water reken je het best op het dubbele. Toch is het geen heiligmakend alternatief. De capaciteit van de treinen is veel beperkter dan die van schepen, die bijna oneindig veel goederen kunnen vervoeren.'

In de Antwerpse haven beschouwen ze omvaren langs Kaap de Goede Hoop alvast als het nieuwe normaal. 'De prijzen zullen niet dalen naar het niveau van voor de Rode Zee-crisis zonder dat die wordt opgelost', klinkt het daar.

## De essentie

- Door de aanhoudende en steeds agressievere aanvallen van Jemenitische Houthi-rebellen verkeert de containerscheepvaart nog altijd in moeilijk vaarwater.
- Toch is de prijs per container sinds eind januari al met 17 procent gedaald.
- Volgens transporteconoom Thierry Vanelslander komt dat door de sputterende wereldeconomie. Daardoor daalt de vraag naar goederen en worden gewoonweg minder containers vervoerd. Dat drukt de prijs en kan zowel havenoperatoren als de scheepvaart in de problemen brengen.

## Containerrederijen waarschuwen voor overcapaciteit

De Deense rederij Maersk en haar Duitse sectorgenoot Hapag-Lloyd waarschuwden donderdag voor het wereldwijde overaanbod aan containers. Maersk-CEO Vincent Clerc zei op de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering dat de overcapaciteit van de containervaart in 2024 stevig zou inhakken op de winst. De toestroom van nieuwe containerschepen vergrootte de capaciteit van de sector vorig jaar met 9 procent en naar verwachting komt daar de komende twee jaar nog zo'n 18 procent bij, voorspelt de CEO. Bij Hapag-Lloyd, dat donderdag zijn jaarresultaten voorlegde, was de teneur dezelfde. De rederij zag 83 procent van zijn nettowinst in 2023 in rook opgaan door de crisis in de Rode Zee en het capaciteitsoverschot. Het bedrijf ziet zich daardoor genoodzaakt fors te besparen.

[Emilie Moors](#)