

# Container-allianties: een vloek of een zegen?

**Allianties van containerrederijen waren bedoeld om zeetransport beter te maken. Dat is niet gelukt, volgens critici. Eurocommissaris van mededinging Vestager gaat zich over de kwestie buigen.**

Jordi Espin Vallbona, beleidsmaker van de Europese verladingsorganisatie ESC, heeft alvast een duidelijke boodschap overgebracht aan Margrethe Vestager: 'De uitzonderingen voor de containerallianties op Europese mededingingsregels moeten worden aangepast.' Vallbona komt op voor de belangen van grote ondernemingen als Siemens, Bacardi en Lego, en Nederlandse producenten als Heineken en Unilever. Allemaal bedrijven die veel goederen over zee laten vervoeren.

De komende maanden moet Vestager, die eerder Google op de pijnbank legde, een oordeel vellen over de speciale concurrentieregels die sinds 1995 voor rederijconsortia gelden. Deze Block Exemption Regulation (of BER), die begin 2020 afloopt, bepaalt dat rederijen, waaronder grote als Maersk, MSC, Hapag-Lloyd en Cosco, onder voorwaarden mogen samenwerken in allianties of consortia.

Samenwerken mag niet op prijs of scheeps-capaciteit, maar wel in het delen van elkaars scheepsruimte met het doel het vervoer goedkoper, vlotter en betrouwbaarder te maken. De belangrijkste voorwaarden zijn dat de voordelen doorgegeven worden aan exporteurs en importeurs en dat het volumeaandeel van een consortium op gedefinieerde vaarroutes niet boven 30% mag uitkomen.

Maar de allianties presteren steeds slechter, laat Vallbona vanuit Madrid weten. 'De betrouwbaarheid van de vaarschema's is in de afgelopen vijf jaren niet verbeterd. Nog steeds gaan er geplande afvaarten niet door', zegt hij. Er is volgens de beleidsmaker verder een algemeen gebrek aan dienstverlening; het onderscheid tussen grote rederijen is minimaal.

Hij is niet de enige die kritisch is over de tientallen consortia in de containervaart. De algemeen directeur van een Rotterdamse expeditie vindt de prestaties eveneens onder de maat. 'De dienstverlening is in de afgelopen jaren zeker niet beter geworden. En als er iets niet goed gaat dan is het verdomd lastig om in de grote organisaties iemand te spreken te krijgen.' Nee, zijn naam mag niet in de krant. 'Dat ligt gevoelig in de relaties met de rederijen.'

De bekendste samenwerkingsverbanden zijn de sinds 2017 bestaande mega-allianties 2M, THE Alliance en Ocean Alliance. De hieraan deelnemende miljardenconcerns zijn volgens

## Drie mega-allianties

### 2M

Maersk (Deens)  
MSC (Zwitsers-Italiaans)

### Ocean Alliance

CMA CGM (Frans)  
Cosco (Chinees)  
Evergreen (Taiwanees)

### The Alliance

Hapag Lloyd (Duits)  
ONE (Japans)  
Yang Ming (Taiwanees)

