

# De scheepsbouw en Nederland (I)

## De situatie in de wereldscheepsbouw

De volgende beschouwing beoogt in twee artikelen een beeld te geven van de situatie in de scheepsbouw. In dit eerste artikel komen de ontwikkelingen in de wereldscheepsbouw gedurende de laatste decennia aan de orde en schetst de auteur het perspectief voor de jaren negentig. Tot het jaar 2000 is er op grond van de jongste ramingen geen reden voor uitbreiding van de capaciteit. Zonder verdere prijsstijging is een belangrijk deel van deze capaciteit echter onrendabel. Steunverlening ten einde de concurrentiepositie van West-Europa te verbeteren ten opzichte van het Verre Oosten dient primair gericht te worden op produktiviteitsverhoging.

### DRS. J.H. SCHOLTE\*

Het is stil geworden rond de Nederlandse werven. De tijd dat koppen op de voorpagina de teloorgang van de scheepsbouw meldden en half Nederland 's avonds laat aan de buis gekluisterd zat om de ondergang van het RSV-concern ontrafeld te zien, ligt al bijna een decennium achter ons. Nu herinnert slechts sporadisch een tewaterlatingsfoto in de krant eraan, dat Nederland nog altijd schepen bouwt. En op de economische pagina's staat zo nu en dan een bericht over drastisch gereduceerde personeelsterktes, een verbeterde concurrentiepositie, de weer wat dikkere orderportefeuilles en de terughoudende opstelling van de minister van Economische Zaken voor verdere steunverlening.

#### Scheepsbouw: schuivende patronen

De sector scheepsbouw is in de laatste decennia ingrijpend veranderd. De sterke groei van de behoefte aan scheepsruimte (vooral tankers) en een belangrijke differentiatie in scheepstypen leidde in de jaren zestig tot een forse uitbreiding van de werfcapaciteit, zowel in de traditionele als in de nieuwe scheepsbouwlanden.

Een tweede fenomeen was een radicale wijziging in de concurrentieposities. Tot ca. 1960 gold ook in de scheepsbouw de kapitalistische wetmatigheid dat de arbeidskosten per eenheid produkt per land weinig afwijking mogen vertonen. In de jaren zestig ontwikkelde zich te dien aanzien een volslagen nieuwe structuur. Bij de uitbreiding van de Japanse scheepsbouw overtrof de toename van de arbeidsproductiviteit ruimschoots de stijging van de loonkosten per werknemer. Hierdoor konden de Japanse werven zeer concurrerend aanbieden en hun marktaandeel fors uitbreiden. Veel landen in West-Europa daarentegen hadden in deze periode te kampen met stagnatie en inflatie, die de concurrentiepositie van de scheepsbouw in deze landen sterk aantastte. Gezien het belang van deze bedrijfstak voor de werkgelegenheid in bepaalde regio's en de vooralsnog hechte maritieme struc-

tuur in de traditionele bouwlanden leidde dit tot omvangrijke steunverlening door de overheid.

Hoewel subsidies in de loop der jaren door internationale afspraken in de EG en de OESO (de z.g. Working Party 6) wel wat gereguleerd en gereduceerd zijn, blijven zij in vele landen nog steeds onmisbaar voor de instandhouding van de werven.

#### Trendbreuk

De oliecrisis van 1973 bracht een breuk teweeg in de tot dan trendmatig sterk toenemende behoefte aan tankertonnage. De scheepsbouw, die – vooral in Japan – op deze groei had geanticipeerd, werd geconfronteerd met een sterk terugvallende vraag, ook voor andere scheepstypen. Met drastisch verlaagde prijzen werd getracht de gestegen bouwcapaciteit van nieuwe opdrachten te voorzien. Aangezien de vraag voor nieuwe tonnage vrij inelastisch bleek te zijn, lukte dit slechts ten dele. Onderbezetting en slechte prijzen maakten de werven in bijna alle landen sterk verliezlatend. Voorlopig geen nood: de overheden pasten bij.

