

Door schepen in Rode Zee te bedreigen, duwen Houthi's wereldeconomie dieper in crisis



Nu de pro-Iraanse Houthi-milities in Jemen zich in de oorlog tegen Iran mengen en opnieuw schepen in de Rode Zee bedreigen, dreigt de schade voor de scheepvaart én de wereldeconomie verder op te lopen. "Dit zou ongezien zijn."

Na meer dan vier weken oorlog in het Midden-Oosten zijn ook de economische gevolgen elke dag meer voelbaar. Door de Straat van Hormuz af te sluiten en de aanvoer van cruciale producten als olie, Ing, kunstmest en helium uit de Perzische Golf tegen te houden, heeft Iran de wereldeconomie al in een wurggreep. Nu de Houthi's zich in de strijd mengen, en ook de scheepvaart in de Rode Zee bedreigen, dreigt Iran die greep nog verder aan te spannen.

Nadat de pro-Iraanse Houthi-militie in Jemen zaterdag een eerste raket op Israël had afgevuurd, waarschuwde de Europese marinemissie Aspides dat ze ook de internationale scheepvaart in de Rode Zee in het vizier kan nemen. Reders krijgen de raad extra voorzichtig te zijn. "De militaire capaciteiten van de Houthi's worden momenteel beschouwd als intact en aanzienlijk", klonk het.

Daarbij zouden ze de Straat van Bab el Mandeb - de nauwe zee-engte tussen de Rode Zee en de Golf van Aden - kunnen afsluiten, waarschuwde Mohammed Mansour, een woordvoerder van de Houthi's, tegenover tv-omroep Al-Araby. Dat kan de wereldhandel en scheepvaart dieper in chaos storten. Net als de Straat van Hormuz is Bab el Mandeb (op sommige plaatsen nog geen 30 kilometer breed) een cruciaal knooppunt voor de scheepvaart. "Twee van de belangrijkste zeevaartroutes op deze planeet dreigen afgesloten te worden", zegt Eric Van Hooydonk, gastprofessor aan het maritieme instituut van de UGent. "Dat is ongezien."

Gaza

Zelfs met beperkte militaire slagkracht kunnen de Houthi's en Iran de economische druk op de rest van de wereld verhogen, en sterker aan de onderhandelingstafel komen. Mansour benadrukte bij Al-Araby dat ze al "ruime ervaring hebben met operaties op zee en op land". "Onze eerdere interventie ter ondersteuning van Gaza was een van de belangrijkste verrassingen voor de wereld."

Eind 2023 vielen de Houthi's voor het eerst een internationaal schip aan in de Rode Zee en zwoeren ze dergelijke aanvallen te blijven uitvoeren tot Israël de oorlog in Gaza zou stopzetten. "Sindsdien is de situatie er onstabiel", zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). "Veel reders vermijden de regio."

In normale tijden passeert zo'n 15 procent van de maritieme wereldhandel door de Rode Zee, becijferde het Internationaal Monetair Fonds eerder - goed voor zo'n 1.000 miljard dollar aan goederen - vergeleken met 6 procent door de Straat van Hormuz. Maar het aantal schepen dat door het Suezkanaal vaart (dat de Rode en Middellandse Zee verbindt) is de afgelopen twee jaar gehalveerd. Schepen die van Azië naar Europa varen, doen daar via de Rode Zee ongeveer een maand over. Maar als ze rond Afrika moeten, zoals nu, zijn ze al snel minstens tien dagen langer onderweg, zegt Vanelslander.

Verschillende landen, waaronder België, stuurden de afgelopen jaren oorlogsbodems om er de commerciële scheepvaart te beschermen, maar pas na zware Amerikaanse bombardementen in Jemen en een staakt-het-vuren in Gaza leek de rust eind vorig jaar weer te keren. "De meeste van onze leden zijn al heel lang niet meer door de Rode Zee gevaren", zegt Loïc Van Staey, algemeen directeur van de Koninklijke Belgische Redersvereniging. "Het was wel de bedoeling om dat binnenkort weer te doen, maar deze escalatie zet daar weer een rem op."

Hogere olieprijs

"Dit bestendigt de status quo", zegt ook Carl-Antoine Saverys, ceo van reder Exmar. "Alle plannen om opnieuw door de Rode Zee te varen, worden weer vertraagd." Dat er voor de Belgische reders op korte termijn niet veel zal veranderen als de Houthi's nieuwe aanvallen uitvoeren, betekent niet dat we gespaard blijven van de gevolgen. "Ik ben heel bezorgd over de wereldeconomie, en die van Europa", zegt Saverys.

Niet alleen zullen schepen de omweg rond Afrika moeten blijven maken, ook de olieprijs (en die van scheepvaartbrandstof) zal nog verder stijgen. Terwijl het optimisme over gesprekken tussen Washington en Teheran wegdeemstert, piekte de olieprijs (Brent-olie) vrijdag weer boven de 110 dollar per vat.

Door de blokkering van de Straat van Hormuz waren initieel zo'n 20 miljoen vaten vast komen te zitten. Maar Saudi-Arabië slaagde erin om de blokkering deels te omzeilen door meer olie te sturen via een pijpleiding van de Perzische Golf naar de haven van Yanbu, aan de Rode Zee. De Saudi's kunnen ondertussen zo ongeveer 5 miljoen vaten olie exporteren, meldt *Bloomberg*. Als de Houthi's de Straat van Bab el Mandeb afsluiten, kunnen die alleen nog naar Europa, via het Suezkanaal.

Het escalerende geweld en het bijkomende risico maken dat ook de verzekeringspremies voor schepen verder oplopen. "Elke verstoring is nefast, en uiteindelijk zullen de hogere kosten worden doorgerekend aan de consumenten", zegt Van Staey. "Als de scheepvaart stilvalt, wordt alles duurder."

Korneel Delbeke