

ZEEVAARTKARTELS Vorige week besloten de EU-lidstaten om over twee jaar het prijskartel in de lijnvaart te verbieden. Over de gevolgen daarvan zijn de meningen sterk verdeeld » Taco Mulder en Ton Olde Monnikhof

EU vergroot onrust op containermarkt

AMSTERDAM — Het afschaffen door de Europese Unie van het prijsoverleg tussen rederijen, de zogeheten 'liner shipping conferences', is een ondoordachte actie. Dat zegt Hercules Haralambides, hoogleraar maritieme economie aan de Erasmus Universiteit. De gevolgen ervan voor rederijen, verladers en de transportstromen naar en van Europese havens zijn volstrekt onduidelijk, aldus Haralambides.

Vorige week maandag besloten de lidstaten van de Europese Unie unaniem om de ontheffing die rederijen hebben van de Europese mededingingsregels, met ingang van oktober 2008 in te trekken. Dat betekent dat scheepvaartbedrijven vanaf die datum geen overleg meer mogen hebben over de vrachtprijzen van stukgoed dat naar of vanuit Europese havens wordt verscheept. De Europese verordening waarin deze uitzondering twintig jaar geleden werd vastgelegd, wordt ingetrokken.

'Onbegrijpelijk', zegt Haralambides. 'Hoe stom kun je zijn om een systeem te gaan verbieden dat door je belangrijkste handelspartners in Azië wordt omarmd?' Hij vergelijkt deze actie van de Commissie met het eerdere voorstel uit Brussel over liberalisering van de haven-diensten, het zogeheten port package. 'Niemand wilde dat, maar de Commissie dreef haar zin toch door.' Uiteindelijk strandde het plan in het Europees Parlement, maar pas na omvangrijke demonstraties en stakingen, die voor forse schade zorgden.

De EVO, de koepel voor verladers die van de conferences af wilde, weet nog niet precies wat de

gevolgen zijn van het besluit van de Europese Commissie. 'Het is goed dat de rederijen met de conferences een instrument wordt afgenomen om tot prijsafspraken te komen, al weten we dat rederijen de laatste jaren nauwelijks prijsafspraken hebben gemaakt', zegt Ferdinand Kranenburg van de EVO. Hij verklaart de lobby in Brussel uit het feit dat verladers baat hebben bij transparantie. 'We gaan ook niet klagen als straks de afhandelingskosten bij containerterminals hoger uitvallen dan nu het geval is,

'Er moet een internationale databank komen'

omdat de conferences in het verleden met succes onderhandelden over de prijs.'

Door afspraken tussen de rederijen binnen de conferences hebben verladers geen beeld van hoe de vrachtprijs is opgebouwd. Dat is nu een all-inprijs waarin bijvoorbeeld afhandelingskosten, olietoeslagen of het afdekken van valutaschommelingen zijn opgenomen.

Haralambides wijst erop dat het systeem van conferences de afgelopen twintig jaar voor stabiele prijzen heeft gezorgd in het stukvervoer per container. 'Wanneer je dat vergelijkt met de heftige uitslagen die zich hebben voorgedaan in het bulkvervoer, was het containerver-

voer een oase van rust.'

De argumenten toentertijd om prijsafspraken tussen rederijen te staan gelden wat hem betreft nog steeds. Er is sprake van een sector waarin grote investeringen voor de lange termijn worden gedaan. Liner conferences onderhouden vaste lijndiensten tussen twee havens. Wanneer een containerschip half vol zit, zijn de marginale kosten van een extra container erg laag ten opzichte van de gemiddelde totale kosten. Concurrenten tegen marginale kosten zou dus leiden tot prijsoorlogen, kapitaalvernietiging, mindere kwaliteit en uiteindelijk wellicht tot staken van de lijndienst.

Dirk Visser van Dynamar Consultancy deelt de mening van Haralambides dat de conferences rust hebben gebracht. 'Ze bevorderen een rustig marktbeeld, wat ook in het belang is van verladers. Van pricefixing, iets wat de Europese Commissie wil bestrijden, is al jaren geen sprake. De tarieven die in conferences worden vastgesteld, worden door de markt vooral gezien als een leidraad, een benchmark. Belangrijk is bovendien dat toeslagen door de conferences voor bepaalde routes vastgesteld, ook door rederijen worden gevolgd die geen deel uitmaken van de conferences.'

