

# DE DOOD VAN EEN STOKOUD KARTEL

Kartelvorming verboden? Niet voor de **SCHEEPVAART**, die al ruim honderd jaar officieel is uitgezonderd van antikartelwetgeving. In oktober 2008 moet het echt afgelopen zijn, besloten de ministers van Economische Zaken eind september.

**I**nvalen van de kartelpolitie, *policing body* in scheepvaartjargon, zijn de medewerkers van rederijen gewend. Controleurs kwamen vroeger regelmatig binnenvallen om akentassen, bureaukasten en kasten te verzegelen teneinde de inhoud later op de dag op te halen, zo vertellen ervaren medewerkers van scheepvaartmaatschappijen. Het doel hiervan was om te controleren of de betreffende rederij zich hield aan de prijzen die waren afgesproken met concurrenten in zogeheten conferences. Wie stiekem klanten binnenhaalde met lagere prijzen, kreeg een boete van de *policing body* van de conference. De TransAtlantic Conference Agreement (TACA) is zo'n scheepvaartkartel, waarin onder andere Maersk Lines en MSC de kosten vaststellen van het vervoer van een container van Europa naar Noord-Amerika.

Conferences bestaan al langer dan een eeuw en hebben altijd grote bewegingsvrijheid gehad. In 1986 nog besliste de Europese Raad van Ministers dat de scheepvaart is uitgezonderd van de Europese mededingingswetgeving. Blijkbaar hebben de rederijen een ijzersterke lobby in Brussel. Alleen als het echt te gortig wordt in de ogen van de Europese Commissie deelt ze boetes uit, bijvoorbeeld in 1993 toen alle tarieven op de Atlantische Oceaan met 50 procent stegen.

Vanaf oktober 2008 moet het afgelopen zijn met deze kartelpraktijken op alle routes van en naar Europa. De ministers van economische zaken van de Europese Unie beslisten eind september dat de conferences vanaf die datum verboden zijn. De Europese Commissie luistert deze maand naar alle betrokken partijen en zal daarna beslissen hoe de richtlijnen voor de scheepvaart er vanaf oktober 2008 gaan uitzien. Europees commissaris voor mededinging Neelie Kroes kent deze praktijk als geen ander, omdat zij zelf commissaris bij zeevrachtvervoerder P&O Nedlloyd was, maar moet juist daarom de behandeling van deze zaak overlaten aan haar collega Charlie McCreevy.



## 'Een blinde liberalisering zal deze industrie vernietigen'

Hercules Haralambides  
(Centrum voor Maritieme Economie  
en Logistiek Erasmus Universiteit)

'Mensen in dezelfde bedrijfstak komen zelden samen, zelfs niet voor vermaak en afleiding, maar het gesprek eindigt in een samenzwering tegen het publiek, of in een machinatie om de prijzen te verhogen', schreef Adam Smith, de grondlegger van de vrijemarkteconomie in 1776 in zijn boek *Wealth of Nations*. Het belangrijkste argument van de rederijen om wel bij elkaar te komen, is dat zonder een stabiele vrachtprijs niemand de risico's durft te nemen van de hoge investeringen – op dit moment wordt er voor 30 miljard dollar aan containerschepen gebouwd. Branches met hoge vaste en lage variabele kosten moeten zo worden beschermd tegen prijzenoorlogen, die onherroepelijk tot faillissementen zouden leiden.

"Non-argumenten," zegt Ferdinand Kranenburg, die als beleidsadviseur van verladersorganisatie EVO vanaf 1989 strijdt te-

