



2-7-2014 - Uitgave Volle Lading Groep

In de serie P3, G6 en andere monopolies in de scheepvaart

— Extra —

havenwerkers moeten een CAO-monopolie vormen!

In deze serie over de monopolies in de scheepvaart werd in deel I beschreven hoe de logistische monopolies regeringen en gemeentebesturen naar hun hand zetten.

Daarna werd in deel II beschreven hoe de grote reders versmolten zijn met de grote stuwadoors.

Deel III zou gaan over de strijd

tussen de havenarbeiders en de monopolies en deel IV over het logische vervolg op de monopolievorming: socialisme.

Deel III en IV moeten even wachten omdat nu eerst aan de orde is dat de Chinese autoriteiten geen toestemming hebben gegeven aan de vorming van P3.

Vervolg
op
blz. 2

Monopolievorming

Drie grote Europese rederijen – Maersk, MSC en CMA CGM – zouden in P3 gaan samenwerken. Op de belangrijke routes zou P3 een groot marktaandeel krijgen: op Europa-Amerika 41%, Amerika-Azië 24% en Azië-Europa 42%. Ongeveer 200 schepen zouden uit de vaart worden genomen, de grootste schepen zouden beter benut worden, de besparing zou voor Maersk alleen al ongeveer een miljard euro bedragen. Met deze concentratie zouden de monopolies wellicht ook meer greep op de tarieven krijgen. Die tarieven zijn al jaren een soort achtbaan.

Het was het startsein van een samenwerkingsgolf in de scheepvaart. De Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, APL, Hyundai en MOL) die op het vaargebied Europa-Azië samenwerkte, besloot onder de naam G6 samen te gaan werken op het vaargebied Europa-Amerika en Azië-Amerika. Hapag Lloyd smolt samen met CNAV. Vijf andere rederijen (COSCO, K-Line, Yangming, Hanjin en Evergreen) besloten tot samenwerking op de route Azië-Noord-Europa.

China is tegen in het belang van de Chinese monopolies

De Europese kartelwaakhond gaf voor P3 groen licht. Dat is

logisch, want de drie Europese rederijen behoren tot de monopolies die in de EU de dienst uitmaken. De kartelautoriteiten in de VS gaven ook groen licht, maar minder enthousiast (drie voor en twee tegen). En nu heeft China haar toestemming onthouden. Over de reden daarvoor is niets naar buiten gekomen. Misschien omdat de belangrijke Chinese rederijen COSCO en China Shipping in het geweld ten onder dreigen te gaan. Misschien omdat de Chinese autoriteiten de vervoerskosten voor de Chinese producten laag willen houden. Misschien heeft HPH (de grootste containerstuwadoer, moeder van onder andere ECT) uit Hongkong invloed uitgeoefend. In ieder geval onderstreept het onverwachte rode licht wel de toeneemende machtspositie van China in de wereld. Door de kapitalistische concurrentie staan de ontwikkelingen nooit stil. China is in opkomst en benut haar toeneemende economische kracht.

Monopolievorming gaat door

Komt de monopolievorming nu tot een stop? Nee dat is niet mogelijk. Monopolievorming, het concentreren van de productiemiddelen in steeds minder – en ook steeds grotere – concerns is een wetmatigheid van het kapitalisme, dat gaat door. In plaats van P3 wordt al gespeculeerd



China zegt 'nee' tegen P3

over P2 (Maersk en MSC). Overnames en fusies zullen blijven doorgaan. Andere (formeel lossere) vormen van samenwerking zullen worden gevonden. De G6 heeft een lossere samenwerking en gaat gewoon door. De grote concerns zullen de miljarden die ze kunnen besparen niet laten lopen. Om in de concurrentieslag te overleven en de noodzakelijke gigantische investeringen te kunnen blijven doen zijn samenwerkingen, fusies, overnames en marktafspraken onvermijdelijk.

Monopolievorming door de havenarbeiders tegenover de logistieke concerns moet op de agenda

Ook de havenarbeiders kunnen alleen maar overleven als ze een monopolie vormen. Verdeeld

over aparte CAO's, met ongelijke lonen en jaarcontracten zijn ze een makkelijke, rechteloze prooi voor de logistieke concerns. Als de logistieke monopolies steeds groter en machtiger worden, dan kan de verkoop van de havenarbeid toch niet onderwerp van vrije concurrentie zijn? Ook de havenarbeiders moeten een monopolie vormen: één CAO, met gelijke lonen, vaste banen en vaste arbeidstijden.