#### Fluctuaties in de jaren tachtig

Aan het einde van de jaren zeventig leek de vraag naar nieuwe tonnage zich enigszins te herstellen. Japan, inmiddels de natie met veruit de grootste bouwcapaciteit, kon weer als prijsleider optreden. De doordachte marktstrategie van dit land maakte snel een eind aan het prijsbederf, zij het niet voor lang. Reeds in 1982 zakte de markt opnieuw in. Nu wist het snel opgekomen Zuid-Korea zich een sleutelpositie te verwerven. Hierbij werden echter zulke ernstige fouten gemaakt, dat de Zuidkoreaanse werven in grote moeilijkheden kwamen. Niet alleen verleidde de drang naar een substantieel marktaandeel tot offertes beneden kostprijs, maar ook werd de eigen technische kennis

\* De auteur was gedurende het grootste gedeelte van zijn loopbaan als bedrijfseconoom werkzaam in de scheepsbouw en scheepvaart.

en kunde overschat door te snel alle typen schepen te willen bouwen. Zuid-Korea bleef sterk afhankelijk van Japanse toeleveranciers, die het prijselement wél tot hun recht lieten komen. Ten slotte ontstond op de Zuidkoreaanse werven enkele jaren geleden grote arbeidsonrust, waarna de lonen sterk stegen. De productie daalde in deze periode met 30%. Alleen met omvangrijke overheids- en concernsteun hebben de werven als Hyundai en Daewoo deze crisis financieel weten te overleven.

Na het geleidelijk ingetreden markttherstel in het midden van de jaren tachtig, konden de Japanse werven het initiatief weer overnemen. In 1989 bedroeg hun aandeel in de geboekte orders 45%. Het ziet er naar uit dat Japan in de jaren negentig zijn dominerende positie in de wereldscheepsbouw zal weten te handhaven.

## Nieuwe tonnage tot 2000

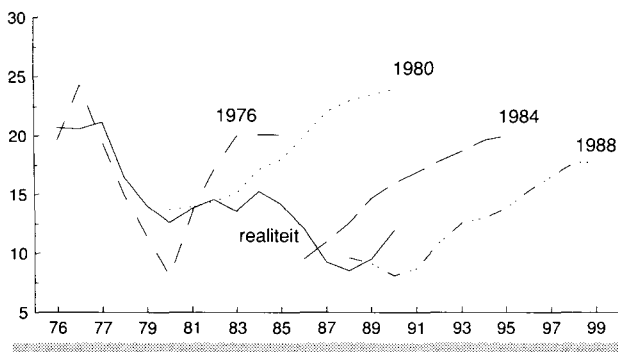
Sinds het begin van de jaren zeventig gelden binnen de bedrijfstak de projecties van de AWES (Association of West European Shipbuilders) voor de verwachtingen van het op middellange termijn te bouwen tonnage als toonaangevend. In de periodieke *Assessments of World Shipbuilding* worden aan de hand van de prognoses voor onder meer de belangrijkste maritieme vervoersstromen, de slooppatronen voor de bestaande vloot en de ontwikkeling van de tonnage-efficiency ramingen voor de behoefte aan nieuwe tonnage opgesteld.

Figuur 1<sup>1</sup> geeft een beeld van deze vierjaarlijkse projecties, met daarbij de curve van de werkelijk opgeleverde tonnage in de periode 1975-1990. Voor prognostiseurs geeft de figuur een onthutsend beeld: de hockeystick curves laten zien dat de verwachting voor het markttherstel steeds verder naar de toekomst moest worden verschoven. Pas na vijftien jaar lijkt de verwachting van een geleidelijke structurele verbetering van de marktsituatie door de feitelijke ontwikkeling te worden bewaarheid. Deze jongste prognose ziet de behoefte aan nieuwe tonnage van een dieptepunt van een 8,5 miljoen compensated tons (ct) in 1988 toenemen tot circa 18 miljoen ct per jaar tegen de eeuwwisseling: meer dan een verdubbeling dus. Toch blijft dit productievolume achter bij de 22 miljoen ct die in het begin van de jaren zeventig jaarlijks werden opgeleverd.

