

BRIEFING

Krisen i Det Røde Hav og konsekvenserne for spedition og godsfragt

31. januar 2024

Siden slutningen af 2023 har flere angreb anført af Houthis oprørere fundet sted i Det Røde Hav, hvilket har fået en række rederier til at suspendere handelsruter gennem Suezkanalen og i stedet planlægge ruter om Kap Det Gode Håb. Omlægningen har medført længere transittider og forårsaget driftsforstyrrelser hos virksomheder i Europa. Samtidig har indførelsen af en række tillæg og stigende fragtrater øget omkostningerne ved international søfragt betydeligt.

I denne briefing gennemgås krisens operationelle og finansielle konsekvenser, reaktioner fra forskellige interessenter samt overvejelser om mulige initiativer til at forsøge at begrænse krisens uønskede konsekvenser.

På Danske Speditørers website, www.dasp.dk, er det muligt at læse vejledninger¹ om blandt andet force majeure og speditørens ansvar ved forsinkelser.

Baggrund

Siden november 2023 har flere skibe nær Bab al-Mandab-strædet (som forbinder Adenbugten med Det Røde Hav) været mål for angreb fra Houthis oprørere i Yemen. Den internationale militære tilstedeværelse i regionen, navnlig via den amerikanske ledede militære "Operation Prosperity Guardian", øges betydeligt i de kommende uger. Angrebene udgør fortsat en stor risiko for sikkerheden for skibe, besætninger og den last, der passerer gennem regionen.

Ifølge MDS Transmodal² har omdirigeringen af skibsfart og containere alene i perioden 18. december til 7. januar ført til en reduceret godsfragtkapacitet på næsten 2 millioner TEU. Shippinganalysefirmaet Drewry påpeger, at i de første to uger af 2024 faldt Suez-transitter med 64 % sammenlignet med samme periode sidste år, idet der er noteret et fald fra 138 transitter til 50³. I samme periode steg "Cape transits" med 168 % fra 77 til 206. Shippinganalysefirmaet anslår, at op til 820 skibe, der omfatter en kapacitet på 10 millioner TEU, ud af en global kapacitet total på 28 millioner TEU, potentielt er blevet påvirket af virkningen af angreb og omdirigeringen væk fra Det Røde Hav.

Operationelle vanskeligheder

Det Røde Hav og Suezkanalen er en vigtig handelsrute, der forbinder Europa og Asien. Ruten benyttes sædvanligvis af 15 % af den internationale skibsfart, og af den rute fragtes 8 % af den globale kornhandel, 12 % af den søbårne olie og 8 % af verdens handel med flydende naturgas.

¹ [Situationen i Det Røde Hav – Danske Speditører \(dasp.dk\)](#)

² Kilde: [Red Sea attacks prompt 2m teu drop in Suez boxship traffic :: Lloyd's List \(lloydslist.com\)](#)

³ Kilde: [Drewry - Weekly Feature Articles - Red Sea crisis diverts attention back to shipping](#)

De fleste større rederier har annonceret omdirigering af deres skibe mellem Asien og Europa via Kap Det Gode Håb, hvilket tilføjer omkring 10-15 dage på deres transittider. Det anslås, at den ekstra transittid fra Asien til USA's østkyst (New York) er +6 dage (17 % længere), fra Asien til Nordeuropa (Rotterdam) +10 dage (30 %) og fra Asien til Middelhavet (Genova) +15 dage (57 %).

Som følge heraf er skibe på vej til Europa omkring årsskiftet blevet forsinket, hvilket har ført til overbelastning i nordeuropæiske havne og en "kapacitetskrise" i form af længere ventetider. En analyse af rederiernes sejlplaner⁴, foretaget af Sea-Intelligence, viser, at en indvirkning er "klart synlig" med hensyn til kapacitet på grund af en kombination af planlagte sejlads, der holdes tilbage fra afgang, mens de afventer omlægning af rejsen, og nogle sejlads, der ankommer tilbage til Asien med forsinkelse. I betragtning af at disse forsinkelser sker et par uger før det kinesiske nytår, den 10. februar, hvor godsfragtkapaciteten traditionelt udfordres, er det en alvorlig situation. Desuden forårsager omdirigeringen af skibe mangel på containere i Europa, hvilket ventes at få negative konsekvenser for de europæiske landes produktion og dermed eksport.

Ydermere rapporterer flere rederier om, at vestgående fragtruter fra Asien er fuldt bookede indtil det kinesiske nytår, og nogle rederier angiver endda, at de er fuldt bookede indtil slutningen af februar.

Rederiernes omdirigering af skibene betyder også mindre trafik i Middelhavet. En række fragtruter fra Asien til Nordeuropa stoppede tidligere i det østlige Middelhav, især i Piræus i Grækenland, før de satte kursen mod nordvesteuropæiske havne.

