

Nederlandse importeur betaalt te veel

# Chinees gesjoemel

Wie groupagelading uit China importeert, moet zich bewust zijn van de cowboypraktijken die plaatsvinden in de Chinese havens. Schimmige toeslagen en onbetrouwbare partners kloppen menig

Nederlands importeur onnodig geld uit de zak.

'Chinese exporteurs krijgen geld toe, Nederlandse importeurs betalen dubbel. Het was begin september de verontrustende kop van een artikel in Nieuwsblad Transport waarin Schenker Rotterdam bij monde van een woordvoerder het probleem aanhangig maakte.

De tarieven die Nederlandse importeurs betalen voor het vervoer en de afhandeling van uit China afkomstige groupagelading in containers, lopen enorm uit de hand als gevolg van 'een ongelooflijk schandalige benadering' van Chinese NVOCC's en hun partners, de Nederlandse NVOCC's die lading uit China afhandelen, aldus Schenker. NVOCC's (Non-Vessel Operating Common Carriers) zijn bedrijven die zonder eigen schepen zeecontainerlijndiensten aanbieden door gebruik te maken van de scheeps capaciteit van rederijen.

De oorzaak van het door Schenker geschetste probleem ligt voornamelijk bij Chinese NVOCC's die behoorlijk ver gaan om vervoersopdrachten binnen te halen. Zij zouden volgens Schenker

Chinese exporteurs verlaagde vrachttarieven aanbieden of hen zelfs geld toestoppen om hun lading te mogen vervoeren. Uiteraard moet de rekening dan ergens anders worden neergelegd en in de praktijk is dat dus bij de Nederlandse importeur.

Meestal krijgt die volgens Schenker te maken met afhandelingskosten die soms wel vier keer te hoog zijn, of moet een zogenaemde 'China Import Service Fee' worden betaald. Schenker voegt daaraan toe dat alle Nederlandse NVOCC's aan deze praktijken meedoen, uit angst om anders geen lading meer te krijgen.

## Boter

De uitspraken van Schenker en het artikel in Nieuwsblad Transport zijn tegen het zere been van de Rotterdamse havenondernemer Gerard van Pelt, zelf directeur van een NVOCC: Cleve & Zonen. Hij waarschuwde jaren geleden al voor deze praktijken. 'Wat mij bovendien bijzonder stoort, is dat er in het artikel wordt gedaan alsof

het een Rotterdams probleem zou zijn. Nederland en de Rotterdamse haven worden daarmee onnodig in een kwaad daglicht gesteld'. Groupagebedrijven die hun klanten te hoge kosten in rekening brengen, doen dit volgens hem omdat de Chinese verlader een vergoeding wenst voor de goederen die hij verscheept. 'Hij vraagt in feite om een negatieve zeevracht. Dit wordt onder druk van de markt door de Chinese groupagebedrijven geaccepteerd. Zij eisen vervolgens dan weer dat hun partners in Europa hoge vergoedingen betalen teneinde de containers te mogen behandelen. En uiteraard worden deze kosten dan weer doorbelast aan de ontvanger'.

Er ontstaan volgens Van Pelt dan vreemde situaties waarbij de ontvanger van een af-zending de zeevracht eigenlijk tweemaal betaalt. 'Degene die hiervan voordeel heeft, is de Chinese verlader. En als we in Rotterdam een einde zouden maken aan deze praktijk, verplaatst de lading zich naar andere havens zoals Bremen, Hamburg of Antwerpen'.

Het aanbieden van verlaagde tarieven aan exporteurs of het geld toegeven om lading binnen te halen, is volgens Van Pelt niet typisch Chinees. 'De Chinezen schieten er nu veel te ver in door, maar het gebeurt overal in de wereld. Op het gebied van export is dit al eerder gebeurd in Hamburg en Bremen, waarbij ook negatieve zeevrachten werden belast, maar dit is indertijd door de markt gecorrigeerd en het betreffende bedrijf heeft zijn kantoren in die havenplaatsen gesloten'.

Van Pelt wil het probleem dat Schenker schetst, daarmee zeker niet bagateliseren. 'Laat ik het zo zeggen, er zijn partijen met boter op hun hoofd die nu aan de bel trekken maar voordien hebben gezwegen. Acht à negen jaar geleden ging de vrachtprijs in het Verre Oosten naar beneden. Toen werden daar al schimmige toeslagen bedacht, soms van achttien dollar per kubieke meter. Ik heb toen gezegd: 'Dit klopt niet, hier doe ik niet aan mee'. Ik verloor vervolgens lading aan



De afdeling van Cleve & Zonen die zich speciaal bezighoudt met Chinese importlading.



andere grote groupeurs. De conclusie was snel getrokken: in je eentje kun je het tij niet keren!