Dat is ook het systeem dat de Belgische havenarbeiders verdedigen. Je ziet dat de strijd van de havenarbeiders ook steeds meer een internationale dimensie krijgt: worden de Antwerpse collega's in de Rotterdamse vrije concurrentie geduwd, of trekken de Rotterdamse havenarbeiders zich op aan het Antwerpse monopolie?

Sinds wanneer vecht de ECT-directie voor banen?

Tussen de 100 en de 150 ECT-ers stonden op vrijdag 27 juni bij de rechtbank Rotterdam. De directie eiste van het Havenbedrijf Rotterdam dat RWG en APMT2 niet gaan draaien op Maasvlakte 2. Dat kan de directie natuurlijk wel vergeten. En als die bedrijven toch gaan draaien, dan eist ECT een schadevergoeding van 900 miljoen euro - dat kan de directie hoogstwaarschijnlijk ook wel vergeten. En al krijgt ECT die 900 miljoen, of een deel ervan, dan verdwijnt dat geld in de kas van aandeelhouder HPH: daar schieten de havenarbeiders niets mee op.

150 ECT-ers op de Erasmusbrug hadden meer effect gehad

De directie had verschillende functionarissen van ECT aan het werk gezet om collega's naar de zitting te krijgen. De Supervisors DUG riepen per e-mail de collega's op om hun gezicht te laten zien. Ze schreven: "*Het gaat om het voortbestaan van ECT in zijn huidige vorm. De*

gecreëerde overcapaciteit mag niet ten koste gaan van ons!"

Wie zich richt op het behoud van ECT in zijn huidige vorm, die is op de verkeerde weg. ECT gaat veranderen: automatiseren en containers kwijtra-ken. Als de nieuwe terminals vollopen verliezen de oude terminals 40% van hun contain-ers. ECT is bovendien zelf be-zig om de kraanmachinist re-mote control in te voeren. Wie wil dat die ontwikkelingen niet ten koste van de havenarbeiders gaan, die moet zich met de col-lega's in de hele containersector sterk maken voor:

- **Arbeidstijdverkorting op kosten van de baas!**
- **Dus: zesploegendienst in de volcontinu! vierdaagse werkweek voor de rest! op 60 jaar met een goede rege-ling eruit!**
- **Containers naar Maas- vlakte 2: havenarbeiders mee!**

In plaats van naar de rechtbank te gaan, hadden die 150 ECT-ers ook 200 meter verder op de Erasmusbrug kunnen gaan staan: wat zou meer effect heb-ben gehad?

Samen met de directie? Denk na bij het kiezen van je vrienden

Omdat ongeveer 40 ECT-ers niet in de zaal konden kregen ze een

kopje koffie aangeboden bij Hotel New York. Daar bedankte de heer Scholten namens de directie de aanwezigen: *"Dank dat jullie hebben getoond achter de directie te staan. Samen vechten we voor ECT en voor jullie banen."*

De directie is een beetje in de war: velen kwamen uit belangstelling en niet om de directie te steunen. De directie gebruikt tegelijkertijd de rechtszaak ook om de collega's in de war te brengen. De ECT-directie vecht niet voor het behoud van ECT-banen. Al eerder heeft de directie een ontslaggolf door het bedrijf gejaagd. Als er containers verdwijnen naar Maasvlakte 2 en de kraanmachinist remote control is ingevoerd, dan wil de directie opnieuw een ontslaggolf door het bedrijf jagen. De directie vecht maar voor één ding: het afdragen van zoveel mogelijk winst aan HPH.

Als de ECT-ers hun banen en hun belangen willen verdedigen, dan kan dat alleen met de collega's uit de containersector tegen de directies in de containersector. Als de ECT-ers denken dat hun belangen veilig zijn bij de directie dan eindigt de ene helft in de WW en de andere helft in een jaarcontract met laag loon en een flexibel rooster.

En dat geldt uiteraard ook voor de collega's bij APMT, Uniport, RST, Matrants, ILS, RPS, Transcore en Unilash.

