

Scheepsbouwbeleid?

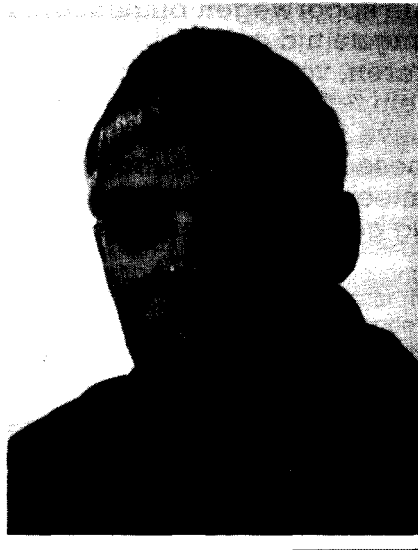
Sinds de Parlementaire-enquête-commissie de opkomst en ondergang van het RSV-concern en de rol van de overheid daarbij in zestien lijvige rapporten heeft beschreven, vertonen onze politici nog maar weinig animo om zich opnieuw in te laten met de ontwikkeling van de scheepsbouwsector. Over elk gesprek dat de vertegenwoordigers van die sector met de overheid voeren ligt de schaduw van wat in de wandeling wordt aangeduid als het RSV-schandaal. Hoewel het de uitgesproken opdracht van de commissie was om zich te concentreren op de vraag wat er fout was gegaan met de besteding van overheids-geld, kan uit haar bevindingen niet worden opgemaakt dat er sprake zou zijn geweest van misbruik. Of er ook sprake was van verspilling, d.w.z. of het niet allemaal wat goedkoper had gekund, is vooral een kwestie van subjectieve waardering.

De feiten zijn dat in ons land een verdergaande reductie van de scheepsbouwcapaciteit heeft plaatsgevonden tegen lagere kosten en met minder sociale onrust dan bij de concurrentie het geval was. De resterende capaciteit, ca. 30% van die van 1976, is technisch gesproken volledig bij de tijd en kan bogen op een hogere produktiviteit en lagere produktiekosten dan de Europese concurrenten. Tegen de Aziatische concurrentie kan men nog steeds niet op, maar dat is minder relevant dan doorgaans wordt aangenomen. De capaciteitsreductie is namelijk samengegaan met een specialisering in produktie voor de regionale (Europese) markt. Nederland heeft zich bijna volledig teruggetrokken van de markt voor de grote scheepsbouw, zij het dat de know-now en de outillage nog steeds aanwezig is.

De herstructurering verliep soms chaotisch en conflictueus (iets anders hadden we ook niet mogen verwachten), maar tegelijkertijd snel en doeltreffend. Wat zwak en verouderd was, is goeddeels verdwenen, wat resteert zou onder normale marktomstandigheden volledig levensvatbaar worden genoemd. Dit kan worden geïllustreerd met behulp van de tabel:

Binnen de sector bestaat de opvatting dat er een ruime mogelijkheid voor verdere produktiviteitsverbetering aanwezig is, zij het dat daarvoor dan een aantal bedrijven zou moeten worden geofferd en dat verdergaande vormen van samenwerking nodig zouden zijn dan tot dusver onder de nogal individualistisch ingestelde scheepsbouwers mogelijk zijn gebleken. Vooral in

P.J. Vos



Tabel. De produktiviteit en de arbeidskosten in de scheepsbouwsector in een aantal landen in 1985

	Produktiviteit in CGT/manjaar	Arbeidskosten- index, Neder- land = 100
België	25,0	132,3
Denemarken	32,5	105,4
Duitsland	35,0	111,4
Frankrijk	28,0	108,7
Groot-Brittannië	17,5	165,2
Italië	17,5	160,1
Nederland	35,0	100,0
Finland	33,0	108,2
Noorwegen	35,0	109,4
Spanje	25,0	100,2
Japan	42,0	93,0
Taiwan	20,0	86,1
Zuid-Korea	20,0	66,9

Bron:

NEI/MERC.

die laatste eigenschap schuilt de verklaring voor het mislukken van de RSV-constructie. Men kan deze herstructureringsresultaten op verschillende manieren waarderen. Maar niets rechtvaardigt de notie dat de scheepsbouwsector het toneel zou zijn geweest van een schandalige verspilling en misbruik van overheids-geld. En evenmin kan worden volgehouden dat als gevolg van de steunverlening verouderde bedrijvigheid in stand werd gehouden dwars tegen een wenselijke en noodzakelijke, d.w.z. door de markt afgedwongen, richting van de industriële ontwikkeling in.

Ondanks de met de herstructurering bereikte resultaten viel er de afgelopen jaren geen winst te behalen op nieuwbouworders. De belangrijkste oorzaak hiervan is het wereldwijde overschot aan scheepsruimte. In deze situatie

valt volgens recente prognoses voor 1990 geen verbetering te verwachten. Over de hele wereld, ook in Korea en Japan, zal de capaciteit daarom verder moeten worden verminderd. Nu zou men kunnen stellen dat ons land zijn bijdrage daarin al ten volle heeft geleverd; in vrijwel geen enkel land, uitgezonderd Zweden, is men al zover gegaan.

De realiteit is echter dat ook hier een verdere capaciteitsvermindering onvermijdelijk is, al is het maar vanwege de hardheid waarmee de Europese regeringen elkaar in deze sector met steunbedragen beoorlogen. De Nederlandse overheid wordt hierdoor tot een keuze gedwongen, namelijk om of buiten deze strijd te blijven en zo alles weer prijs te geven wat de afgelopen tien jaren met veel inzet werd gewonnen of een aanduiding te geven van de capaciteit die men in elk geval wil handhaven en daarvoor dan ook het gevecht aan te gaan.

In het eerste geval zal het resultaat zijn dat de scheepsbouw uit ons land verdwijnt, niet omdat de markt dat vraagt maar omdat aan handhaving van de sector geen belang meer wordt gehecht. In het tweede geval zal de huidige omvang van de steun in ons land meer dan verdubbeld moeten worden tot ca. f. 120 mln. gulden per jaar. Belangrijker nog dan de absolute omvang van het bedrag is daarbij het feit dat deze steun voor onbepaalde tijd moet worden gegeven, namelijk totdat een nationaal scheepsbouwbeleid door een Europees kan worden vervangen. En dat zou lang kunnen duren. Met het steunbedrag 'koopt' de Nederlandse overheid dan een onderhandelingspositie op Europees niveau.

Om deze keuze gaat het in het hernieuwde scheepsbouwdebat. Nu zouden we mogen verwachten dat de regering haar keuze bepaalt en daar dan vervolgens voor gaat staan. Maar dat is niet wat er gebeurt. De regering lijkt vastbesloten om wel steun te verlenen, maar niet genoeg om er een positief effect van te mogen verwachten. Bovendien wordt de steun gegeven in een vorm die verdere produktiviteitsstijging ontmoedigt. Dat zou pas echt verspilling zijn: wel geld uitgeven en uiteindelijk toch de bedrijfstak verliezen. De lessen van RSV worden op een wel heel bijzondere manier ter harte genomen.