



1-10-2021 - Uitgave Volle Lading Groep

directie APMT MVII hanteert de stroopkwast

In juni maakte APMT MVII bekend de terminal te willen uitbreiden om het dubbele aantal containers met hetzelfde aantal havenarbeiders te doen. Het management schreef op 20 september aan brief aan FNV Havens.

Bij het schrijven stond de strooppot kennelijk onder handbereik. Het managementteam schreef verheugd te zijn dat FNV Havens bereid is mee te denken over de geplande uitbreiding

van de terminal. Graag wil ze met de bond in gesprek in een open en constructieve sfeer.

In een moeite door werd gesproken over het samen bouwen van een toekomstbestendige en concurrerende terminal die honderden gezinnen baan- en inkomenszekerheid kan bieden. Kan het mooier: samen voor het goede doel.

Lastige ingrepen en collega's overboord

*Vervolg
op
blz. 2*

Vervolg - stroopkwast

Om alles wat onschuldiger te laten lijken wordt gesproken over een 'transformatie', maar tegelijk wordt toegegeven dat er sprake zal zijn van 'lastige ingrepen'.

Sommige collega's worden blijkbaar overboord gekieperd want het managementteam spreekt over baanbehoud voor 'zoveel mogelijk' collega's.

De brief bericht dat de afdelingshoofden een stuk of 40 initiatieven hebben geïnventariseerd om efficiënter en goedkoper te werken. Deze initiatieven worden met een werkgroep van de ondernemingsraad besproken.

Havenarbeiders kunnen hun eigen punt aan de horizon zetten

Managers zijn aangenomen om bij APMT zoveel mogelijk geld in het laatje te brengen. Als ze hun best hebben gedaan dan kunnen ze na een jaar of vier, vijf weer door naar een volgende 'uitdaging' – al dan niet met een vette bonus.

Bij het concurrerend maken van het bedrijf wordt uiteraard niet naar het eigen salaris, de eigen bedrijfsauto of het eigen pensioen gekeken. Wie denkt dat het management het doel heeft om

de collega's van APMT MVII baanzekerheid te bezorgen, die leeft in dromenland.

Het is zaak om door het smeren van stroop heen te kijken en met elkaar te bepalen wat de belangen van de havenarbeiders zijn in de reorganisatie.

De directie kan wel een punt aan de horizon zetten, maar dit betekent niet dat de havenarbeiders daar als makke schapen achteraan moeten lopen.

De havenarbeiders kunnen hun eigen punt op de horizon zetten en er is geen enkele reden om daarbij bescheiden te zijn.

De directie formuleert onbekommerd haar belangen, dat kunnen arbeiders ook.

Baanbehoud voor iedereen

Het eerste uitgangspunt is uiteraard baanbehoud niet voor zoveel mogelijk collega's, maar voor alle collega's. Dat is het belang van alle werkers bij APMT MVII, dat is ook de basis waarop solidariteit kan worden gebouwd.

Weeffouten - vanuit een arbeidersstandpunt

Er wordt veel gesproken over weeffouten bij de opbouw van



APMT MVII, maar dan gaat het steeds over kapitalistische weeffouten: met een betere aanpak had er meer winst gemaakt kunnen worden.

Vanuit het arbeidersstandpunt zijn er ook weeffouten gemaakt. Laten we het daar eens over hebben. Het is een weeffout dat er geen goed ouderenbeleid is, dat inhuren tegen lagere lonen werkt, dat het 14 jaar duurt voor je op je volle loon komt.

Korter werken op kosten van de baas

Een kapitaalkrachtig concern als Maersk kan de knapste koppen inhuren en kan de nieuwste technieken gebruiken om de winst te verhogen.

Eén van de speerpunten is het verhogen van de productiviteit van de volautomatische kraken. Volgens het management ligt die productiviteit 'echt te laag'.

Als de arbeiders ook van de nieuwe technieken willen profiteren dan vergt dat strijd. Zonder strijd gaat het profijt

naar de aandeelhouders.

Korter werken met behoud van loon is een eis die het belang vertegenwoordigt van elke arbeider die met automatisering te maken krijgt, maar ook het belang van de jeugd die een baan zoekt.

Niets zonder strijd

Het formuleren van de arbeidersbelangen in de 'transformatie' is het begin.