Solidariteit met SCA Logistics in Tilbury

Op 10 juni hebben 39 werkers bij SCA Logistics (voorheen ITR) een handtekening gezet onder een verklaring van solidariteit met hun collega's van SCA Logistics in Tilbury bij Londen, die elf dagen staakten. SCA wil vaste banen met een haven CAO vervangen door pulpcontracten. Als dit in Tilbury lukt, zal het Zweedse papierconcern SCA in Rotterdam zeker hetzelfde proberen. De solidariteitsverklaring is dus tegelijkertijd een waarschuwing aan de eigen SCA-directie en het Zweedse moederbedrijf - verslechtingen zullen op gezamenlijk verzet stuiten. Hieronder de ondertekende tekst:

Solidariteitsverklaring van havenarbeiders werkzaam bij ITR voor havenarbeiders van SCA Logistics in Tilbury

'De havenarbeiders van SCA Logistics in Tilbury hebben vorige

maand het werk voor 48 uur neergelegd.

Zij hebben dit gedaan omdat steeds meer havenarbeiders met een vast contract worden vervangen door lager betaalde uitzendkrachten en havenarbeiders met nul uren contracten.

Omdat er na deze actie niet is bewogen door het management zijn de havenwerkers in Tilbury donderdag 5 juni begonnen aan een 11-daagse staking, die op maandag 16 juni om 05.59 zal aflopen.

Een bestuurder van de vakbond Unite, de grootste vakbond in Groot-Brittannië, zei: *"Als we dit toestaan dan draaien we de klok 50 jaar terug naar de slechte oude tijd toen je moest hopen op een klopje op je schouder voor een dag werk in de haven. Lonen zullen aanzienlijk dalen,*

terwijl de kosten voor levensonderhoud alleen maar toenemen."

Rotterdamse havenarbeiders werkzaam bij ITR (ook een onderdeel van SCA) verklaren zich solidair met hun collega's in Tilbury.

Ook in Rotterdam willen de bedrijven vaste havenarbeiders vervangen door uitzendkrachten en havenarbeiders met tijdelijke contracten: goedkope en rechteloze havenarbeiders.

Als SCA vandaag in Tilbury haar zin krijgt dan probeert ze het morgen in Rotterdam. Vaste banen moeten in alle Europese havens een belangrijke eis zijn.'

(10 juni 2014)

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-
tijdverkorting
zonder inleveren
te eisen!**

pierconcern SCA, hebben allen een solidariteitsverklaring getekend en verstuurd. Een goed voorbeeld van internationale samenwerking.

Op de nieuwe London Gateway terminal van Dubai Port is geen CAO afgesloten met de vakbonden en ook niet op zijn nieuwe Rotterdam World Gateway. Deze nieuwe ontwikkelingen dwingen tot internationaal samenwerken.

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 conferentie wordt elke twee jaar gehouden. Twee jaar geleden vond de conferentie in Rotterdam 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. Een boottocht door de haven is een vast onderdeel van de conferentie.

Dit jaar zal de conferentie in Hamburg worden gehouden op zaterdag 25 en zondag 26 oktober. Geïnteresseerden kunnen

hun e-mailadres opgeven: stuur een bericht naar info@vollelading.nl



**Kom naar de
vergadering
van de
Volle Lading**

dinsdag

15 juli

2014

20.00 uur

**Cronjéstraat 41
Rotterdam-zuid**

Internationale Havenwerkers Conferentie op 25 en 26 oktober in Hamburg

De P3 is op het laatste moment afgeblazen door China. Het was een machtig wapen in de concurrentie in de containervaart. Alleen al Maersk zou er een miljard dollar per jaar aan kosten mee besparen. Evengoed zullen de reders ook op hun terminals hun concurrentie uitvechten over de ruggen van werkers. Reden te meer voor havenwerkers om internationaal samen te werken.

Begin juni hebben de werkers van SCA Logistics in Tilbury bij Londen elf dagen gestaakt tegen het vervangen van mensen met een vast contract door goedkope uitzendkrachten en mensen met nul-urencontracten. De collega's van SCA (ITR) in Rotterdam, ook een dochterbedrijf van het Zweedse pa-

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 acceptgirokaart. Vul bon in, uitknippen en opsturen:
Rode Morgen, Postbus 51245
3007 GE Rotterdam

2-7-2014

Of via email: info@vollelading.nl
U kunt natuurlijk ook bellen: 010-4199054 kijk op: www.rodemorgen.nl

NAAM.....

ADRES.....

POSTCODE/WOONPLAATS:
.....

