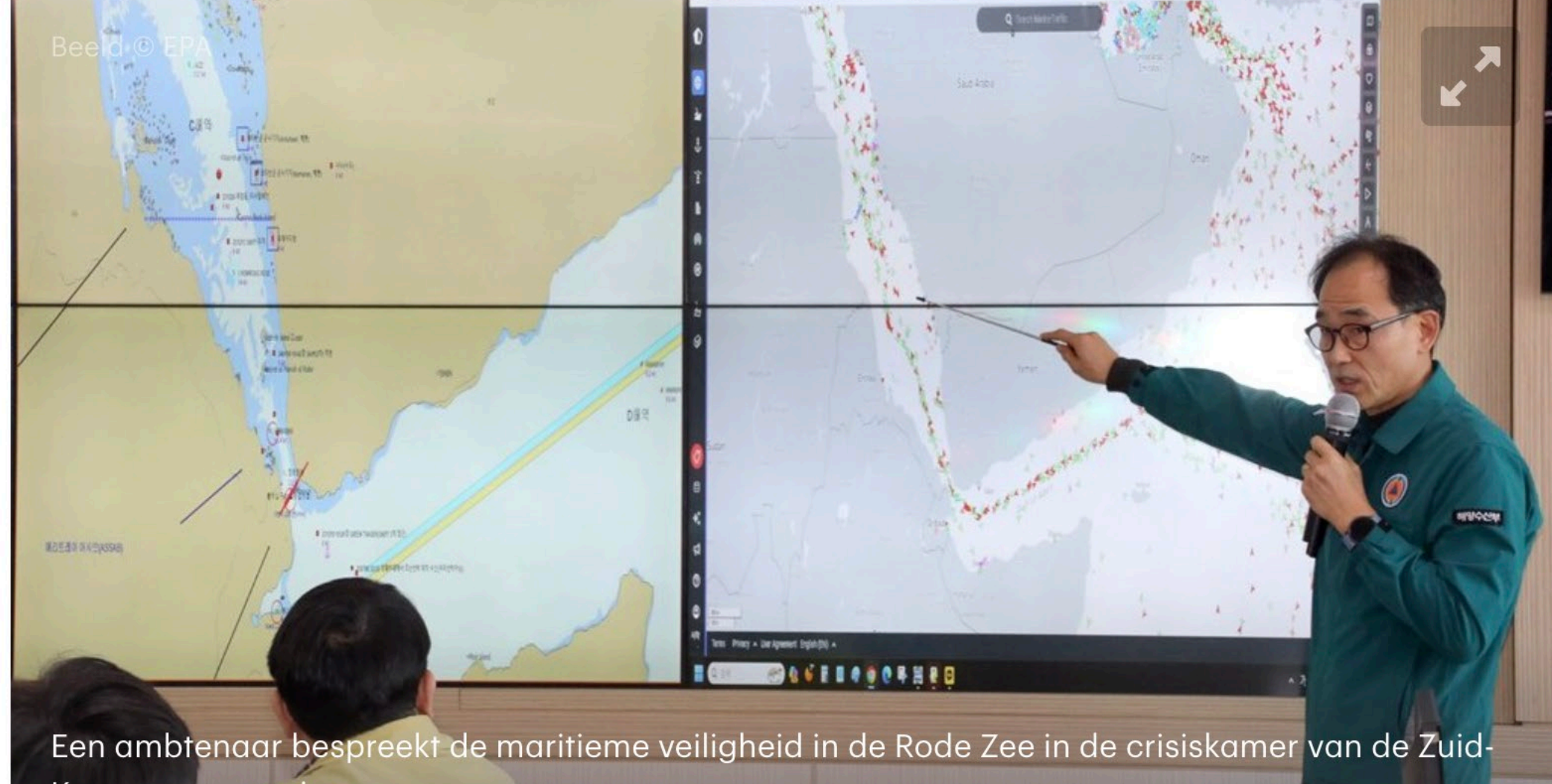


Luchtaanvallen op Jemen

# Crisis Rode Zee raakt wereldhandel: 'Risico's voor schepen nog niet geweken'

Door **Chris Koenis**

12 januari 2024 16:02 • Aangepast 12 januari 2024 16:02



Een ambenaar bespreekt de maritieme veiligheid in de Rode Zee in de crisiskamer van de Zuid-Koreaanse regering.