## Marktaandeelen

Zoals reeds opgemerkt fluctueerde in de afgelopen vijftien jaar niet alleen de omvang van de totale productie, ook

Figuur 1. Projecties en realiteit van de productie in de wereldscheepsbouw in de periode van 1975 tot 2000 (in mln. compensated tons)



Tabel 1. Marktaandeelen in de wereldscheepsbouw (in %)

	1975	1980	1984	1988/9	1988/9 index 1975=100
West-Europa	39,5	31,2	22,2	23,4	25
Japan	35,3	41,2	47,9	36,9	44
Zuid-Korea	1,0	3,6	6,9	15,9	700
Centr. planecon.	12,6	10,9	15,3	11,9	44
Overige	11,6	13,1	7,7	11,9	40
Totaal wereld	100,0	100,0	100,0	100,0	43
Wereld in mln. ct	20,70	12,55	15,31	8,80	
Index 1975=100	100	61	74	43	

Bron: AWES.

het aandeel van de verschillende landen en gebieden hierin onderging een ingrijpende verandering: het aandeel van de traditionele scheepsbouwers in West-Europa viel sterk terug, Japan wist zich een marktaandeel van tussen de veertig en vijftig procent te verwerven en slaagde erin dit, ook na de opkomst van nieuwe werven in ontwikkelingslanden, te handhaven.

Tabel 1 laat de marktverdeling zien voor de jaren 1975 (einde hausse), 1980 (dieptepunt na crisis 1976-78), 1984 (beste jaar na opleving 1979-82) en 1988/89 (diepste punt na de stagnatie van de markt in het midden van de jaren tachtig). Hieruit blijkt dat de scheepsbouwproductie sinds 1975 met meer dan de helft is afgenomen. Terwijl de teruggang in de communistische en overige landen hiermee ongeveer in de pas liep (al gold dit niet voor ieder land in deze groepen afzonderlijk), volgden West-Europa, Japan en nieuwkomer Zuid-Korea ieder een eigen ontwikkeling. De Westeuropese werven verloren aanzienlijk terrein. De productie daalde tot een kwart van het recordniveau in 1975. Het marktaandeel dat in 1975 nog bijna 40% bedroeg, liep terug tot 20 à 25%. Met een onderbreking gedurende de periode van 1981 tot 1983 - toen de productie zich op 4,4 miljoen ct leek te stabiliseren - vond een vrijwel continue daling plaats, die pas dit jaar zal worden omgeboord.

Ook de Japanse productie daalde aanzienlijk onder invloed van de depressie in de periode 1976-78, maar wist zich, toen de markt in de periode 1979-82 verbeterde, tot het peil van 1975 te herstellen. Bij de tweede terugval van de vraag in de eerste helft van de jaren tachtig en het desastreuze Zuidkoreaanse prijspeil trokken de Japanse werven zich op veel grotere schaal terug, de productie daalde tussen 1984 en 1988 tot minder dan de helft. Sedert 1987 geven vraag en prijspeil een sterke verbetering te zien. De Japanse werven acquireren op volle toeren, hetgeen zich binnen afzienbare tijd in de productiecijfers zal manifesteren.

De groei van Zuid-Korea is fenomenaal geweest, ook in aanmerking genomen dat in een laag basisjaar is gestart.

1. De productie in deze figuur is uitgedrukt in z.g. compensated tons: verder afgekort als ct. Voor het meten van de productie van de scheepsbouw zijn de gebruikelijke deadweight (dwt) en gross ton (gt) minder geschikt. Voor de verschillende scheepstypen in diverse grootteklassen zijn per dwt of gt namelijk nogal afwijkende hoeveelheden arbeid (op de werven veruit de belangrijkste productiefactor) nodig. Men kan stellen dat voor het produceren van een ct op de werf ongeveer dertig standaard manuren nodig zijn. Dit betekent dat bij een productie van zo'n 10 miljoen ct in 1989 zo'n 300 miljoen standaard manuren zijn verwerkt, hetgeen wereldwijd neerkomt op zo'n 250 duizend manjaren. Tegen het ct concept zijn overigens, theoretisch niet ten onrechte, bezwaren ingebracht. Voor een macro-benadering van de productieomvang blijft het voorsnog de best beschikbare maatstaf.

Zoals reeds opgemerkt is de scheepsbouw in dit land thans in ernstige moeilijkheden geraakt en is de produktie van 2 miljoen ct in 1986 teruggevallen tot gemiddeld 1,3 miljoen ct in de jaren 1987-89.

De sleutel, om deze verschuiving van het geografische zwaartepunt van de wereldscheepsbouw van West-Europa naar het Verre Oosten te verklaren, ligt in de wijziging van de vaak door subsidies versluierde concurrentieposities.

## Concurrentieverhoudingen

Het verzamelen van gegevens over concurrentieposities is in de scheepsbouw aanzienlijk minder populair dan het bijhouden van gegevens over orderportefeuilles, opdrachten, tewaterlatingen en opleveringen. Behalve door praktische moeilijkheden als het verkrijgen van de soms vertrouwelijke informatie is het om verschillende redenen een politiek getint en daarom nogal gevoelig onderwerp.

