

1-10-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

Sloop van **1000** **banen** door **automatisering** **niet toestaan!**

Bij APMT1 zijn ongeveer 700 havenwerkers in (operationele en technische) dienst en er wordt jaarlijks drie miljoen TEU overgeslagen. Bij APMT2 zal ruim 2,5 miljoen TEU per jaar gedaan worden met ruim 300 havenwerkers. Voornaamste oorzaak: automatisering. Het horizontaal transport wordt op APMT1 nog met straddlecarriers gedaan, bij APMT2 is dat vrijwel volledig geautomatiseerd. Ook van belang: straks zal de kraanmachinist niet meer op de kraan zitten, maar op kantoor voor een

beeldscherm. De bedrijfsleiding wil die machinist op zijn scherm meerdere kranen laten bedienen. Nu werken er een kleine 2.500 havenwerkers in dienst van ECT, APMT1, Uniport en RST. Het is niet overdreven te stellen dat de komende jaren door automatisering 1000 van die banen op de tocht komen te staan.

Arbeidersbelangen voorop

Havenarbeiders kunnen

*Vervolg
op
blz. 2*

**Vervolg
van
blz. 1**

niet toestaan dat 1000 banen verloren gaan, dat 1000 collega's in de WW komen en dat er voor de jeugd geen volwaardige banen meer in de haven zijn.

De automatisering tegenhouden kan niet. Nieuwe, meer efficiënte productietechnieken zijn niet te stoppen. Dat is de vooruitgang.

Bij invoering van nieuwe technieken is het wel altijd de vraag: wie gaat daarvan profiteren?

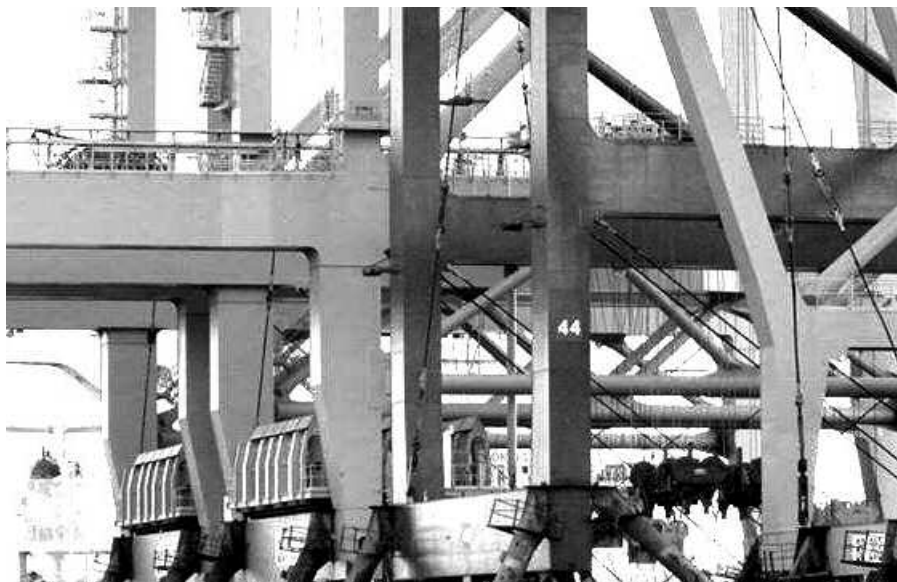
Normaal gesproken profiteert de kapitalist die het eerst de nieuwe techniek doorvoert van het concurrentievoordeel. Hij kan meer winst maken.

Maar arbeiders hoeven automatisering niet als willoze slachtof-

fers te ondergaan. Arbeiders hoeven niet als willoze slachtoffers naar de WW te gaan. Arbeiders hebben hun eigen belangen. Dat is niet de winst van de kapitalist, maar dat zijn vaste banen met een goed loon voor arbeiders en de arbeidersjeugd.

Het winststreven van de kapitalist kan banen vernietigen, de strijd van arbeiders kan banen redden:

- **Vechten voor elke arbeidsplek!**
- **Havenarbeiders mee met het werk!**
- **Arbeidstijdverkorting op kosten van de baas: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek, pensioen met 60 jaar!**



Over **illusies** gesproken

We horen van alles als de Volle Lading wordt uitgedeeld. Het besef dringt steeds verder door onder de collega's, dat door het verhuizen van ladingpakketten naar Maasvlakte 2 en door automatisering er honderden banen op de tocht staan.

Toch klampen sommige mensen zich nog steeds vast aan illusies.

Een selectie:

- Het gaat zo geleidelijk, daar merkt niemand wat van.
- Eerst gaat de inhuur weg, dan de jaarcontracten, mij raakt het niet.
- De RWG-rederijen hebben voorlopig nog een contract met ECT.
- We hebben een werkgelegenheidsgarantie.
- Als er ontslagen dreigen, dan zal er wel een ouderenregeling komen.
- Directie, bonden en het Havenbedrijf Rotterdam zullen wel met een oplossing komen.
- Wij hebben lijnen die niet naar

Maasvlakte 1 of 2 willen.