Det betyder, at havnene i Algeciras og Tanger bliver brugt til videre forbindelser til Nordeuropa og Middelhavet med feedertjenester til havne i Middelhavsområdet. Selv om beslutningen kan kompensere for kapacitetstab som følge af ekstra transittider mellem Asien og Europa, kan omladning af gods føre til driftsvanskeligheder og produktionsstop for virksomheder i hele Europa. Selv et kortvarigt produktionsstop kan ramme uforberedte virksomheder hårdt⁵.

Derudover forventes det, at der vil ske en reduktion af liggetiden i europæiske havne i løbet af de næste uger, da transportørerne vil forsøge hurtigt at returnere skibe og containere tilbage til Asien.

Stigende fragtrater og ekstra tillæg

Drewry bemærkede i sin seneste "Container Forecaster"⁶, at spotmarkedsfragtraterne på ruterne fra Asien til Europa er steget. For eksempel viser Drewrys eget World Container Index (WCI) for Shanghai til Rotterdam⁷, at spotfragtraterne er steget med 246 % (til 4.951 USD pr. 40 fods container), siden flere rederier medio december meddelte, at de ville omdirigere i midten af december. Denne stigning i fragtraterne spredte sig også til andre handelsruter, men dog ikke i samme omfang. Drewry forventer, at spottraterne mellem øst og vest vil stige yderligere i de kommende uger. Ifølge The Loadstar er nogle transportkøbere tillige blevet tvunget over på spotmarkedet af unavgivne rederier, for at de pågældende rederier kunne drage fordel af de mest rentable priser⁸.

Ud over de stigende fragtrater har rederierne pålagt deres kunder en række tillæg – fra 150 USD pr. TEU til 1 500 USD pr. TEU. Det er sket for at kompensere for ekstraomkostningerne ved omdirigering

⁴ [Diversion likely to have only short-term impact on capacity :: Lloyd's List \(lloydlist.com\)](#)

⁵ [Forsker: Kanalkrise kan føre til produktionsstop \(soefart.dk\)](#)

⁶ [Drewry - Weekly Feature Articles - Red Sea crisis diverts attention back to shipping](#)

⁷ [Drewry - Service Expertise - World Container Index - 18 Jan](#)

⁸ [Spot rates from Asia 'out of control': pre-CNY quotes of \\$10,000+ reported - The Loadstar](#)

af skibe (yderligere bunkerforbrug og potentielle yderligere ETS-omkostninger, omkostninger som følge af højere sejlhastighed, ekstra lagerafgifter, ekstra omkostninger for besætningen om bord på længere sejlads, ineffektivitet før/under transport, uplanlagte omladninger m.v.). Timingen ved indførelsen af tillæggene – kort efter de første forstyrrelser, hvor skibene allerede var på vej mod Europa – kombineret med den manglende transparens hvad angår korrektheden af de pålagte gebyrer, har ifølge The Loadstar imidlertid ført til utilfredshed hos rederiernes kunder, herunder speditørerne, idet nogle hævder, at rederierne profiterer på den aktuelle situation ved at øge deres indtægter med tillæg, der ligger et godt stykke over de afledte ekstraomkostninger.

Der er også opstået bekymring over opkrævningen af tillæg på uberørte ruter – hovedsagelig transatlantiske ruter og Stillehavsruiter – hvilket kan forværre indvirkningen på de globale forsyningskæder som helhed.

Det skal særligt bemærkes, at også forsikringen af skibenes last er steget som følge af den eskalerende konflikt i og omkring Det Røde Hav.

Reaktioner fra interessenter

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har fordømt angrebene på international skibsfart i Rødehavsområdet og gentaget sit stærke engagement i at beskytte søfarende, skibe og last⁹. IMO peger for det første på, at søfarendes sikkerhed er altafgørende. For det andet skal den frie sejlads opretholdes for at sikre den globale handel og varestrømmen ad søvejen. IMO peger desuden på, at der skal udvises forsigtighed og tilbageholdenhed for at undgå yderligere eskalering af situationen i Det Røde Hav og området som helhed i overensstemmelse med FN's Sikkerhedsråds resolution 2722 (2024)¹⁰ om Det Røde Hav.

European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) har udtrykt dyb bekymring over angrebene på skibe i Det Røde Hav og opfordret til øjeblikkelig handling for omgående at løse konflikten¹¹. På samme måde hilste WSC, BIMCO og ICS i fællesskab den fælles internationale erklæring¹² fra de 12 lande (inkl. Danmark), hvori der udtrykkes fordømmelse af angrebene og hvor landenes engagement præciseres: "the international rules-based order and are determined to hold malign actors accountable for unlawful seizures and attacks", velkommen.

Europa-Parlamentets vedtagelse på plenarmødet den 18. januar¹³ indeholdt ligeledes en fordømmelse af Houthi-angrebene og en opfordring til medlemsstaterne om at "gøre en øjeblikkelig og samordnet indsats for at imødegå disse angreb, herunder ved at oprette en flådeoperation under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik i tæt samarbejde med regionale aktører og internationale partnere."

