



volgens denktank Stratfor hebben we het piraterijprobleem onder controle, door de groei en effectiviteit van particuliere beveiligers

Succes heeft vele vaders

Op de verjaardag van Sinterklaas arriveerde de LNG-tanker Ob River in de Japanse haven Tobata. Niks bijzonders, ware het niet dat de boot zojuist een reis van 6000 zeemijl van Hammerfest dwars door de Russische poolzeeën had afgelegd. Dat was in deze tijd van het jaar ongekend en voor de eerste keer dat het lukte.

Niet zonder hulp van een Russische ijsbreker, maar de kosten daarvan konden royaal worden weggestreept tegen de winst van 40% reistijd, die het transport anders via de Indische Oceaan had moeten maken. In september hadden wetenschappers op basis van satellietopnamen al in de gaten dat het poolijs dit najaar half zo omvangrijk was als het langjarig gemiddelde sinds de afgelopen 30 jaar.

Voor sommigen is de succesreis van de Ob River aanleiding om het begin van de grote Ice Rush uit te roepen. Anderen waarschuwen tegen zulk optimisme en trekken een dozijn argumenten uit de mouw om heel voorzichtig te blijven. In de eerste plaats natuurlijk het klimaat zelf: hoe gedraagt het zich en vooral: hoe gedragen wij ons als ingrijpende factor? De uitkomst van de Doha-klimaatonderhandelingen, ook al begin december, laten zien dat de politiek (lees: mens) liever heel erg achter de feiten blijft aanlopen en weinig doet om het broeikaseffect hard aan te pakken.

In de tweede plaats is het de vraag hoe de mijnbouw- en prijsontwikkeling op de energiemarkt zal zijn, omdat de arctische wateren niet alleen belangrijk zijn als transportroute voor tankers, maar ook als potentieel wingebied van gas (Barentszee en Jamal schiereiland). Gasvoorraden in ontwikkeling in Angola en Nigeria en de Cariben zullen, mits exploitabel, eerder over de oude routes vervoerd blijven worden dan via de (voor hen verafgelegen) noordelijke route. De enorme ontwikkeling van schaliegas in de VS zal de markt ook danig beïnvloeden en het 'moeilijke' poolgas misschien een tijd onaantrekkelijk maken.

Ook niet geheel voorspelbaar is de veiligheid, dus aantrekkelijkheid, van de Indische Oceaan en andere zeegebieden als transportroute voor grote schepen.

Wat dat betreft is de piraterij misschien niet de doorslaggevende, maar wel een interessante factor. Als het enorme gebied tussen de Golf van Aden en India onveilig is en grote investeringen die piraterijbestrijding vergen onvoldoende effect hebben, zal ook dat transportverleggend kunnen werken. Het is natuurlijk te kort door de bocht om de marginale kosten van een Russische ijsbreker hier te vergelijken met die van een extra fregat voor de Somalische kust, maar u begrijpt wel in welke richting ik denk.

De Amerikaanse denktank Stratfor kwam begin november met een vrij optimistische analyse. Stratfor denkt dat we het piraterijprobleem wel onder controle hebben. De daling in geslaagde kapingen is 'dramatisch', van 49 in 2010 naar 31 in 2011, en dit jaar nog maar 4. Het aantal aanvallen op koopvaardij schepen zakte van 199 in de eerste negen maanden van 2011 tot maar 70 in dezelfde periode dit jaar.

Hoera, en dat komt volgens Stratfor overigens vooral door (iets wat onze regering niet graag erkent, namelijk:) de spectaculaire groei en effectiviteit van particuliere boordbeveiliging. De totale kosten van al die beveiligers samen schat Stratfor op (gemiddeld) zo'n 1,2 miljard dollar per jaar. Een heel bedrag, maar genoeg om het 'verdienmodel' van de Somalische piraten flink te verstoren en hun activiteit flink te doen krimpen. Niet te doen verdwijnen, want daarvoor is interventie op land noodzakelijk, maar de toon van de boodschap is dat piraterij op deze manier economisch beheersbaar is. Lastig vast te stellen natuurlijk, maar dit zijn wel de ingrediënten van het totale model dat bepaalt met welk gas, welke olie, langs welke routes, en tegen welke kosten, privaat of publiek, een land als Nederland straks het licht brandend houdt.

De Nederlandse regering heeft zojuist besloten om de antipiraterijmissie met een jaar te verlengen. Zij relateert het succes niet, zoals Stratfor, aan de particuliere beveiliging maar aan de marinecomponent. Succes heeft vele vaders.