**De crisissituatie rond de Rode Zee verstoort de populaire zeeroute van containerschepen die vanuit Azië naar Europa komen. De route wordt massaal gemeden door scheepvaartbedrijven, die nu verder en langer moeten varen. En dat leidt tot hogere kosten en vertraagde leveringen.**

In korte tijd is de situatie rond de Rode Zee geëscaleerd. De Amerikaanse en Britse luchtaanvallen op Jemen van vannacht zijn gericht op Houthis-rebellen die de afgelopen weken verschillende schepen op de zeeroute hebben aangevallen.

De Houthis zeggen dat alle schepen die een connectie met Israël hebben, doelwit zijn. De rebellen die de macht hebben in een groot deel van Jemen zeggen op te komen voor de onderdrukte Palestijnse bevolking.

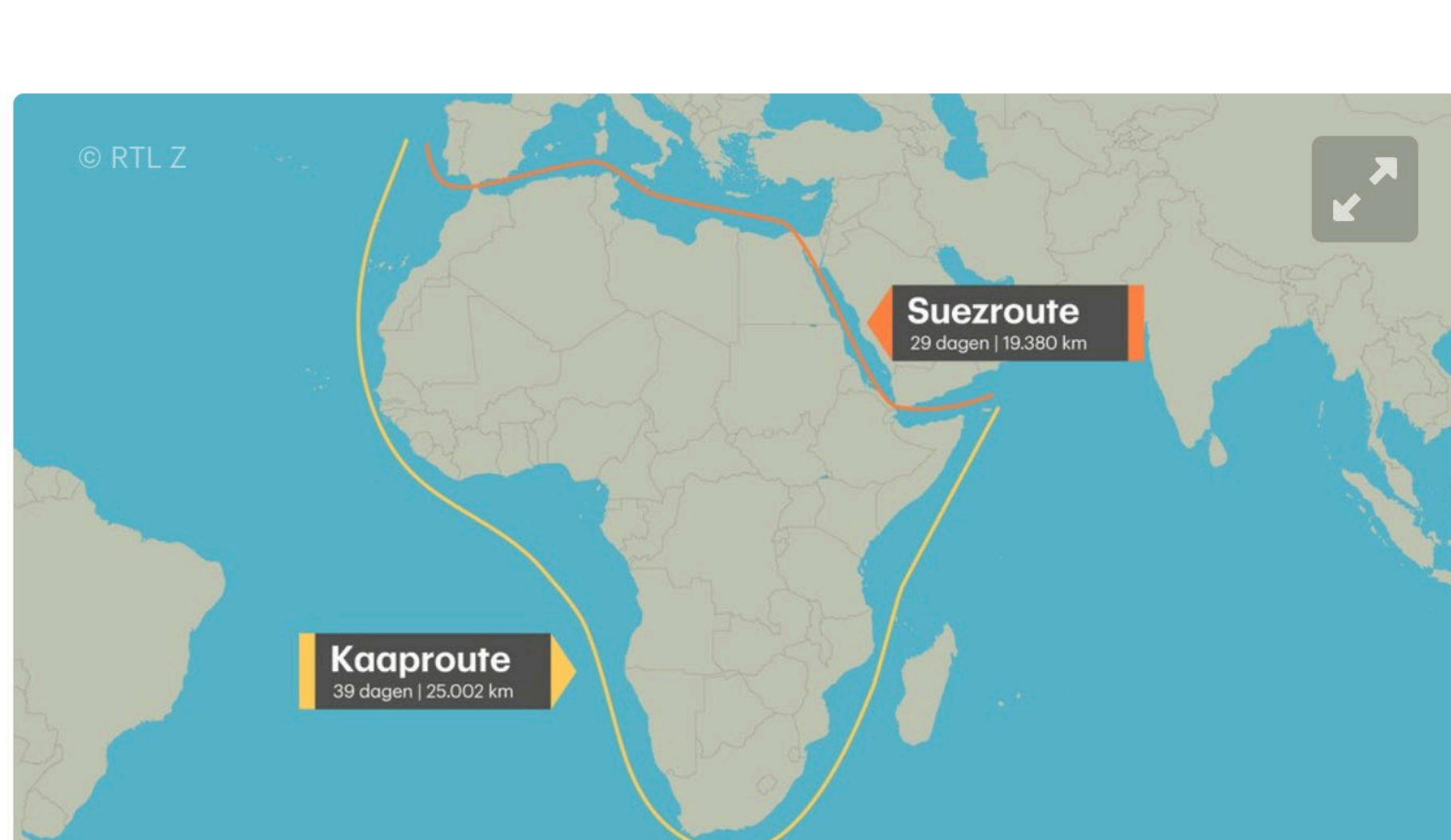


Het gaat om scheepvaart die door het Suezkanaal gaat. Dat kanaal werd aangelegd in 1869 en verbindt sindsdien de Rode Zee met de Middellandse Zee. Daarmee is het al ruim 150 jaar de kortste scheepvaartroute tussen Azië en Europa, en daarmee dus ook de goedkoopste route voor bedrijven.

## 70 procent minder vracht

Vrachtschepen mijden de populaire zeeroute inmiddels massaal vanwege de Houthis-aanvallen. De hoeveelheid vracht die wordt vervoerd over de Rode Zee is nu bijna **70 procent lager** dan normaal, blijkt uit cijfers die het Kiel Institute for the World Economy gisteren heeft gepubliceerd.

Scheepvaartbedrijven kiezen noodgedwongen voor meer veiligheid door te varen langs de alternatieve vaarroute om Zuid-Afrika langs Kaap de Goede Hoop. Dat heeft direct gevolgen voor de wereldeconomie. Volgens de International Chamber of Shipping, 's werelds grootste rederijvereniging, loopt normaal gesproken 12 procent van de wereldhandel via de Rode Zee.