- Bij ons wordt niet geautomatiseerd.
- De directie is druk bezig om nieuwe lijnen aan te trekken.
- Het zal mijn tijd wel duren.

De eerste helft van 2015 gaan veel containers snel naar Maasvlakte 2

Het kan natuurlijk wat sneller of wat langzamer gaan, maar normaal gesproken zullen in de eerste helft van 2015 RWG en APMT2 operationeel worden. Op die terminals zal vrijwel al het horizontale vervoer geautomatiseerd plaats vinden. De kranen werken ook grotendeels automatisch, oppakken en neerzetten kan op afstand worden bediend.

Het Havenbedrijf heeft drie miljard in Maasvlakte 2 gestoken. Nog eens drie miljard wordt besteed aan uitbreiding van wegen, tunnels en spoorwegen om de containers af te voeren. RWG en APMT besteden samen ook

nog eens tussen de 1,5 en twee miljard euro om de terminals op te tuigen. Dat wordt niet gedaan om die nieuwe terminals leeg te laten staan. Net als iedere kapitalist willen ook de eigenaren van de nieuwe terminals maximale winst: die terminals moeten dus zo snel mogelijk vol. En omdat de modernste terminals het best kunnen concurreren, kunnen ze ook snel vol. Van enige geleidelijkheid zal geen sprake zijn.

Voor jong en oud - voor vast, uitzend en tijdelijk

Het aantal containers dat in Rotterdam wordt overgeslagen

stagneert al drie jaar zo tussen de elf en twaalf miljoen TEU. De nieuwe terminals kunnen vijf miljoen TEU per jaar doen. Heel veel containers (40%) zullen dus heel snel naar RWG en Maasvlakte 2 gaan. Het gevolg daarvan zal zijn dat aan alle containerpakketten zal worden getrokken.

Het zal niet helpen dat de directie zo haar best doet, of dat de lijnen die nu voor de kant liggen niet naar Maasvlakte 1 of 2 willen. De klap is zo omvangrijk, dat de banen van vasten, inhuur en jaarcontracters, ouderen en jongeren bedreigd worden. Het zal jouw tijd niet duren. De bedrijven zullen juist van de situatie gebruik willen maken om dure ouderen met een vaste baan te vervangen door jongeren met een flexibel contract.

Zonder zelfstandige strijd: ontslaggarantie

Wie denkt dat er een werkgelegenheidsgarantie is, die moet de tekst nog eens goed lezen. Als de oude terminals 40% van hun volume verliezen aan RWG en APMT2, dan zijn die garanties niets waard. Dan zijn dat ontslaggaranties. Bovendien hebben de ervaringen met tankopslagbedrijf Odfjell dit voorjaar



duidelijk gemaakt dat papieren afspraken door de polderpolitiek makkelijk in de prullenbak belanden. Dus van de polderpolitiek zal geen redding komen - alleen zelfstandige strijd zal uitkomst bieden.

Zonder strijd van de havenwerkers zullen de bedrijven en het Havenbedrijf Rotterdam geen enkele noodzaak zien om akkoorden te sluiten om banen te behouden en ontslagen te voorkomen.

Integendeel, voor een kapitalist geldt: verspil nooit een goede crisis.

ECT-ers, APMT-ers, Uniporters en RST-ers kunnen apart daar niet zoveel tegen doen, maar samen kunnen ze bergen verzetten:

- **Eén goede algemeen verbindend verklaarde sector-CAO op basis van vaste banen, gelijke lonen en vaste werktijden!**
- **Vechten voor elke arbeidsplek!**
- **Havenarbeiders mee met het werk!**
- **Arbeidstijdverkorting op kosten van de baas: zesploegendienst in de volcontinu, vierdaagse werkweek, op 60 jaar pensioen!**



Eindelijk een CAO bij APMT in Marokko

Na jaren van acties en zware onderhandelingen heeft de Nationale Vakbond van Havenwerkers in Marokko eindelijk een CAO af kunnen sluiten met de grote terminaloperator APMT. APMT weigerde lang met de vakbond te onderhandelen. Said el Hairech, secretaris-generaal van de vakbond, werd lange tijd gevangen gezet. Mede door druk van de ITF en vakbonden uit andere havens is Said vrij gekomen, moest APMT gaan onderhandelen en is de eerste CAO nu een feit. De Marokkaanse collega's danken hartelijk voor de internationale steun.