Afgezien van distorsies door velerlei soorten gepouseerde, getolereerde en gecamoufleerde subsidies worden de concurrentieverhoudingen in de wereldscheepsbouw overwegend bepaald door verschillen in produktiviteit, in het niveau van lonen en sociale voorzieningen (het aantal per jaar gewerkte uren daaronder begrepen) en zeker niet in de laatste plaats door valutaverhoudingen.

De methode voor het benaderen van de concurrentieverhoudingen kan als volgt worden omschreven<sup>2</sup>. De jaarlijkse produktie in ct per scheepsbouwland/gebied vormt het uitgangspunt. Stel hiertegenover de respectieve aantallen werknemers. Het quotiënt vormt dan het aantal compensated tons per manjaar als indicatie van de produktiviteit<sup>3</sup>. Tabel 2 geeft een indruk van het niveau en de ontwikkeling van de produktiviteit in de belangrijkste scheepsbouwgebieden. Deze tabel spreekt voor zichzelf: stagnatie in West-Europa en forse groei in het Verre Oosten, waarbij met name de ontwikkeling bij de grote Japanse (z.g. SAJ) werven laat zien dat er nog een flink potentieel voor verdere produktiviteitsverbetering aanwezig is.

Na bepaling van de gemiddelde loonkosten per manjaar kunnen de arbeidskosten per ct worden berekend. De in de lokale munteenheid uitgedrukte kosten worden internationaal vergelijkbaar gemaakt door omrekening in dollars of yen.

## Toegevoegde waarde

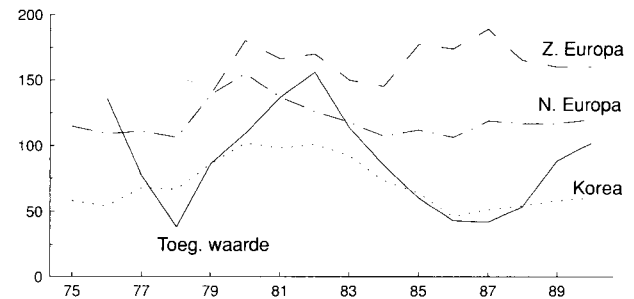
Daarnaast kan een berekening worden gemaakt van de toegevoegde waarde per ct onder wisselende marktomstandigheden. Hierbij is uitgegaan van het gemiddelde

Tabel 2. Produktiviteit in de wereldscheepsbouw (gem. aantal compensated tons per manjaar)

	1975-'79	1980-'84	1985-'89
West-Europa (AWES)	26	26	25
waarvan: Scandinavië +			
W-Duitsland + Nederland	33	34	33
overige AWES-landen	22	20	16
Japan	35	40	54
waarvan: grote (SAJ-)werven	48	55	79
kleine werven	23	25	27
Zuid-Korea	12	14	23

Bron: berekend uit AWES, JAMRI en NEI-gegevens.

Figuur 2. Concurrentieposities in de scheepsbouw (arbeidskosten van landen vergeleken met toegevoegde waarde)



prajsniveau per ct voor een groot aantal sloopstypen<sup>4</sup>. Voorts is als vuistregel aangenomen dat in de Japanse evenwichtssituatie zeventig procent van de opbrengst besteed wordt aan goederen en diensten van derden zoals staal, installaties, componenten, energie, diensten. Van deze zeventig procent worden er veertig vast verondersteld. De overige dertig fluctueert evenredig met de tonnageprijs. Dit is een nogal arbitraire veronderstelling, maar in het kader van deze macro-analyse sluiten de resultaten redelijk aan bij de praktijk.

Worden deze verschillende factoren in de berekening betrokken dan ontstaat bij benadering het beeld volgens figuur 2. Uit deze figuur blijkt hoe sterk de prijsdaling na de energiecrisis in de marges van de scheepsbouw heeft doorgewerkt. In 1980 volgt een snel herstel, waarbij ook Europa 'Noord' weer tot een positief resultaat kan komen. Deze opleving was van korte duur. De prijsval van 1982/83 deed de marges zelfs beneden de Zuidkoreaanse arbeidskosten dalen. In 1987 verbetert de marktsituatie aanzienlijk. De thans beschikbare marge heeft het niveau van de arbeidskosten in Europa 'Noord' weer dicht benaderd. Aan gezien het hier steeds gemiddelden betreft zullen de meest efficiënte werven in dit gebied binnen afzienbare tijd waarschijnlijk wel weer positieve financiële resultaten kunnen laten zien.

