

## Schipbreuk

Op 28 juni vorig jaar legde minister Van Aardenne de kiel voor een voortzetting — weliswaar in afgeslankte vorm — van de grote scheepsnieuwbouw en offshore in Nederland door f. 250 mln. ter beschikking te stellen voor de oprichting van de Rotterdamse Offshore- en Scheepsbouwcombinatie (ROS). De meest verliesgevende onderdelen van het Rijn-Schelde-Verolmeconcern zouden worden samengevoegd tot één afzonderlijke vennootschap die in staat zou zijn zeer grote schepen en offshore-constructies te bouwen. Nog voor er één scheepsnagel geslagen was, leed het plan echter al schipbreuk. Tegenvallende verliezen in 1979 en te lage kostenramingen voor de verdere jaren maakten te zamen met de weigering van minister Van Aardenne om het startgeld voor de ROS te verhogen een vroegtijdig einde aan de onderneming. Daags nadat de knullige Kamerbehandeling van dit besluit was uitgelopen op een motie om het cijferwerk nog maar weer eens over te doen en het overleg met de betrokkenen te heropenen, hakte de ministerraad de knoop door: op 18 april 1980 werd de vlag van de grote scheepsbouw in Nederland definitief gestreken.

Met recht zou men zich kwaad kunnen maken over de zig-zagkoers die met betrekking tot de grote scheepsbouw is gevaren. Van meet af aan was aan insiders duidelijk dat de beschikbare middelen niet toereikend zouden zijn. Onnodig zijn vele honderden werknemers — en enkele aangezochte commissarissen en managers — aan het lijntje gehouden. Boze tongen beweren zelfs dat het hele project doorgestoken kaart was om het RSV-concern van zijn verliesgevende onderdelen af te helpen. Hoe dit ook zij, belangrijker is het te proberen tot een redelijke beoordeling van de uiteindelijke beslissing te komen.

Het einde van de grote scheepsbouw in Nederland zal velen die daar nauw bij betrokken zijn of zijn geweest, zeer aan het hart zijn gegaan. Nog steeds immers is de grote scheepsbouw in ons land beladen met nationaal en historisch sentiment. De glans van het verleden heeft onder invloed van de wereldwijde ineenstorting van de scheepsbouwmarkt de laatste jaren echter wel een zeer doffe kleur verkregen. De internationale herstructurering die zich in de scheepsbouw voltrok laat zich nu eenmaal niets gelegen liggen aan enig chauvinistisch gevoel.

Wie de feiten nuchter onder ogen ziet, ontkomt er niet aan te erkennen dat de rol van Nederland in de internationale grote scheepsbouw in feite al lang was uitgespeeld. Slechts ten koste van tientallen miljoenen overheidssteun kon bij tijd en wijle nog een order op de internationale markt worden gekocht. De relatief eenvoudige, maar arbeidsintensieve bouw van zeer grote tankers en vrachtschepen is bij het Nederlandse arbeidskostenniveau geen haalbare kaart. Bovendien moeten we ons zelf niet wijsmaken dat door zeer gunstige levertijden, technische geavanceerdheid of een betere organisatie van het werk toch nog een voldoende comparatief voordeel zou kunnen worden behaald. In elk geval bij de grote scheepsbouw is dat zeker niet het geval en doen de opkomende scheepsbouwnaties niet voor Nederland onder. Evenmin behoren de Nederlandse hellingen tot de best geoutilleerde ter wereld.