Op dit ogenblik maken bijna alle containerrederijen deel uit van conferences. Alleen al binnen Europa zijn dat er 22. Visser: 'Nu ze in het najaar van 2008 worden opgeheven, valt er voor rederijen een bron van informatie weg over bijvoorbeeld het vrachtaanbod op een bepaalde route. Daar stemmen

rederijen hun in te zetten capaciteit op af. In Europa worden dat soort gegevens bijgehouden door de havens, maar daarbuiten ontbreekt vaak betrouwbare informatie. Er moet dus een soort van internationale databank komen.'

De Elaa, de Europese vereniging van rederijen, heeft een voorstel gedaan om een onafhankelijke databank op te richten die gevoed wordt door informatie van alle marktpartijen. Eind vorige week heeft de Europese Commissie het voorstel inclusief de Brusselse kritiek erop rondgestuurd met het verzoek aan de sector om erop te schieten.

Haralambides meent dat de containerrederijen te laat hebben ingezien dat de lobby van de verladers, de ESC, in Brussel een willig oor vond. 'Er heerst bij de Europese Commissie al jaren een sterke liberaliseringstendens. Uitgangspunt daarbij is dat kartels een slechte zaak zijn. De tegenpartij, de rederijen, moest dus bewijzen dat de liner conferences een goede zaak waren voor de stukgoedsector. De rederslobby hield zich voornamelijk bezig met zaken als de veiligheid aan boord en andere maritieme kwesties. Illustratief is dat de Elaa pas drie jaar geleden werd opgericht om het debat over de afschaffing van de prijskartels te gaan voeren.'

Met het afschieten door de Europese Commissie van de conferences komt er overigens geen einde aan onderlinge afspraken tussen rederijen. Samenwerkingsverbanden als allianties en consortia worden door Brussel nog in ieder geval tot 2010 geduld omdat ze uit logistiek

oogpunt bijzonder efficiënt zijn. In tegenstelling tot de opheffing van conferences zal het verbieden van allianties grote invloed hebben op de consolidatie binnen de containervervoersector.

Kranenburg (EVO): 'De consolidatie is al wat langer aan de gang. We zien dat de hele grote containerrederijen, zoals Maersk en MSC, allianties nu al niet meer nodig hebben. Voor verladers is deze ontwikkeling niet onverkort gunstig. Nu kunnen we nog kiezen uit ruim twintig rederijen. Als consolidatie

'Ik ben bang dat dit in het gezicht van de EU ontploft'

krachtig doorzet, blijven alleen de sterksten over en is er een reële kans op een oligopolie. Dat is voor verladers een schrikbeeld.'

Het afgelopen jaar nam het Deense Maerks de Nederlands-Britse rederij P&O Nedlloyd over. Het Duitse Hapag Lloyd kocht het Canadees-Britse CP Ships.

Haralambides sluit niet uit dat de prijzen juist omhoog zullen gaan en de kwaliteit omlaag. Hij begrijpt nog steeds niet waarom de EU een systeem afschaft dat een grote havenstad als Singapore onlangs heeft aangenomen. 'Wat zijn hun argumenten hiervoor? Ik ben bang dat deze verandering in het gezicht van de EU zal ontploffen.'

EU-optimisme

De Europese Commissie heeft drie studies laten uitvoeren naar de mogelijke gevolgen van het afschaffen van het prijskartel bij liner conferences. De belangrijkste conclusies zijn:

1. De transportkosten van lijndiensten zullen dalen.
2. De betrouwbaarheid van diepzee- en kustvaartvervoer zal vermoedelijk toenemen.
3. De kwaliteit van de dienstverlening blijft gelijk of zal verbeteren.
4. Het effect op de concurrentiepositie van de EU-rederijen zal positief of neutraal zijn.
5. Kleine lijnvaartrederijen zullen geen bijzondere problemen krijgen.
6. Het effect op de havens in de EU, de werkgelegenheid en de handel zal neutraal of positief zijn.

De Commissie verwacht geen juridische problemen met de belangrijkste handelspartners VS, Canada, Australië en Japan. Rederijen die lid zijn van een conference buiten Europa kunnen daar gewoon mee doorgaan. Alleen conferences vanuit en naar de EU zijn vanaf eind 2008 verboden. Een transportconcern als het Deense Maersk kan dus gewoon lid blijven van een conference die een lijndienst onderhoudt tussen de VS en de Pacific. De onderneming mag alleen geen prijsafspraken maken op de routes tussen de VS en de Europese Unie en vice versa.