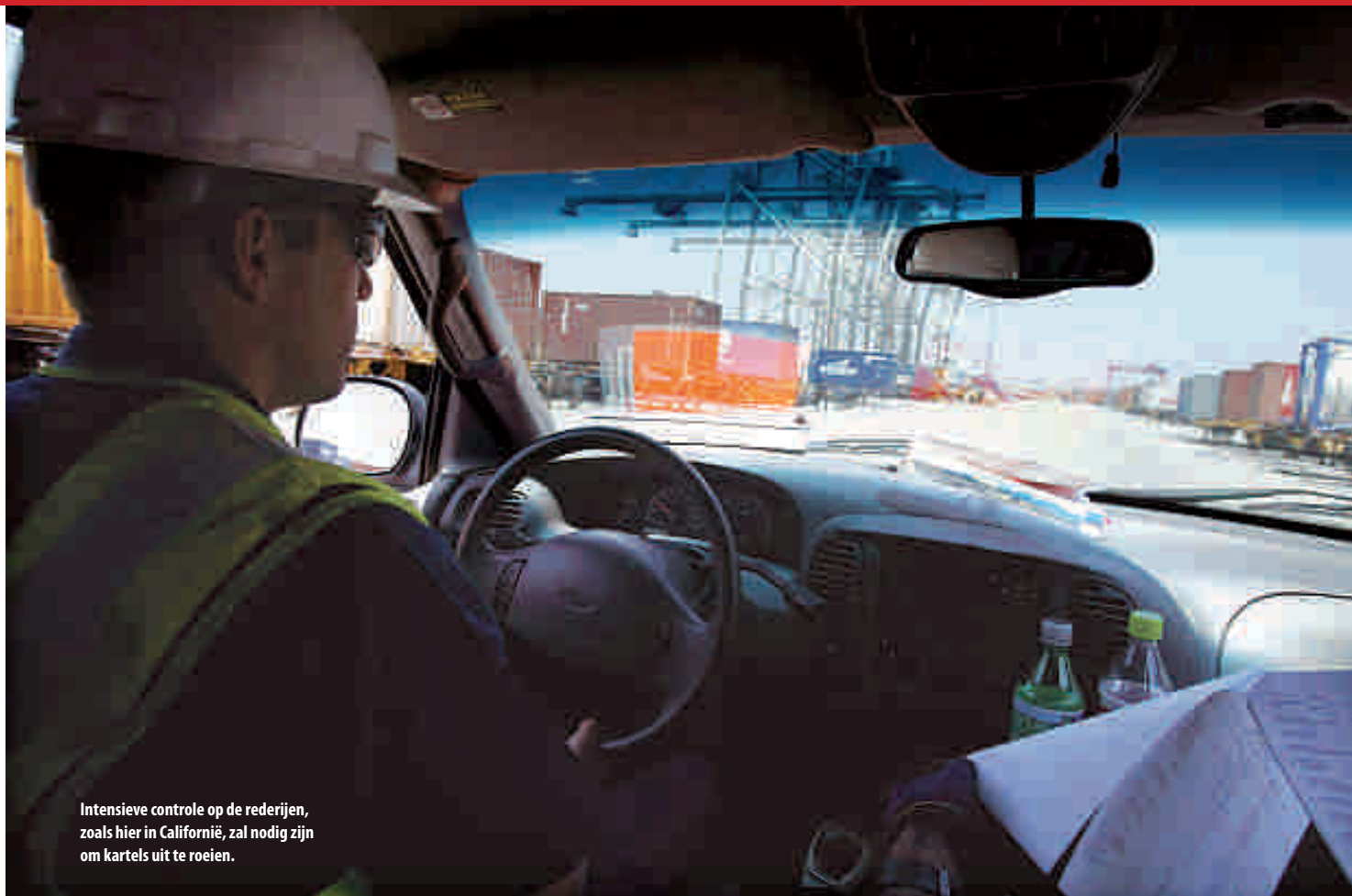
gen de scheepvaartkartels. Volgens hem is dit onderdeel van het ondernemersrisico. "Een chemieconcern dat een fabriek bouwt, loopt ook het risico dat de prijs voor chemicaliën gedaald is als de fabriek af is." De leden van de EVO vertegenwoordigen ongeveer driekwart van de Nederlandse klanten van rederijen, van DSM en Heineken tot mkb-bedrijven. "Ik heb in de jaren negentig wel eens berekend dat dit kartel het Nederlandse bedrijfsleven ongeveer 1 miljard gulden aan extra vrachtkosten per jaar kost. Ze betaalden toen grofweg 200 gulden per container te veel." De transportkosten van een container van Europa naar Noord-Amerika waren toen ongeveer 2.000 gulden.

### Blinde liberalisering

Misschien wel de grootste ergernis van de EVO, zijn de op conferenceniveau bepaalde toeslagen. Regelmatig stuurt een conference een bericht naar zijn klanten over de brandstofprijzen. Zo kondigde de transatlantische conference TACA op 8 mei aan dat de brandstoftoeslag voor een container van Europa naar Noord-Amerika per 16 juni van 1.270 naar 1.400 dollar gaat. Een klant kan dan niet protesteren door naar een concurrent te gaan. De aankondiging is immers getekend namens bijna alle rederijen die op die route varen, waaronder de twee grootste ter wereld, Maersk en MSC. Kranenburg: "Het argument om brandstoftoeslagen toe te passen, is om variaties in de brandstofprijzen op te vangen, maar de praktijk is dat de rederijen winst maken op de toeslagen."