Van alle kanten zijn er echter argumenten aangedragen om het op de been houden van de grote scheepsbouw in ons land toch te rechtvaardigen. In de komende jaren zou de wereldvraag naar schepen weer aantrekken. Het zou er slechts om gaan door middel van overheidssteun een beperkt aantal jaren te overbruggen, waarna het prijsniveau zou stijgen en de verliezen zouden verminderen. Voorts is natuurlijk het behoud van de werkgelegenheid van minimaal 1700 werknemers in de scheepsbouw een

belangrijke zaak. Daarnaast zou het verloren gaan van de grote scheepsbouw ook rechtstreeks gevolgen hebben voor toeleveringsbedrijven, terwijl van de aanwezigheid van grote scheepsbouw ook een gunstige stimulans zou kunnen uitgaan op andere divisies van de scheepsbouw- en metaalindustrie. Ten slotte wordt gesteld dat andere landen de scheepsbouw slechts door subsidies in stand houden. Het enige gepaste antwoord op deze vorm van concurrentievervalsing zou zijn ook in ons land in gelijke mate financiële overheidssteun te verlenen.

Hoewel de genoemde argumenten uiteraard niet kunnen worden weggecijferd, leggen zij mijns inziens toch te weinig gewicht in de schaal als het gaat om de voortzetting van de grote scheepsbouw in Nederland. Ongetwijfeld is het te verwachten dat de vraag naar schepen onder invloed van de internationale conjunctuur op een zeker tijdstip in de toekomst weer zal aantrekken. Vervoer per schip van grondstoffen, halfabrikaten en gereed product zal altijd noodzakelijk zijn. Maar het is zeer onwaarschijnlijk dat Nederland daarvan in evenredige mate zou kunnen meeprofiteren. Een aantal zich snel industrialiserende ontwikkelingslanden heeft zich in navolging van Japan op de scheepsbouw geworpen. De productiecapaciteit is te groot om binnen enkele jaren tijds een zo forse verbetering van de prijzen te verwachten dat het nadeel van Nederland op het vlak van de arbeidskosten wordt goedge maakt. Daar komt bij dat de praktijk van het verlenen van zeer hoge overheids subsidies in de scheepsbouw overal ter wereld wel eens heel wat moeilijker weer zal kunnen worden verlaten dan zij in zwang is geraakt. De bodem van de put waar de overheidsmiljoenen in worden gestort, is beslist nog niet in zicht.

Van groot belang is zeker het werkgelegenheidsaspect. Om dit aspect juist te taxeren moeten we echter de regionale vraag- en aanbodverhouding van scheepsbouw personeel in ogenschouw nemen. De situatie is dat op kleinere scheepswerven in het westen van het land een zeer grote vraag naar werf personeel bestaat. Zonder de concentratie van werkloosheid die er lokaal (b.v. op Rozenburg) of onder het indirecte personeel van de betrokken werven zou kunnen ontstaan te willen bagatelliseren, lijkt het erop dat regionaal gezien het vrijkomende arbeidsaanbod grotendeels moet kunnen worden opgevangen.

Ook het aspect van de uitstralingseffecten lijkt mij wat overtrokken te worden voorgesteld. Het moet heel goed mogelijk zijn een kleinere scheepsbouw, waar technisch hoogwaardig „maatwerk” wordt geleverd, in stand te houden zonder technische of marktondersteuning van een grotere broer. Als het gaat om de verdeling van de „scheepsbouwpot” kunnen de grote en de kleinere scheepsbouw elkaar zelfs danig in de weg zitten. En wat het belang van de scheepsbouw voor de havenfunctie van Rotterdam betreft moet worden opgemerkt dat de reparatiemogelijkheid voor grote schepen langs de Nieuwe Waterweg wél blijft bestaan.

Internationale economische herstructurering is een proces dat pijnlijke aanpassingen vraagt. Maar behalve misschien op zeer korte termijn wordt er niets gewonnen met defensieve reacties die tegen dit proces willen ingaan. Die kunnen slechts leiden tot een misallocatie van arbeid en het verlies van grote sommen (overheids)kapitaal. Veel beter kunnen de mensen en middelen worden ingezet op een terrein waar op middellange termijn nog wél zekere kansen liggen: de gespecialiseerde kleinere scheepsbouw in het westen en noorden van het land. Laten we de grote scheepsbouw snel vergeten en ons daarop richten.

L. van der Geest