De directie jaagt onbekommerd haar belangen na, dat kunnen arbeiders ook

Maar zonder een goed begin, kan er ook geen goed einde zijn. Het is een betere tijdbesteding dan met de directie overleggen over 40 initiatieven om de productie te verhogen, laat dat maar aan die knappe koppen over.

Als de eigen belangen zijn geformuleerd dan kan ook de strijd worden gevoerd om de eigen belangen door te zetten.

Belangen formuleren en de strijd voor die belangen oppakken: dat is het vakbondswerk wat bij APMT MVII nodig is.

RST-directie wil ook hoofd en hart (en welke directie wil dat niet?)

Elke RST-er gaat een uitnodiging ontvangen om mee te doen aan een medewerkerstevredenheidsonderzoek, oftewel MTO. Nou ja niet alle RST-ers: BBL-ers, stagiaires en uitzendkrachten niet. 'Geef je mening, jouw mening vinden wij belangrijk, laat je stem horen', schrijft de directie. En er wordt beloofd dat er met de resultaten van het onderzoek concrete verbeteringen gerealiseerd zullen worden.

Jarenlang werden de RST-ers met straffen en intimidatie onder de duim gehouden. Dat is niet langer voldoende. De directie zoekt naar meer middelen.

Elke kapitalist wil de gedachten beïnvloeden van de arbeiders die bij hem werken. Alle ideeën die arbeiders hebben om de productie sneller en goedkoper uit te voeren worden in dank aangenomen.

Bij veel bedrijven gaat dat via een ideeënbus en werkoverleg. Nog belangrijker is het om bij

de arbeiders ideeën over het gezamenlijk belang in het hoofd te planten, om te vermijden dat uit de dagelijkse werkelijkheid een politiek bewustzijn groeit over de belangtengstelling tussen de arbeidersklasse en de kapitalistenklasse.

Ideeën over klassenstrijd en omverwerping van de kapitalistische overheersing willen ze liefst in de kiem smoren. Van daar dat MTO. Dat helpt de directie om haar invloed uit te oefenen.

Wil je radicaal aan de kant van de belangen van de arbeiders staan? Dat kan, dan hoef je dat MTO niet in te vullen.

Je kan een stapje verder gaan en meedoen met De Volle Lading, dan kan je praktisch bijdragen aan de strijd van de arbeiders. Wil je de MTO toch invullen, laat dan vooral weten dat er een einde moet komen aan de straffen en de intimidatie. Kijken of die verbetering gerealiseerd wordt.

Monopolie concurrentie: 12.000 dollar voor een container

De prijs die betaald moet worden voor een container om spullen van China naar Europa te vervoeren steeg van 2000 dollar midden 2020 naar 12.000 dollar een jaar later. Het is deze prijsstijging die illustreert dat monopoliebedrijven niet alleen de wereldeconomie beheersen, maar ook dat ze als grote parasieten miljarden dollars naar zich toe kunnen trekken.

Concurrentie met overcapaciteit: fusies, overnames en een faillissement

Tot een jaar of twee geleden beconcurrerden de containerrederijen elkaar op leven en dood door steeds meer schepen in de markt te zetten. Verschillende rederijen schreven rode cijfers. De concurrentieslag leidde tot het faillissement van de grootste Koreaanse rederij Hanjin en tot een fusie- en overnamegolf: Maersk slokte Hamburg Süd op, Hapag Lloyd slokte UASC op, CMA CGM slokte APL op, de

twee grote Chinese rederijen Cosco en China Shipping fuseerden en slokten daarna OOCL op - tenslotte gingen de drie grote Japanse rederijen (MOL, NYK en K-line) samen in ONE.

Na deze golf werd het aantal grote samenwerkingsverbanden teruggebracht van vier naar 3. De prijzen voor containers van Azië naar Europa stabiliseerden op ongeveer 1500 dollar. De grootste twee rederijen (Maersk en MSC) beheersen bijna 34% van de markt, met nummer drie en vier (CMA CGM en Cosco) beheersen ze bijna 58% van de markt. De grootste tien rederijen beheersen 77,5% van de markt.