Ook bij de European Shippers' Council (ESC), de Europese verladersorganisatie, ging eind september de vlag uit. "Eindelijk kunnen de toeslagen niet meer collectief worden vastgesteld en kunnen onze leden er individueel over onderhandelen" zegt secretaris-generaal Nicolette van de Jagt.

De enige weerstand komt van de rederijen zelf, in Brussel vertegenwoordigd door de European Liner Affairs Association (ELAA). Directeur Chris Bourne wil de Euro-



Intensieve controle op de rederijen, zoals hier in Californië, zal nodig zijn om kartels uit te roeien.

pese commissie overtuigen dat er een nieuw systeem van informatie-uitwisseling moet komen: "We geven het prijsoverleg volledig op, maar kunt u zich een industrie voorstellen zonder statistieken? Deze industrie groeit met meer dan 10 procent per jaar. Er worden grote bedragen in nieuwe schepen geïnvesteerd. We moeten er wel voor blijven zorgen dat die schepen de juiste havens aandoen."

EVO en ESC zien de rederijen liever helemaal niet overleggen. In navolging van Adam Smith denken zij dat waar concurrenten met elkaar praten, het onvermijdelijk over prijzen gaat. Kranenburg van de EVO: "De ELAA pleit voor een kloon van het conference systeem." Van der Jagt van de ESC: "Informatie uitwisselen over toekomstige capaciteit is spreken over vraag en aanbod. Dit heeft directe invloed op de prijs zonder dat over de prijs hoeft te worden gepraat."

Professor Hercules Haralambides van het Centrum voor Maritieme Economie en Logistiek aan de Erasmus Universiteit waarschuwt voor te veel haast: "Een blinde liberalisering zal deze industrie vernietigen." Haralambides verwijst naar de faillissementen in de luchtvaart en de stijgende prijzen en dalende kwaliteit van de elektriciteitsvoorziening in de Verenigde Staten.

## 'Ik heb in de jaren negentig wel eens berekend dat dit kartel het Nederlandse bedrijfsleven een miljard gulden per jaar kostte'

Ferdinand Kranenburg (beleidsadviseur EVO)

"De manier waarop we zowel onze industrie als ons leven hebben ingericht", doceert hij, "is *just in time*. Bij een te abrupte liberalisering stort de betrouwbaarheid van het hele logistieke systeem in elkaar." Net als in de luchtvaart zal dit leiden tot hogere prijzen, hogere onbetrouwbaarheid en slechtere netwerken. "Er zullen meer budgetachtige rederijen komen, die zich concentreren op winstgevende trajecten. De minder winstgevende trajecten zullen worden verwaarloosd, wat leidt tot slechtere aansluitingen." Haralambides pleit voor een vorm van zelfregulering in het post-conference tijdperk.

Kranenburg verwacht dat de vrachttarieven na 2008 omlaag zullen gaan en dat er in elk geval geen gemeenschappelijke verhogingen van allerhande toeslagen meer zullen plaatsvinden. Van der Jagt denkt ook dat de prijzen zullen dalen: "Ongetwijfeld,

maar er zal ook veel meer focus op service en kwaliteit moeten komen. Op administratief gebied bijvoorbeeld doen de rederijen heel weinig in één keer goed."

Bourne verwacht geen prijzenslag. "Het is moeilijk voor te stellen dat de prijzen omlaag zullen gaan. De prijzen zitten al op een marginaal niveau. Geen enkele rederij maakt winst op dit moment." Bourne verwacht wel dat de vrachttarieven meer variabel worden. "In goede tijden zullen de tarieven hoog zijn en in slechte tijden extreem laag."

Aan de nieuwe situatie hoeven de oude rotten in de scheepvaart vanaf oktober 2008 niet te wennen. Bij een inval van de autoriteiten zullen ze niet verbaasd zijn als hun bureaus worden verzegeld en hun administratie meegenomen. Dat beeld kennen ze.

■ MARK VAN BAAL