De figuur toont eveneens hoe de arbeidskosten in Europa 'Zuid' en 'Noord' aan het einde van de jaren zeventig fors uiteen gaan lopen. De in het begin van de jaren tachtig in beide regio's genomen maatregelen hebben in 'Noord' duidelijk meer effect gesorteerd dan in 'Zuid'.

De arbeidskosten per ct waren in Japan gedurende deze periode vrij stabiel. In de eerste jaren wisten de werven deze met hun geslaagde efficiëntieprogramma's nog te verlagen. De stijgende loonkosten en het harder worden

2. De hierbij gehanteerde methode richt zich op de door de werven per compensated ton toegevoegde waarde en de daaraan in de verschillende landen verbonden arbeidskosten. Een eerste aanzet hiertoe werd door schrijver dezes gegeven met een presentatie voor het symposium van het Nederlands Maritiem Instituut in 1978, getiteld: Shipbuilding and its socio-economic environment. Deze lijn werd doorgetrokken in het kernprogramma van de Stichting Coördinatie Maritieme Research met een serie publikaties van het Nederlands Economisch Instituut *Concurrentiepositie Nederlandse scheepsbouw*. Deze studies werden door de auteurs, drs. B. van Holst en drs. J.D.M. Koppies, samengevat in een in 1985 in *ESB* verschenen artikel. Ook McKinsey & Company benaderde vorig jaar in een presentatie *Challenges in the 1990s: strategies for Norwegian companies* de concurrentieverhoudingen in de wereldscheepsbouw op deze wijze.

3. Uitgaande van de standaard van 30 manuren per ct, komt dit, bij 1.700 uren per manjaar (Japan) en een 70/30 verhouding tussen direct en indirect personeel, neer op circa 40 ct per manjaar.

4. Berekend uit de maandelijkse prijzenstatistiek in *Lloyd's Shipping Economist* voor 23 sloopstypen als een gemiddelde opbrengst per ct.

van de yen heeft men de laatste jaren echter niet meer geheel kunnen opvangen.

Zuid-Korea wist in de jaren tachtig met een doorlopende sterke stijging van de produktiviteit en handhaving van lage loonkosten zijn arbeidskosten per ct behoorlijk te verlagen. Het aldus bereikte voordeel kwam echter, ten dele door de slechte markt, maar ook door een zwakke marketing, grotendeels ten goede aan de reders.

## De bouwcapaciteit

De prognostiseurs verwachten vrijwel unaniem dat de behoefte aan nieuwe tonnage zich in de jaren negentig zal verdubbelen. Beschikt de scheepsbouw, na de belangrijke reducties in de afgelopen tien jaar, nog over voldoende capaciteit?

Hoewel een belangrijk punt in de internationale discussies, is het begrip capaciteit ook in deze bedrijfstak moeilijk exact te definiëren. Spreekt men in dit verband over:

- faciliteiten: hellingen, bouwdoeken, kaden en kranen voor de afbouw, staalverwerkende apparatuur, enz. Hoeveel is hiervan permanent dan wel tijdelijk buiten gebruik gesteld;
- personeelsbestand: het aantal werkenden in de scheepsbouw bedraagt thans niet veel meer dan een derde van dat tijdens de top rond 1975. Waar ligt de mogelijkheid het aantal arbeidskrachten zo nodig op korte termijn belangrijk uit te breiden;
- kennis en ervaring: bij de drastische afbouw van de personeelsbestanden is ook veel kennis en ervaring bij de staf (ontwerp, engineering, marketing, planning, logistiek, werkvoorbereiding) en bij het lager management op de werkvloer weggevoerd. Zijn de maritieme opleidingen nog van voldoende omvang en niveau om in het dreigende tekort aan expertise te kunnen voorzien?
- toelevering: het beschikbaar zijn van een bij voorkeur regionale industrie voor de levering van materialen, onderdelen en installaties alsmede het aanwezig zijn van ruime dienstverlenende expertise vormen een essentieel onderdeel van de capaciteit. Sedert de crisis in de scheepsbouw hebben vele van deze bedrijven zich geheroriënteerd. Is de scheepsbouw met zijn grote wisselvalligheid voor deze bedrijven nog interessant?