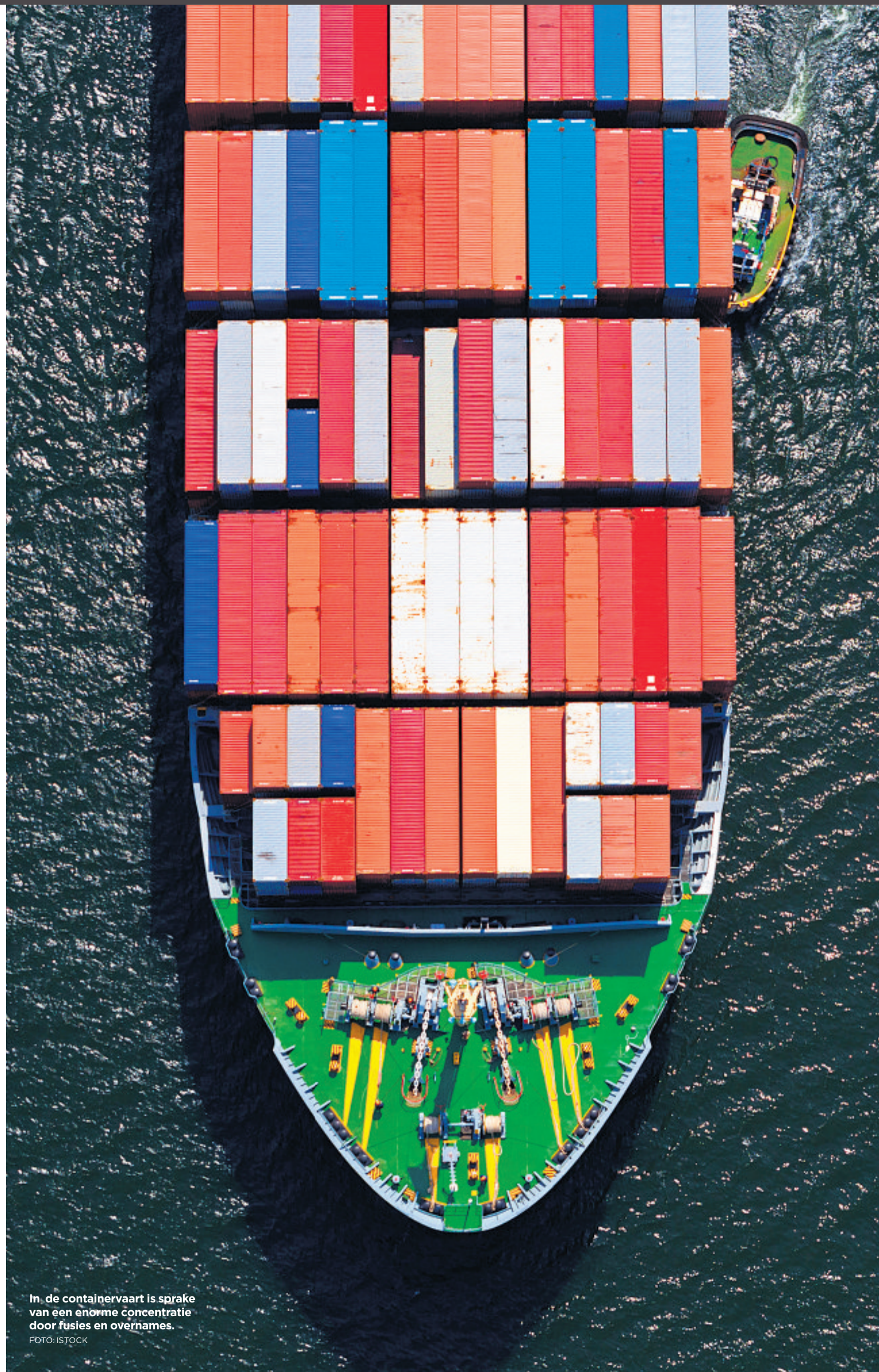
onderzoeksbureau Alphaliner samen goed voor bijna 80% van de mondiale containercapaciteit. Maar er bestaan veel meer consortia die voor de buitenwacht niet zichtbaar zijn.

Onderzoeker Olaf Merk van het International Transport Forum (ITF), een aan de Oeso gelieerde organisatie, komt in een rapport tot de conclusie dat de allianties eerder een vloek dan een zegen zijn geworden, niet alleen voor verladings als Siemens en Bacardi maar ook voor sommige Europese havens.

De enorme concentratie in de containervaart — in de afgelopen jaren zijn er ongekend veel fusies en overnames geweest — levert volgens Merk potentieel grote risico's op. Hij noemt de invloed op de transportketen 'overwegend negatief': lagere vaarfrequenties, minder directe havenverbindingen en langere wachttijden.

Merk wijst op nog andere risico's, zoals meer kans op misbruik van marktmacht bij gezamenlijke inkoop van havendiensten, zoals sleepboten en containerterminals. Hoewel hiervoor geen harde aanwijzingen zijn, bleek onlangs wel dat het Rotterdamse sleepbedrijf KotugSmit mede onder druk van dalende tarieven wordt verkocht aan het Spaanse Boluda. Tegelijk staakte de Amerikaanse justitie onlangs een onderzoek naar mogelijke kartelvorming bij allianties.

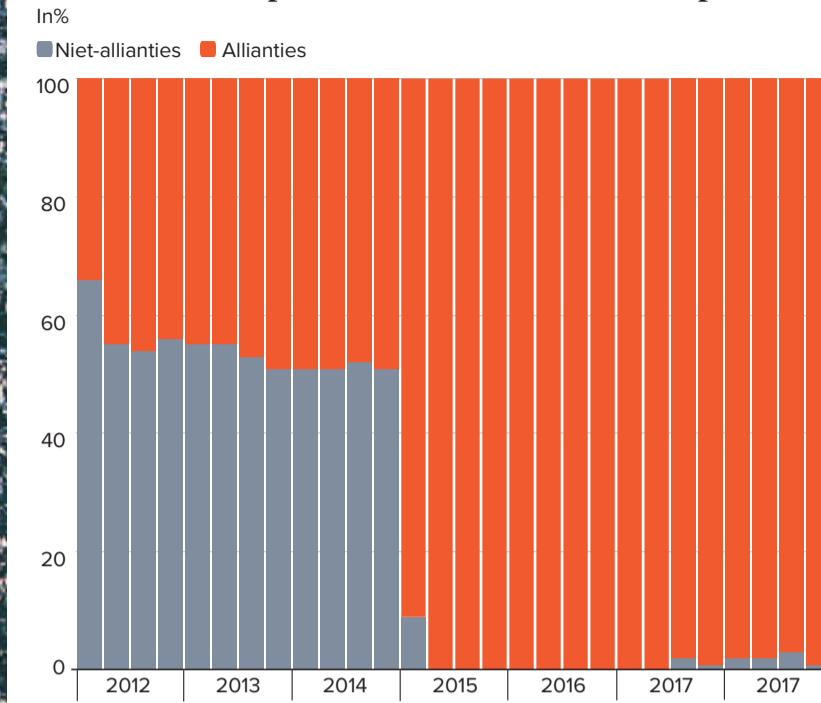
Bovendien zetten de steeds grotere schepen — volgens Merk 'mogelijk gemaakt door de allianties' — druk op vooral kleinere Zuid-Europese havens omdat zij grote investeringen moeten



In de containervaart is sprake van een enorme concentratie door fusies en overnames.