De Suezroute en de alternatieve Kaaproute. Afstand en reistijd is voor een tocht van Zuid-China naar Rotterdam.

"Als het gaat om consumentenproducten is dit aandeel nog groter", zegt econoom Rico Luman, die de internationale logistiek volgt voor ING. "Dat komt omdat relatief veel containerschepen langs het Suezkanaal varen: zo'n 20 procent van het totaal. Zij vervoeren allerlei consumentengoederen, zoals elektronica, huishoudelijke producten en kleding. Maar ook onderdelen voor de industrie: halfgeleiders, halffabricaten en zonnepanelen."

Houthi-rebellen vielen vorige maand een schip van de grote Deense rederij Maersk aan met raketten en kleine boten, waarop het bedrijf besloot de route tijdelijk te mijden. Maersk-topman Vincent Clerc zei gisteren dat het nog maanden kan duren voordat de Suezroute wordt heropend.

## 'Bedreiging voor groei'

Clerc vreest dat de gedwongen omleiding een directe bedreiging vormt voor de mondiale economische groei. "In tijden waarin inflatie een groot probleem is, zorgt dit voor meer inflatiedruk op onze kosten, en uiteindelijk op consumenten in Europa en de VS", zei Clerc in [een interview](#) met Financial Times.

De kosten voor containervervoer op de spotmarkt (waar het draait om dagprijzen en snelle leveringen) zijn de afgelopen weken sterk gestegen. Dat is voor een belangrijk deel veroorzaakt door het conflict. Rederijen verhogen hun prijzen namelijk wanneer hun capaciteit wordt beperkt, en rekenen logischerwijs ook meer wanneer de vaarafstand langer is.