US Federal Maritime Commission (FMC) har krævet, at rederierne giver 30 dages varsel, før de implementerer nye tillæg. Rederierne har dog mulighed for at bede om en særlig tilladelse på grund af "force majeure". Derudover har FMC annonceret en offentlig høring¹⁴, der skal finde sted den 7.

⁹ [Red Sea area \(imo.org\)](https://www.imo.org)

¹⁰ [Etpu \(imo.org\)](https://www.imo.org)

¹¹ [ECSA and ETF express deep concerns over recent attacks on commercial vessels in the Red Sea and the Gulf of Aden | ECSA](#)

¹² [A Joint Statement from the Governments of the United States, Australia, Bahrain, Belgium, Canada, Denmark, Germany, Italy, Japan, Netherlands, New Zealand, Republic of Korea, Singapore, and the United Kingdom | The White House](#)

¹³ [Texts adopted - Humanitarian situation in Gaza, the need to reach a ceasefire and the risks of regional escalation - Thursday, 18 January 2024 \(europa.eu\)](#)

¹⁴ [FMC Announces Hearing on Shipping Conditions in the Red Sea - Federal Maritime Commission](#)

februar for interessenter i forsyningskæden for at diskutere, hvordan skibsfartsforholdene i Det Røde Hav, såsom uretfærdige og ublu tillæg, påvirker dem.

FIATA har i en erklæring¹⁵, ledsaget af et "position paper"¹⁶, opfordret rederierne til at udvise tilbageholdenhed med at opkræve tillæg og til at kommunikere sådanne yderligere tillæg på en transparent måde og desuden opfordret regeringer og alle interessenter i forsyningskæden til at styrke samarbejdet og dialogen på globalt plan for at lette en koordineret tilgang til at finde og implementere løsninger.

Danske Speditører

Danske Speditører anerkender den ekstraordinære situation, som rederierne befinder sig i, og mener, at der bør gøres alt for at garantere sikkerheden for søfarende, skibe og deres last. Speditører er fortsat vigtige for at organisere transportlogistik i hele forsyningskæden og for at identificere de mest effektive og bæredygtige løsninger. Det har de aktuelle udfordringer ikke ændret ved.

Via vores europæiske søsterorganisation har vi gentaget FIATA's bekymringer ved at opfordre rederierne til at udvise forsigtighed ved opkrævningen af tillæg og fragtratestigninger og til at sikre, at tillæggene kun dækker de ekstra omkostninger, der er forbundet med den ekstraordinære situation, og at de anvendes på de berørte fragtruter.

Næste skridt

Den nuværende situation forventes at vare ved på grund af den igangværende konflikt i Gaza med risiko for, at spændingerne spredes i hele regionen. Den militære tilstedeværelse i Rødehavregionen, omfatter snart også dansk flåde- og stabsdeltagelse¹⁷. Det danske militært bidrag indsættes i den amerikansk-ledede Operation Prosperity Guardian (OPG) i rammen af den internationale maritime koalition, Combined Maritime Forces (CMF), i og omkring Det Røde Hav med mulighed for indsættelse i den muligt kommende EU-ledede sømilitære mission i området med samme mandat. Sagt med andre ord betyder det konkret udsendelse af en fregat og op til ca. 175 personer, herunder forventede delbidrag i form af en maritim helikopter, tolkekapacitet, et maritimt støtteelement mm. Fregatbidraget forventes udsendt i ca. to måneder fra primo 2024.

Alligevel, og i hvert fald frem til den internationale flådekapacitet er opbygget i regionen, forventes skibe fortsat at blive omdirigeret via Kap Det Gode Håb.

Danske Speditører vil løbende vurdere operationelle og finansielle spørgsmål i europæiske havne og drøfte mulige foranstaltninger med både regeringen og EU-kommissionen. Et prioriteret mål i denne overvågning er tværgående transporter og rederiernes ansvarlighed og transparens i forbindelse med opkrævningen af ekstraordinære tillæg og gebyrer.

¹⁵ [FIATA calls for global monitoring and coordination to facilitate maritime transport as Red Sea tensions intensify](#)

¹⁶ [FIATA Position Paper Suez Canal - Call to Action \(prismic.io\)](#)

¹⁷ [B 103 - 2023-24 \(oversigt\): Forslag til folketingsbeslutning om danske militære bidrag til styrkelse af den maritime sikkerhed i og omkring Det Røde Hav. / Folketinget \(ft.dk\)](#) og [B 104 - 2023-24 \(oversigt\): Forslag til folketingsbeslutning om dansk militært bidrag til den amerikanskledede indsats for at begrænse trusler mod den maritime sikkerhed i og omkring Det Røde Hav. / Folketinget \(ft.dk\)](#)