Concurrentie met ondercapaciteit: een handjevol rederijen met miljarden extra winst

In 2020 waren de rederijen toe aan een volgende zet. Toen in februari 2020 de coronacrisis voor minder transport zorgde, namen ze

*Vervolg
op
blz. 6*

allemaal schepen uit de vaart. En dat beviel goed. Er werden zoveel schepen uit de vaart genomen dat de prijs begon te stijgen. Ook begon zich een tekort aan containers af te tekenen.

Het is niet moeilijk om meer containers te produceren en om de lege containers op te halen, maar dat gebeurde niet. Geen rederij zal hardop zeggen dat er afspraken zijn gemaakt, maar elke rederij draagt zijn steentje bij aan de krapte op de markt en elke rederij profiteert van de hoge prijzen. Vijf tot tien rederijen zuigen uit het transport miljarden extra winst op kosten van miljarden consumenten wereldwijd.

De oplossing voor deze problemen wordt steeds duidelijker: de grote bedrijven onteigenen en planning in plaats van concurrentie, kortom een maatschappij waar de werkers de baas zijn.

Steun De Volle Lading



Als u het werk van De Volle Lading belangrijk vindt kunt u via deze QR-code een bedrag overmaken als steun om de kosten te dekken. Alvast bedankt!

Bij de Volle Lading kun je leren vechten tegen onrecht en tegen de oorzaak van het onrecht: het kapitalisme. En gooi gerust wat geld als steun in de pot. De Volle Lading draait zonder subsidie – want we willen onafhankelijk blijven.

info@vollelading.nl

06-42492000

of 06-40393842

Emissieloze schepen onder druk van de milieubeweging

Maersk heeft acht nieuwe containerschepen besteld van 16.000 TEU. Het bijzondere van deze schepen is dat ze niet alleen op stookolie kunnen varen, maar ook op methanol.

Als groene methanol wordt gebruikt, dan is er geen uitstoot van CO₂. Maersk heeft enig onderzoek gedaan onder grote klanten en er schijnt veel belangstelling te zijn voor CO₂-neutraal vervoer, ook als dat duurder is.

Nog wel een paar hordes te nemen

Het is de milieubeweging die Maersk en haar klanten onder druk zet. Graag pronken ze met duurzame productie en duurzaam vervoer, welk bedrijf is tegenwoordig niet groen en duurzaam.

Deze stap van Maersk toont dat

het technisch mogelijk is dat de scheepvaart afscheid neemt van fossiele brandstoffen. Voor het echt zo ver is zijn er wel een paar hordes te nemen.

Op dit moment zou de totale productie van groene methanol slechts vier schepen in de vaart kunnen houden. Om de acht bestelde schepen op groene methanol te kunnen laten varen moeten nog wel een paar stappen gezet worden.

Maersk heeft vergevorderde plannen om met anderen die groene methanol te gaan produceren. En van daar zijn het heel wat stappen naar emissieloze scheepvaart.

De milieubeweging zal de druk op de ketel moeten houden -

De techniek is er!

Uitgangspunten van de Volle Lading

1. We maken ons met offensieve eisen sterk voor de belangen van de havenarbeiders en de jeugd die in de haven gaat werken.
2. We helpen de strijd voor die belangen te organiseren onder andere door de vier-wekelijkse uitgave van de Volle Lading.
3. We werken democratisch. Iedereen kan zijn inbreng hebben. Vrienden die de strijd van de havenarbeiders ondersteunen zijn welkom.
4. We ijveren voor vakbonden die strijdbaar en democratisch voor de belangen van de werkers opkomen.
5. We zijn onafhankelijk, ook financieel. We accepteren alleen financiële bijdragen als ze zonder voorwaarden worden gegeven.
6. We staan open voor gedachten over een andere maatschappij zonder uitbuiting en onderdrukking van de werkende mensen - dat geeft richting aan onze strijd.
7. We werken aan de versterking van de internationale solidariteit van de havenarbeiders.



www.vollelading.nl

Wie De Volle Lading
iedere vier weken
gratis per
e-mail wil ontvangen:
mail dit verzoek naar
**info@
vollelading.nl**

De Volle Lading is een
uitgave van De Volle La-
dinggroep - van collega's
voor collega's in de haven.

info@vollelading.nl
Telefoon: **06-42492000**
06-40393842

Steun: NL54INGB0004428359 o.v.v. 'DVL'