Het is mede hierom dat in kringen van belanghebbenden steeds vaker de vraag aan de orde wordt gesteld of de

beschikbare capaciteit wel voldoende is om in de komende behoefte te voorzien. In tabel 3 wordt getracht een raming te geven van de in 1995 beschikbare capaciteit en van het op grond van de marktprognose daarop te leggen beslag.

Bij dit staatje kan dan voorts in aanmerking worden genomen, dat naast de hierboven vermelde z.g. Base Case-projectie van ruim 15 miljoen ct in 1995, AWES ook een 'High' en 'Low Case' voor de tonnagebehoefte in dat jaar heeft uitgewerkt. Deze resulteren in respectievelijk 14 en 18 miljoen ct. De thans geraamde capaciteit van bijna 18 miljoen moet derhalve toereikend worden geacht om in 1995 ook aan de tonnagebehoefte van het optimistische scenario te voldoen. Bovendien komt, wanneer althans de détente doorzet, binnen vijf jaar een belangrijke capaciteit uit de marinebouw vrij. Volgens grove schattingen bedraagt deze in totaal vier miljoen ct, waarvan anderhalf miljoen ct omgeschakeld zou kunnen worden op de bouw van koopvaardij schepen. De Verenigde Staten en de Sovjetunie leveren hierbij het leeuwedeel met ieder zeshonderd duizend ct, terwijl West-Europa (Frankrijk, de Bondsrepubliek, Groot-Britannië en Nederland) te zamen over tweehonderdduizend ct transferabele capaciteit beschikken.

## Sleutelpositie van Japan

Toch lijkt de sleutel bij het capaciteitsgebruik bij Japan te liggen, zeker op de korte termijn. Uit het staatje blijkt dat de bezettingsgraad voor de Japanse scheepsbouw relatief laag is geraamd. Wanneer de vraag sneller aantrekt en boven de 'Base Case'-projectie komt te liggen, kan voor Japan het volgende dilemma ontstaan. Moet men als marktleider kiezen voor stijgende prijzen en zo de thans nog beperkte winsten maximaliseren, dan wel dit doel bereiken door uitbreiding van het produktievolume? Bij de eerste variant zullen anderen, met name Zuid-Korea, snel willen meeprofiteren, bij de tweede zijn er stemmen die stellen dat het aantrekken van werknemers alleen tegen aanzienlijk hogere lonen kan geschieden dan thans in de Japanse scheepsbouw worden betaald<sup>5</sup>. Aan dit laatste hoeft naar onze mening niet te zwaar te worden getild. Uiteindelijk is er buiten de grote SAJ-werven een belangrijk arbeidspotentieel aanwezig met een relatief lage produktiviteit. Beperkte verschuivingen binnen de bedrijfstak kunnen met de toepassing van de moderne produktietechnologie - aan verbetering ervan wordt bij de Japanse werven bij voortdurend hard gewerkt - de gewenste vergroting van het bouwvolume zeer wel realiseren. Op deze wijze houden de Japanse werven ook de bouwkosten goed in de hand. Dit is van groot belang voor het handhaven van hun concurrentiepositie.

## Rentabiliteitsgrens

De toegevoegde waarde per ct ligt bij het tegenwoordige prijspeil voor een standaardwerf rond honderdduizend yen. Voor de grote Japanse werven betekent dit dat hun arbeids- en kapitaalkosten ruimschoots gedekt zijn. Dit geldt ook voor de werven in Zuid-Korea en in China. Voor de efficiëntste werven in Europa 'Noord' zijn bij dit prijsniveau de kosten volledig gedekt, terwijl bij een enkele ook bedrijfseconomisch wellicht van winst gesproken kan worden. De rest van de wereld, met een flinke marge voor uitzonderingen, ligt bij het tegenwoordige prijspeil beneden de rentabiliteitsgrens, de toegevoegde waarde is ontoereikend om tot een sluitende exploitatie te komen. Deze situatie geldt in mindere of meerdere mate voor bijna de helft van de wereldbouwcapaciteit!

