

Conflict in Rode Zee drijft containerprijzen op



Doordat heel wat containerrederijen de Rode Zee vermijden, wordt het aanbod kleiner en stijgen de containerprijzen. “Het is onvermijdelijk dat winkels dit zullen doorrekenen.”

De oplopende spanningen in de Rode Zee, waar Jemenitische Houthirebellen uit wraak voor de Gazaoorlog de afgelopen maanden containerschepen hebben aangevallen, doen de prijzen voor containervervoer tussen Europa, de VS en Azië fors stijgen. Al 18 rederijen, waaronder het Deense Maersk, hebben al beslist voorlopig niet meer door de Rode Zee te varen volgens de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Die vormt de toegangspoort tot het Suezkanaal, waar 12 procent van de wereldhandel passeert. Maar in de tien dagen voor de tweede januari was het aantal schepen er met 28 procent gedaald, blijkt uit cijfers van het IMF. Dat wil zeggen dat zo'n 3 procent van de wereldhandel momenteel afgeleid wordt en een langere route rond Afrika moet nemen. Daardoor zijn ze soms tien tot vijftien dagen langer onderweg, waardoor de kosten voor rederijen (extra brandstof en loonkosten) stijgen, het aanbod daalt, en de prijzen omhoog gaan.

Het spottarief voor het verzenden van goederen in een container van 40 voet (ruim 12 meter lang) van Azië naar Noord-Europa is zelfs met zo'n 173 procent gestegen tegenover midden december, toen verschillende rederijen beslisten om de Rode Zee te vermijden. Dat tarief bedraagt nu meer dan 4.000 dollar, blijkt uit gegevens van Freightos.com, een vrachtboekings- en betalingsplatform. Persbureau *Bloomberg* kon die gegevens inkijken.

Volgens Freightos hebben sommige vervoerders vanaf midden januari al prijzen boven de 6.000 dollar aangekondigd voor de route tussen Azië en Europa – waarvoor ongeveer alle schepen in normale tijden de route via de Rode Zee en het Suezkanaal kiezen. De tarieven van Azië tot de oostkust van Noord-Amerika zijn met 55 procent gestegen tot 3.900 dollar voor een container.

Na de coronapieak

Het zijn prijzen die meer dan dubbel zo hoog liggen dan voor de coronapandemie, en voor de wereldwijde scheepvaart volledig onregelmatig werd. Eerst met lockdowns die fabrieken en havens deden stilvallen, en vervolgens toen er bij het economische herstel een dubbele inhaalbeweging op gang kwam en de vraag het aanbod ruimschoots overvleugelde. Daardoor stegen de containerprijzen naar historische pieken die soms tien keer hoger lagen dan voor corona – waardoor rederijen recordomzetten konden boeken.

Aan het niveau van 2021 zitten de containerprijzen nu nog lang niet. Maar de forse stijging komt er net op een moment dat de prijzen waren gekelderde, doordat er in veel regio's een overcapaciteit was. "Dat zie je wel meer in de scheepvaart", zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UA). "Als er winst wordt gemaakt, bestellen rederijen schepen bij en die komen op de markt, maar zo groeit de kans op overcapaciteit. Neem daarbij dat mensen extra goederen hebben gekocht tijdens corona, toen het bijvoorbeeld minder evident was om te reizen of op restaurant te gaan, en ook dat is nu weer weggevallen."

Inflatie

Dat de prijzen nu weer stijgen door de situatie in de Rode Zee, kan voor rederijen dan ook welgekomen zijn. Volgens Vanelslander grijpen sommige rederijen ze ook aan om wat extra door te rekenen. "De prijsstijgingen die we nu zien, zijn volgens mijn berekeningen hoger dan de stijging van de kosten, zoals de extra brandstof of loonkosten die gepaard gaan met het langer onderweg zijn", zegt hij.

Dat die hogere containertarieven zullen worden doorgerekend door winkels, is volgens Vanelslander dan ook "onvermijdelijk". "Transport is weliswaar een beperkt deel van de kosten, maar omdat de marges vaak klein zijn, is een prijsstijging wel voelbaar." De spanningen in de Rode Zee doen ook de olieprijs stijgen en voeden het risico dat de inflatie weer toeneemt, stelt ook de Britse consultant Oxford Economics. Als de situatie nog maanden zou blijven voortduren, met de huidige hogere prijzen, zou de inflatie in het Verenigd Koninkrijk zelfs 0,7 procentpunt hoger kunnen liggen, aldus Oxford Economics.

[Korneel Delbeke](#)