Kolencentrales Maasvlakte zonder afvang CO2

De nieuwe kolencentrales van Eon en GDF Suez op de Maasvlakte blijken al enige maanden proef te draaien. Die van GDF

Suez staat zelfs regelmatig voluit aan. De meerderheid van de Rotterdamse gemeenteraad ging zeven jaar geleden akkoord met de bouw van kolencentrales, hoewel die nog meer broeikasgas CO2 uitstoten dan gascentrales. Het excuus was dat de CO2 zou worden afgevangen en opgeslagen onder de Noordzee. Al snel bleek dat de energieconcerns niet van plan waren de kosten daarvan te dragen. Er kwam € 180 miljoen subsidie van de EU en nog eens € 150 miljoen van de Nederlandse staat, maar dat vonden ze niet genoeg. Ook niet, omdat kolen intussen nog goedkoper geworden zijn. Er moet nog eens € 100 miljoen subsidie komen, maar de EU voelt daar niet voor en de afspraak van gemeente met concerns bleek juridisch niet waterdicht. Het Energieakkoord (dat energieconcerns, regering, vakbonden en milieuo-

rganisaties vorig jaar sloten) heeft het alleen over het sluiten van oude kolencentrales. In ruil daarvoor werd een bijzondere belasting op kolen juist afgeschaft. En zo moet de toekomst van de aarde wijken voor de winsten van Eon en GDF Suez.

Bazen Praat

De regering-Rutte is nog bezig om een hele waslijst van verslechtingen voor de gewone mensen door te voeren, of voorzitter Koops van uitzendorganisatie ABU komt met een nieuwe eis: werkende mensen die ziek worden moeten voortaan nog maar een halfjaar in plaats van twee jaar doorbetaald worden en een WIA-uitkering mag geen

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

**Wordt actief
bondslid om
behoud van alle
banen en arbeids-
tijdverkortung
zonder inleveren
te eisen!**

**Vervolg
van
blz. 8**

terdam plaats, met deelname van havenarbeiders uit Duitsland, Spanje en Nederland. Op de conferentie is volop ruimte om ervaringen uit te wisselen en elkaar beter te leren kennen. Dit jaar zal de conferentie in Hamburg worden gehouden op zaterdag 25 en zondag 26 oktober. Een boottocht door de havens is inbegrepen.

De kosten van entree en eten en overnachting liggen rond 50 euro. Geïnteresseerden kunnen hun e-mailadres opgeven: stuur een bericht naar:
info@vollelading.nl.

tien jaar meer duren. De economen van ING Bank zeiden een dag eerder dat er een 'enorme verbouwing' plaats vindt, waarbij de regering steeds meer voorzieningen afschaft. De bank denkt dat veel mensen dat pas later zullen beseffen, omdat dit vaak in kleine stappen gebeurt.

Zij wijzen onder andere op de verhoging van de pensioenleeftijd, de verlaging van de pensioenen, de grote bezuinigingen op de zorg, de verkorting van de WW, de veel lagere uitkeringen bij ontslag.

De ING constateert dat omgerekend in geld de regering zo tien-duizenden euro's per persoon 'bespaart', maar denkt dat dit 'goed voor de economie' is. Koops, die zijn carrière begon

Kom naar de vergadering van de Volle Lading

**maandag
13 oktober
2014
20.00 uur**

**Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid**

als beleidsadviseur bij vakbond CNV, vindt zijn eis goed voor de werkgelegenheid, want de arbeidskosten zijn 'veel te hoog'.

Allemaal bazenpraat - werkende mensen hebben een heel andere economie nodig, waar niet de jacht op maximale winst van een groep grote concerns hun leven en werken bepaalt.



**Lees dagelijks
Rode Morgen nieuws
op www.rodemorgen.nl**

Internationale Havenwerkers Conferentie op 25 en 26 oktober in Hamburg

De afgelopen Jaren hebben de monopolie-rederijen aangedrongen op uitbreidingen in de havens van Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Wilhelmshaven, Bremerhaven en Londen. Gebruikmakend van de overcapaciteit gaan de reders op hun terminals hun concurrentie uitvechten over de ruggen van werkers. Reden te meer voor havenwerkers om internationaal samen te werken. De Volle Lading vindt het belangrijk dat havenwerkers aan de basis elkaar leren kennen. Dat is het enige stevige fundament voor internationale solidariteit.

Met vrienden uit Hamburg is daarom het initiatief genomen om Internationale Havenwerkers Conferenties te organiseren voor collega's van de werkvloer. Deze conferenties worden elke twee jaar gehouden. Twee jaar geleden vond de conferentie in Rot-

Vervolg
op
blz. 7



De Rode Morgen is lid van de Internationale
Coördinatie van Revolutionaire Partijen en
Organisaties www.icor.info

Bezoekadres:

Cronjéstraat 41 - Rotterdam

Zondags 14.00-16.00 uur

E-mail: info@vollelading.nl

Telefoon: 010-4199054

Kijk op: www.rodemorgen.nl

Steunbijdragen:

bankrekening NL54INGB0004428359

Neem een abonnement op de Rode Morgen

0 jaarabonnement € 6,80

0 steunabonnement € 11,35

0 gratis proefabonnement 3 nummers

Betaling na ontvangst van een acceptgiro-
kaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:

Rode Morgen, Postbus 51245

3007 GE Rotterdam

1-10-2014

Of via email: info@vollelading.nl

U kunt natuurlijk ook bellen: 010-

4199054 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