#### Fob

Cleve & Zonen besloot desalniettemin importeurs van lading uit China op een andere manier te gaan helpen. De daadwerkelijke kosten voor het vervoer van groupagelading worden al een stuk transparanter als je ze zelf in de hand hebt. Het is dan ook raadzaam om de lading 'free on board' (fob) te verschepen. Dan kies je als importeur zelf welk bedrijf welke transporthandeling verricht en houdt je dus de kosten onder controle!

Veel partijen importeren vanuit China op cif-basis (cost, insurance and freight), waarbij de verkoper de kosten en vracht moet betalen om de goederen naar genoemde bestemmingshavens te brengen. Daarmee goef je dus de zorg voor het totale transport uit handen aan de leverancier, maar ook de controle over de kosten!

Cleve & Zonen is volgens Van Pelt al in 2006 begonnen met het benaderen van Nederlandse importeurs/expediteurs die op cif-basis importeren om ze uit te leggen hoeveel ze kunnen besparen door lading op fob-basis te laten verschepen. 'Op dit moment hebben wij een aparte afdeling waar vier mensen zich fulltime bezighouden met deze werkzaamheden.'

Toch is het niet gemakkelijk om de importeurs los te weken van de cif-constructie waarmee ze werken. Van Pelt: 'Als je bij het bellen wordt doorverwezen naar tussenpersonen, merk je niet zelden dat het ze niet boeit wat hun klant betaalt. Als je de importeurs zelf spreekt, kun-

nen ze vaak echter nauwelijks geloven dat de partijen waarmee ze soms al jaren prettig samenwerken, hen evenzoveel jaren te veel hebben laten betalen.'

Overstappen op fob-verschepingen is echter niet altijd een optie, bijvoorbeeld bij lopende contracten. 'Ook gebeurt het dat importeurs bij het opvragen van een fob-tarief in China een hoge prijs krijgen voorgeschoteld, die soms zelfs hoger is dan het cif-tarief. Zo maakt de leverancier het natuurlijk erg onaanvaardbaar om over te stappen.'

#### Tenenkrommend

Een probleem dat zich ook al jaren voordoet bij importlading, zijn de demurrage- en detentiekosten, die ook tenenkrommend hoog zijn. Er wordt gesteld dat dit probleem is ontstaan na de recessie, omdat de rederijen in die tijd veel containers hebben vernietigd en langzamer zijn gaan varen waardoor er nu een tekort is aan containers. Deze voorstelling van zaken is volgens Van Pelt niet juist. 'Wij zijn al circa zeven jaar bezig om deze kosten aanhangig te maken, waarbij we aantoonbaar kunnen maken dat de tarieven in sommige gevallen met honderden procenten zijn gestegen, terwijl de werkelijke kosten deze verhoging niet rechtvaardigen.'

Volgens hem zullen deze mondiaal spelende problemen niet zo één, twee, drie zijn opgelost. 'We worden er soms een beetje moede-loos van, maar dit probleem gaat zich niet vanzelf oplossen. Importeurs moeten zich echt beter laten informeren en op zoek gaan naar betrouwbare partners met verstand van zaken.'



In de eerder genoemde editie van Nieuwsblad Transport stelt Evert van Woudenberg Hamstra namens de Vereniging van Importeurs Verre Oosten echter dat er niet zo veel aan de hand is. 'Hoe je lading uit China importeert en hoeveel je daarvoor betaalt, daar ben je toch zelf bij? Ik vind het een groter probleem dat reders nog steeds een soort conferences vormen, terwijl dat tegenwoordig verboden is. Er lijken nog gewoon onderling afspraken te worden gemaakt over zaken als langzaam varen.' EVO-beleidsadviseur scheepvaart en havens Ferdinand Kranenburg noemt het goed dat de door Schenker en Cleve geschetste Chinese praktijken worden gesignaleerd, ook al is er niets nieuws onder de zon. 'Van Pelt heeft gelijk. Het probleem dateert niet van vandaag of gisteren, maar kennelijk wordt er door importeurs geen prioriteit aan gegeven of zijn ze zich er niet bewust van dat het vaak ook anders kan.'

De grootte van het probleem is volgens hem daarom ook moeilijk in harde euro's uit te drukken. 'Ik adviseer importeurs echter kritisch naar de rekening te kijken en bij twijfel of vragen met EVO contact op te nemen.'

GOVERT BUIJZE