Tabel 3. Raming beschikbare en te gebruiken capaciteit in 1995 met indicatie van arbeidskostenpeil per land/gebied

Land/gebied in concurrentievolgorde	Capaciteit beschikbaar (k ct)	te gebr. (k ct)	Bezet.-graad (%)	Arbeidsksten./ct bereik (k yen)	gem. (1990)
Volksrepubl.China	550	500	90	30-100	60
NIC Korea-Taiwan-Singapore	3.000	2.850	95	60- 80	70
Japan-SAJ	5.500	4.750	86	85- 95	90
Europa 'Noord'	2.000	1.800	90	95-130	120
Japan ov.werven	1.000	750	75	100-140	125
Latijns-Amerika	525	450	86	100-150	130
N.Amerika & Oceanië	625	325	52	115-155	135
Comecon+Joegosl.	2.400	2.100	88	120-160	140
Overige landen	700	485	69	100-200	150
Europa 'Zuid'	1.600	1.320	88	140-180	160
<b>Wereld</b>	<b>17.900</b>	<b>15.330</b>	<b>85</b>		

Bron: vrij naar AWES-rapport *World merchant shipbuilding capacity*

5.M. Stopford, senior Shipping Economist Chase Manhattan Bank, *The shipbuilding marketplace in the 1990's*, seminar Shipbuilders Council of America, Washington, 31 januari 1990.

## Tegengestelde opvattingen

Bij onveranderde verhoudingen zullen voordurend omvangrijke bedragen op de scheepsbouw moeten worden toegelegd om de exploitatietekorten op te vangen. Voor de produktieomvang in 1990 laten deze zich voor West-Europa alleen al becijferen op een miljard gulden per jaar.

Het valt dan ook niet te verwonderen dat er veelvuldig stemmen opgaan de subsidies aan de scheepsbouw ineens dan wel geleidelijk af te schaffen. De voorstellen daartoe lijken echter in het hierboven aangegeven kader onvoldoende gefundeerd en de kans van slagen van dit op zich loffelijke streven moet dan ook niet al te groot worden geacht. Anderzijds zijn de acties om de aanwezige capaciteit te stabiliseren weinig reëel zolang een belangrijk deel hiervan volslagen onrendabel is. Deze tegenstrijdige standpunten, die momenteel de internationale discussies in de bedrijfstak beheersen, kunnen alleen dichterbij elkaar worden gebracht, indien de steunverlening expliciet op verhoging van de produktiviteit wordt gericht.

---

## Samenvatting

---

Alvorens in een volgend artikel aandacht te besteden aan de situatie van de scheepsbouw in Nederland, kan de structuur van de wereldscheepsbouw en het perspectief van deze bedrijfstak voor de jaren negentig als volgt worden samengevat:

- de scheepsbouw beschikt reeds over voldoende capaciteit om in de voor 1995 maximaal geraamde behoefte aan nieuwe tonnage te voorzien. Ook de schatting voor het jaar 2000 (18 M ct) vormt op zich geen aanleiding tot uitbreiding van de capaciteit over te gaan;
- bij een voortgaande ontspanning in de wereldpolitiek zal de capaciteit van de marinewerven, voor zover deze op civiele produktie gericht kan worden, in diverse landen een speciaal probleem gaan vormen;
- bij de tegenwoordige prijs- en kostenverhoudingen is een belangrijk deel van de beschikbare capaciteit onrendabel. Een verdere prijsstijging voor nieuwe tonnage zal nodig zijn om deze (althans zonder steunverlening) te kunnen handhaven. Of deze stijging er komt hangt vooral af van de marktleiders Japan en Zuid-Korea. Trachten deze hun financiële resultaat te verbeteren door prijsverhoging, dan wel door uitbreiding van de produktie? Vindt het laatste plaats, en een aangegeven capaciteit van 5,5 M ct voor de grote Japanse werven vormt bepaald geen bovengrens, dan zal het streven van landen met hoge arbeidskosten om tot een weer rendabele scheepsbouw te komen danig worden gefnuikt;
- de roep om afschaffing van subsidies en bevrozing van capaciteit zal verwaaien in de baai van de concurrentie. Alleen een op produktiviteitsverhoging gerichte steunverlening biedt uitzicht op een verbetering van de positie van West-Europa ten opzichte van het Verre Oosten. Overigens is binnen West-Europa de positie van de werven in het Noorden aanzienlijk beter dan die in overig Europa;
- voor de komende vijf jaar mag derhalve, tenzij er zich verrassende ontwikkelingen voordoen, niet verwacht worden dat de economische structuur van de wereldscheepsbouw zich wezenlijk zal wijzigen.

**J.H. Scholte**