

Verre omwegen en peperdure verzekeringen: hoe de oorlog in de Perzische Golf ons in de portemonnee raakt



Geen schip raakt nog verzekerd om de Straat van Hormuz te bevaren en ook de route via de Rode Zee en het Suez-kanaal geeft miserie. Het zijn geen goede dagen voor maritieme trafiek en dat zullen we geweten hebben.

De Belgische reders houden de kaken stevig op elkaar over hoeveel van hun schepen precies rond de Golf van Perzië vastzitten. "We weten perfect welke er zijn, maar dat kunnen we niet prijsgeven", zegt Loïc Van Staey van de Koninklijke Belgische Redersvereniging. Uit veiligheidsoverwegingen. "De veiligheid van de zeevarenden primeert boven alles en we roepen de strijdende partijen op om de commerciële scheepvaart buiten schot te houden." Een oproep die de internationale belangengroep ook al deed.

Veel indruk maakte dat niet. Iran raakte nog maar pas een containerschip met een projectiel in de Straat van Hormuz, het nauwste punt tussen de Perzische Golf en de Indische Oceaan. Op normale dagen passeert 20 procent van de wereldvraag aan olie en gas door de zeeëngte, en die is bijna volledig stilgevallen onder dreiging van de Iraanse raketten en drones. Dat laat zich dan ook onmiddellijk voelen in de gas- en brandstofprijzen. Die schieten allemaal stevig omhoog. We blijven voorlopig nog ver van de piek uit de energiecrisis van 2022, toen de Russen Oekraïne binnenvielen, maar niemand durft te voorspellen hoelang het wapengekletter zal aanhouden.

Komt daar nog eens bij dat de grote verzekeraars van de rederijen hun staart hebben ingetrokken om de scheepvaart in de regio nog te dekken. "Vergelijk het met een autoverzekering: zonder mag je de baan niet op", zegt professor transporteconomie Christa Sys (UA). "Zonder verzekering mag een schip de haven niet in. Nu rekenen ze hogere premies aan voor schepen die toch nog de regio willen aandoen. Ze gaan van 0,2 procent naar 1 procent. Voor een schip met een waarde van 100 miljoen aan boord is dat een sprong van 200.000 euro naar 1 miljoen euro."

Dat slaat bovendien niet enkel op de Straat van Hormuz, maar ook voor wie de Rode Zee in wil richting het Suez-kanaal, een vitale levensader van de wereldhandel. De Jemenitische bondgenoten van Iran, de Houthi's, bestoken daar de scheepvaart. Grote rederijen als Maersk en CMA CGM kiezen daarom de lange route, rond Afrika. Die duurt al snel tien tot vijftien dagen langer.

"Dan rijst de vraag of er nog wel capaciteit genoeg zal zijn", zegt Sys. "Want een schip is langer onderweg en kan dus niet zo veel goederen vervoeren als anders. Als dat lang aanhoudt, dan betekent dat dat het leven duurder zal worden bij ons. Amerikaans president Donald Trump had het eerst over drie à vier dagen. Dat lijkt al drie à vier weken te worden. Hopelijk wordt het geen drie à vier jaar." Er is nog wat respijt, maar over een week of vier zijn alle schepen opnieuw geladen onder nieuwe – en dus duurdere – voorwaarden.

En dan heb je nog de indirecte gevolgen van de gevechten over de Perzische Golf. "China is voor 90 procent afhankelijk van Iran voor zijn ruwe olie", zegt Sys. "Voorlopig hebben ze daar nog grote voorraden, maar eens die opraken, gaat de kostprijs om goederen te produceren ook omhoog. En dat zullen wij ook voelen."

Neen, de oorlog in Iran is niet goed voor de wereldeconomie.

Arnout Gyssels