

# Machtspositie rederijen sterker na bankroet Zuid-Koreaans Hanjin

Een jaar na het faillissement is niets meer hetzelfde in de sector

Pieter Lalkens  
Amsterdam

Een jaar na het chaotische bankroet van de Zuid-Koreaanse containerrederij Hanjin is niets meer hetzelfde in de sector. De fusies en overnames in de containervaart zijn verder aangewakkerd, de vervoerstarieven zijn gestegen en de meeste rederijen maken weer (bescheiden) winst.

Het grootste faillissement in de 61-jarige geschiedenis van de internationale containervaart leidde tot maandenlang op zee rondolende schepen, met \$ 14 mrd aan lading die niet van boord kon. 'Die gebeurtenis is een kantelpunt geweest', zegt havendeskundige Bart Kuipers van de Erasmus Universiteit. 'De sector is veranderd. Er is meer zelfdiscipline.'

Hij wijst op de nieuwe consolidatieronde in de sector; Hamburg Süd, UASC en OOCL werden overgenomen. Het aantal rederijen is daardoor verder afgenomen. Bovendien zijn er geen vier allianties meer, maar nog slechts drie.

Dat geeft meer rust, maar heeft een keerzijde. De bulk van de markt komt steeds meer in handen van een beperkt aantal grote rederijen, wat hun machtspositie versterkt. De gevolgen zijn merkbaar. Containerterminalen en maritiem dienstverleners zoals sleepers voelen een toenemende druk op hun tarieven.

Bij Rotra, een bedrijf dat voor verladers containerruimte boekt op schepen, merken ze ook de gevolgen. 'Er is minder ruimte om over de prijs te onderhandelen', zegt een woordvoerder. 'Prijzen liggen hoger en zijn stabielere dan vorig jaar.' Die prijsstijgingen kunnen de rederijen goed gebruiken na het historisch dieptepunt vorig jaar.

Havendeskundige Kuipers ziet nog een andere oorzaak van het prijsherstel. 'Sinds de zomer van 2015 zijn er geen nieuwe orders voor grote schepen afgegeven.' Juist het in de vaart komen van veel megaschepen leidde tot een overcapaciteit in de containervaart, waardoor de rederijen vorig



jaar samen rond de \$ 7 mrd aan verlies leden.

Rederijen lijken geleerd te hebben. Maersk, de grootste rederij ter wereld, gaf onlangs aan geen nieuwe schepen te willen bestellen. Tegelijkertijd is de argwaan groot. Het recente gerucht dat de Franse rederij CMA CGM negen grote schepen zou willen bestellen, leidde direct tot onrust: zou de race naar meer overcapaciteit dan opnieuw beginnen?

Ondanks de stabielere markt zit de schrik er nog steeds in. 'Nooit meer een Hanjin', zei William Doyle, de Amerikaanse maritiem toezichthouder onlangs. Begrijpelijke woorden, want de schade is groot.

**Een schip van Hanjin voor de kade bij de Rotterdamse Euromax-terminal, drie weken voor het faillissement op 31 augustus 2016.**

FOTO: DARRYL DYCK/REUTERS

**Terminals en maritieme dienstverleners voelen druk op hun tarieven**

Van de \$ 10 mrd aan goedgekeurde claims van schuldeisers wordt waarschijnlijk slechts een schamele 2% uitgekeerd. In Rotterdam zijn ook slachtoffers, waarvan containerterminal ECT met een schade van € 11 mln de grootste is. En van de 98 schepen die Hanjin in de vaart had, lagen er rond april dit jaar nog altijd circa 60 werkloos stil, waarvan de meeste eigendom zijn van scheepsleasebedrijven.

Het onverwachte en verwoestende faillissement heeft geleid tot scherpere analyses van de financiële positie van rederijen. Geen enkele verlader wil meer het risico lopen dat lading maandenlang op rondobberende schepen vastzit. Een van de allianties heeft daarom een

fonds gevormd voor het geval dat een van de leden failliet gaat.

Hun machtspositie mag op korte termijn sterker zijn geworden, rederijen moeten in de toekomst rekening houden met meer concurrentie. Van partijen als Amazon bijvoorbeeld, met zijn geavanceerde boekingsystemen. Kuipers vult aan: 'Rederijen zijn na Hanjin ook veel in ICT gaan investeren om de containerstromen inzichtelijker te maken.' Daarnaast is een alternatief nadrukkelijker in beeld gekomen: de spoorverbinding tussen China en Europa. Bij Rotra brengen ze die ook meer onder de aandacht van verladers. De woordvoerder: 'Iets duurder dan per schip, maar sneller en duurzamer.'