FOTO: ISTOCK

## Marktaandeel op de vaarroute Azië-Noord-Europa



Bron: OECD/ITF 2019

doen in infrastructuur. Voor Rotterdam met zijn diepe havens en goede infrastructuur heeft dat trouwens niet slecht uitgepakt: de containeroverslag is in de afgelopen twee jaar juist flink gestegen.

De rederijen, verenigd in de World Shipping Council, zijn in een tegenoffensief gegaan en wijzen de kritiek resoluut af. In een eigen rapport benadrukt de WSC dat de consortia hebben geleid tot een daling van de tarieven: die lagen in het derde kwartaal van vorig jaar 23% lager dan vijf jaar eerder.

Om hun zaak duidelijk te maken, keren de rederijen het om: zonder de consortia zou de kwaliteit van het zeetransport drastisch verslechteren. Om dat aan te tonen geven ze voorbeelden uit de praktijk: als bijvoorbeeld Evergreen niet meer in een consortium zit, vertaalt zich dat in een daling van de vaarfrequentie met een factor vijf.

Een woordvoerder van WSC steekt niet onder stoelen of banken dat voortzetting van de speciale regeling van groot belang is voor de rederijen, die kampen met lage marges en magere winsten. Zij spreekt van 'een cruciale juridische zekerheid die rederijen in staat stelt scheepsruimte te delen en daardoor efficiëntere en betere diensten te kunnen verlenen'.

Wat zijn de opties voor Vestager? Larissa van der Lugt, onderzoeker bij Erasmus UPT, meent dat er 'nog voldoende concurrentie is tussen rederijen ondanks de concentratie'. 'Maar of je verdere concentratie moet toestaan? Het is wel een moment om daar scherper op te gaan letten. Er komt een punt dat er sprake is van marktmacht.'

Als het aan Vallbona ligt, komt er een ingrijpende aanpassing van de regeling. 'Zo moet het veel transparanter worden of de allianties niet boven het volumeaandeel van 30% uitkomen. De cijfers daarover liggen bij de sector en zijn niet openbaar.'

## CAPACITEIT

In zijn analyse komt het ITF dan ook niet verder dan een analyse van de marktaandeel op capaciteit. Dat leidt tot de conclusie dat op de routes van en naar Europa van de 27 consortia er 22 'met grote waarschijnlijkheid' boven die 30% uitkomen. Geen waterdichte analyse, maar wel een aansporing voor Europese mededingingsambtenaren een eigen analyse te maken.

Verder willen de grote verladingsbedrijven dat de eisen aan de dienstverlening door invoering van kwaliteitsratio's veel scherper wordt geformuleerd. 'En er moeten ook bepalingen komen voor de mate van toegestane marktmacht.' Van der Lugt is het hier in grote lijnen mee eens. 'Maar tegelijk ligt er een taak bij de verladingsbedrijven. De dienstverlening is inderdaad gedaald, maar verladingsbedrijven nu toch ook veelal op de prijs van het vervoer.'

In een reactie laat de directie-generaal mededinging van de Europese Commissie weten dat alle opties nog open zijn. 'De regeling kan stopgezet, ongewijzigd verlengd of aangepast verlengd worden.' Gezien de grote belangen die op het spel staan, draait de Brusselse lobbymachine al op volle toeren.

## Geen uniform beleid

Wereldwijd is er geen uniform mededingingsbeleid voor de internationale scheepvaart. Regio's en soms ook afzonderlijke landen voeren een verschillend beleid. Singapore en Japan staan bijvoorbeeld nog steeds de traditionele 'conferences' toe. Dit is de meest verregaande vorm van samenwerking tussen rederijen, waarbij ook afspraken op prijs en capaciteit zijn toegestaan. In de meeste regio's en handelsblokken zijn de conferences niet meer toegestaan. Daarvoor in de plaats zijn veelal de Block Exemption Regulations gekomen. Dat is niet alleen in de Europese Unie gebeurd, maar ook in Hongkong, Maleisië, Nieuw-Zeeland en Israël. De VS en Canada hebben de Ocean Shipping Reform Act, die specifieke regels stelt en waardoor de conferences ook zijn verdwenen.



Pieter Laikens is correspondent in Rotterdam van Het Financieele Dagblad

## In het kort

- Im- en exporterende bedrijven hebben kritiek op prestaties van containerrederijen.
- Bijzondere mededingingsregels EU voor grote rederijallianties staan daardoor onder druk.
- Eurocommissaris van mededinging Vestager moet dit jaar een oordeel vellen over het uitzonderingsregime.
- De lobbymachine in Brussel draait op volle toeren.

## Meer online

Dossier [fd.nl/vervoer](http://fd.nl/vervoer)

