

# Tweede grootste rederij vaart niet meer langs economische slagader



**Na aanvallen van Houthirebellen uit Jemen op een containerschip van Maersk kondigt de Deense rederij opnieuw aan dat ze haar schepen niet meer over de Rode Zeeroute laat varen. Hoe groot kan de impact zijn als de maritieme slagader van de wereldeconomie geblokkeerd raakt?**

Het ging er op oudjaarsavond toe tussen de Amerikaanse marine en de Houthirebellen uit Jemen. Bij een treffen brachten Amerikaanse helikopters drie Houthischepen tot zinken nadat die het Maersk-schip Hangzhou hadden aangevallen.

Op nieuwjaarsdag kondigde Maersk, de tweede grootste containerrederij ter wereld (net na MSC), voor de tweede keer in een week tijd aan dat zijn schepen 48 uur niet meer door de Rode Zee zullen varen 'om de veiligheidssituatie te kunnen inschatten'. De nieuwe aanval ondermijnt de pogingen van de Verenigde Staten om via een maritieme veiligheidsmacht het scheepvaartverkeer op de Rode Zee te hervatten. Enkele rederijen schortten hun Rode Zeeroutes op na al meer dan 20 aanvallen van Houthirebellen op containerschepen en tankers.

Volgens cijfers van het maritieme logistiek bedrijf Flexport vermeed zaterdag de helft van de containervloot die regelmatig door de belangrijke maritieme slagader van de Rode Zee en het Suezkanaal vaart, deze route vanwege de dreiging van aanvallen. 299 schepen met een gezamenlijke capaciteit van 4,3 miljoen containers veranderden van koers of planden een koerswijziging, ongeveer het dubbele van de week ervoor.

Wereldeconomie

Naarmate de onzekerheid en de onrust aanhouden, wordt de impact op de wereldeconomie mogelijk groter dan verwacht. Dat heeft alles te maken met het belang van de Rode Zee en het Suezkanaal, die Zuid oost-Azië verbinden met West-Europa. Zo'n 12 procent van de wereldhandel verloopt via die maritieme slagader. Elk jaar passeren er 20.000 schepen, vooral olie- en gastankers en containerschepen. Elke dag stromen 1 miljoen vaten olie en 8 procent van al het vloeibaar gas langs die scheepvaartroute, net als 30 procent van alle containers.

Toen in maart 2021 het containerschip Ever Given het Suezkanaal een week blokkeerde, ontregelde dat het wereldwijde maritiem transport. Er ontstond een file van 370 schepen. De rest van het verkeer moest rondvaren via de zuidelijke punt van Afrika, Kaap de Goede Hoop. De beheerder van het Suezkanaal (Egypte) verloor elke dag 15 miljoen dollar aan - inkomsten. Volgens berekeningen van Lloyd's List, een specialist in maritieme data, blokkeerde het gestrande schip elke dag voor 6,9 miljard dollar aan handel. 'Het dramatische aan die situatie was dat er toen tegelijk een enorme postcovid-explosie was in de vraag', zegt Christa Sys, professor maritieme economie van de Universiteit Antwerpen.

Net voor Kerstmis raamde het informatiebureau S&P Global de stijging van de kosten voor transport tussen Azië en Europa door de nieuwe dreiging op de Rode Zee op zowat 15 procent. De Shanghai Containerized Freight Index, de meest - gebruikte index voor vrachttarieven, explodeerde tussen 22 en 29 december van 1.500 naar 2.700 euro voor een 20 voet-container. Begin december was dat 1.000 euro. 'Dat is bovendien de basisprijs, waarop de rederijen nog toeslagen vragen', zegt Sys. 'Om seizoenspieken, wisselkoerseffecten of hogere brandstofprijzen te compenseren, maar ook als - gevarenpremie. Door de dreiging in de Rode Zee is er sinds enkele weken een toeslag gekomen van 100 à 1.200 euro per container.'

### Langs de Kaap

Omvaren langs Kaap de Goede Hoop dan maar? Dat is een pak duurder door de hogere brandstofkosten. Van Taiwan naar Rotterdam varen via Kaap de Goede Hoop duurt 34 dagen in plaats van 25 dagen via het Suezkanaal. Volgens Lloyd's List kost scheepsbrandstof (bunkerolie) langs die alternatieve route bovendien meer dan in de traditionele bunkerhubs als Singapore, Rotterdam of Fujairah (Emiraten). 'Daar staat tegenover dat bunkerolie algemeen vrij goedkoop is', zegt Sys. Omvaren langs Kaap de Goede Hoop kost 1 miljoen dollar extra, maar spaart de 850.000 dollar kosten van het gebruik van het Suezkanaal uit. Het verlies bedraagt dus maar 150.000 dollar.

Maar ook de verzekeringspremies zijn gestegen. Waar ze doorgaans 3 procent van de totale vrachtkosten bedragen, is dat voor schepen die nu langs de Rode Zee varen gestegen naar 10 procent.

Over de economische gevolgen van die hogere kosten is Flexport duidelijk. 'Als de problemen aanhouden, kunnen ze leiden tot hogere prijzen voor allerlei producten, van sneakers over voedsel tot olie.' De hogere scheepvaartkosten worden meteen doorgerekend aan de klanten. Meerdere internationale bedrijven, waaronder Electrolux en IKEA, lieten al weten met bevoorradingsproblemen te kampen. Ook de energiemarkt reageerde nerveus op de onrust. De voorbije dagen zakte de olieprijs opnieuw, maar het is afwachten hoe het vandaag uitpakt bij de heropening van de oliehandel.

In combinatie met verstoringen bij een door droogte geteisterd Panamakanaal op het westelijk halfrond zien economen de stijging van de tarieven voor vrachtschepen als een tegenwind voor de strijd tegen de inflatie. 'Het kan economisch nog alle kanten uit', zegt Sys. 'Ik ben geen militair expert, maar de risico's zijn niet te vergelijken met een technische blokkade als die door de Ever Given, die amper een week duurde. Ik verwacht dat de onzekerheid langer zal aanhouden.'

'Een geluk is dat de wereldwijde vraag laag is en dat de scheepswerven vol zitten met schepen die de overcapaciteit nog dreigen te vergroten. Dat drukt de prijzen. Maar rondvaren langs Afrika kan die overcapaciteit snel opeten, waardoor de vracht tarieven toch weer kunnen stijgen. Er spelen heel veel factoren mee.'

'Veel hangt af van de duur van de blokkade. De blokkade van het Suezkanaal door de oorlog tussen Israël en Egypte tussen 1967 en 1975 leidde mee tot de oliecrisis van begin de jaren zeventig.'