Op langere termijn zijn er meer effecten. Naarmate schepen hun routes noodgedwongen aanpassen, zorgen de vertragingen die zo ontstaan voor een [opstoppend effect in havens](#), schrijft handelsanalist Alex Mills van de Amerikaanse denktank Atlantic Council. "Omgeleide schepen kunnen alternatieve havens overrompelen, wat kan leiden tot drukte bij ligplaatsen en verstopte doorgangen naar en vanuit havens."

Zoiets gebeurde ook ten tijde van de coronapandemie. Toen stapelden containers zich rap op als gevolg van vertragingen van schepen. Dit wordt momenteel nog verergerd omdat schepen meermaals worden omgeleid of opdracht krijgen tijdelijk voor anker te gaan in een poging het risico af te wachten, stelt Mills.

## Kan nog weken duren

"De risico's voor schepen zijn ook nog niet geweken", zegt econoom Luman. "Er is nog geen aankondiging gedaan dat zij de transit langs de Rode Zee veilig kunnen hervatten. Dat zal ook nog wel een paar weken op zich laten wachten."

Zo is er kans dat Iran reageert op de Amerikaanse en Britse luchtaanvallen. De Houthis zijn onderdeel van de regionale beweging die vanuit Iran de 'As van het Verzet' wordt genoemd. Die bestaat naast Iran en Hezbollah uit meerdere sjiitische militieën in Irak en Syrië. Gevreesd wordt dat zij zich verder verenigen en dat de oorlog tussen Israël en Hamas escaleert tot een grotere, regionale oorlog.

Ondertussen stijgen ook de kosten van het verzekeren van scheepsladingen. Dat komt doordat schepen Houthis-aanvallen proberen te ontwijken door hun zenders, het zogeheten Automatic Identification Systems (AIS), uit te zetten.

Hierdoor zijn ze weliswaar onzichtbaar op de radar voor de rebellen, maar maken ze drukkere vaarroutes ook onveilig omdat schepen elkaar op zee niet langer kunnen identificeren. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties, en in het slechtste geval botsingen. Analist Mills vergelijkt het met rijden op een drukke snelweg in het donker, zonder koplampen aan.

Verder zijn de weersomstandigheden bij de langere route om de Kaap vaak onstuimiger, wat de route ook riskanter maakt. Schepen kunnen langs die route bovendien geconfronteerd worden met piraterij langs de kust van West-Afrika.

## Kosten doorberekend?

Het is de vraag in hoeverre al deze hogere kosten van scheepvaartbedrijven worden doorberekend aan de consument. "Omdat de prijzen voor containervervoer sinds de coronapandemie zijn ingestort, zullen deze verhogingen mogelijk eerst worden geabsorbeerd door bedrijven in plaats van doorberekend aan de consument", zegt Luman. "Maar er spelen ook andere zaken mee, zoals hogere loonkosten. Dus het kan op den duur hele serieuze effecten hebben voor de logistieke keten."

Inmiddels is duidelijk dat ook de Nederlandse maritieme dienstverlener Boskalis niet langer via de Rode Zee vaart. De afgelopen weken werden meerdere schepen van het bedrijf al omgeleid, vandaag maakte Peter Berdowski bekend dat Boskalis de vaarroute volledig mijdt. "We volgen de ontwikkelingen met extra belangstelling, want veiligheid is een enorm issue", zei Berdowski eerder vandaag tegen persbureau ANP.

De Suezroute en de alternatieve Kaaproute. Afstand en reistijd is voor een tocht van Zuid-China naar Rotterdam.

De Suezroute en de alternatieve Kaaproute. Afstand en reistijd is voor een tocht van Zuid-China naar Rotterdam.

De Suezroute en de alternatieve Kaaproute. Afstand en reistijd is voor een tocht van Zuid-China naar Rotterdam.

De Suezroute en de alternatieve Kaaproute. Afstand en reistijd is voor een tocht van Zuid-China naar Rotterdam.