

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XIII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2002

Nr. 69

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 september 2002

Naar aanleiding van het verzoek van de Vaste Kamercommissie voor Economische Zaken wil ik u met deze brief informeren over de stand van zaken in de scheepsnieuwbouw en mijn visie daarop.

Inleiding

De afgelopen periode is de scheepsbouwsector veelvuldig in het nieuws geweest. In meerdere persberichten is aangegeven dat de sector op dit moment moeilijke tijden doormaakt. Hiervoor is een aantal oorzaken aan te wijzen. In de eerste plaats heeft de sector – net als vele andere sectoren – te maken met het verslechterde economische klimaat. Dit heeft zijn effect op investeringen in nieuwe schepen door reders. Ten tweede is er in toenemende mate een trend te ontdekken dat werven een deel van hun activiteiten in het buitenland en dan met name de lagelonenlanden in Oost Europa uitbesteden. Dit wordt noodzakelijk geacht om efficiënt te kunnen produceren en een concurrerend product op de markt te kunnen aanbieden. In de derde plaats heeft er eind 2000 een enorme «orderboom» plaatsgevonden. Deze «orderboom» was het gevolg van het aflopen van het subsidieregime. Per 1 januari 2001 is het binnen de Europese scheepsbouwverordening immers niet meer mogelijk om productie-steun te verlenen aan werven binnen de Europese Unie. Veel reders hebben orders naar voren gehaald om zo nog maximaal te kunnen profiteren van de subsidie die tot 2000 op nieuw te bouwen schepen verkregen kon worden.

De combinatie van genoemde factoren heeft er mede toe geleid dat de positie van de scheepsnieuwbouwsector de afgelopen periode onder druk is komen te staan.

Internationale ontwikkelingen

De Europese Commissie brengt jaarlijks een rapport uit waarin de mondiale situatie op de zeescheepsnieuwmarkt wordt aangegeven. Het beeld dat daaruit ontstaat bevestigt de eerdere analyses van de Europese

Commissie namelijk dat de situatie in de mondiale scheepsbouwmarkt moeilijk blijft. Als reden hiervoor kan een tweetal oorzaken worden aangegeven. Op de eerste plaats een onbalans tussen vraag en aanbod hetgeen geleid heeft tot aanzienlijk prijsverlagingen. Ten tweede zijn er minder orders als gevolg van het verslechterde economische klimaat. In 2001 heeft de Europese Commissie in haar rapport aangegeven dat er sprake is van een mondiale verschuiving van zeescheepsnieuwsbouwactiviteiten en dat met name de Republiek Korea (hierna Korea) een steeds sterkere positie op de wereldmarkt inneemt. Uit onderzoek van de Commissie blijkt dat de Koreaanse werven bepaalde type schepen onder de kostprijs aanbieden en daarbij ondersteuning zouden krijgen van de Koreaanse overheid of andere instanties.

Deze situatie heeft er toe geleid dat er het afgelopen jaar uitvoerig binnen de Europese Commissie en tussen Europese lidstaten is gediscussieerd over de vraag of de Europese Commissie stappen zou moeten ondernemen tegen deze concurrentieverstorende activiteiten van Korea en zo ja welke maatregelen dan hier het meest geëigend voor zouden zijn. Mijn ambtsvoorganger heeft u bij de voorbereiding en verslaglegging van de Industrieraad uitvoerig op de hoogte gesteld van de stand van zaken.

In juni jl. heeft de Industrieraad besloten de Europese Commissie het mandaat te geven om een WTO-klacht tegen Korea in te dienen en tegelijkertijd een nieuw tijdelijk defensief steunmechanisme in te stellen. Deze maatregelen zullen per 1 oktober 2002 worden geëffectueerd wanneer de onderhandelingen tussen de Koreaanse betrokken partijen en de Europese Commissie geen resultaat hebben gehad. Het tijdelijke defensieve steunmechanisme voorziet er in om maximaal 6% van de contractwaarde aan productiesteun te geven op een specifiek aantal scheepstypes die aanmerkelijke schade en ernstige nadeel hebben geleden ten gevolge van de oneerlijke Koreaanse concurrentie. Het betreft hier de marktsegmenten containerschepen en product- en chemicaliëntankers. Tevens is de mogelijkheid aangegeven om in de toekomst dit steunregime ook voor LNG-tankers open te stellen. Dit laatste is afhankelijk van nader onderzoek door de Commissie of ook in dit marktsegment de Koreaanse werven de concurrentie verstoren. Zoals gezegd zal dit tijdelijke defensieve steunregime mogelijk 1 oktober a.s. in werking treden en heeft het een looptijd tot en met 31 maart 2004.

Op 3 september jl. heeft de Europese Commissie tijdens de Raads-werkgroep Industrie verslag gedaan van de stand van zaken inzake de onderhandelingen tussen delegaties van Korea en de Europese Commissie die op 26 en 27 augustus hebben plaatsgevonden. Uit deze terugkoppeling komt naar voren dat de besprekingen tot op heden weinig hebben opgeleverd en dat de politieke verhoudingen binnen Korea ook zijn gewijzigd hetgeen het uitzicht op een mogelijke oplossing bemoeilijkt. Op 16 en 17 september a.s. is er een nieuwe ontmoeting tussen Korea en de Europese Commissie gepland. Op basis daarvan zal duidelijk worden of er uitzicht is op een vergelijk tussen betrokken partijen. Aansluitend zal op 30 september a.s. het scheepsbouwdossier in de Concurrentiekrachtraad worden behandeld.

Positie Nederlandse werven

Op 2 september jl. heeft de Vereniging van Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) mij een brief gestuurd waarin zij uiteenzet met welke problematiek de sector op dit moment wordt geconfronteerd. Kort samengevat komt het er op neer dat het uitzicht op het nieuwe subsidieregime de markt verstoort omdat een aantal lidstaten al heeft aangegeven middelen hiervoor beschikbaar te zullen stellen. Meer concreet betekent

dit dat een aantal buitenlandse werven in de prijsonderhandelingen al rekening houdt met de 6% subsidie waardoor de Nederlandse werven een concurrentienadeel ondervinden.

Nederlands standpunt

Ik ben tegenstander van de herinvoering van subsidies. Ik zou het dan ook ten zeerste betreuren als de onderhandelingen tussen de Europese Commissie en Korea niet tot een oplossing zullen leiden. Hierdoor wordt het voor lidstaten mogelijk om wederom steun aan de sector te gaan verlenen. Dit leidt tot ernstige verstoringen van de markt zoals reeds eerder aangegeven. Ik neem deze problematiek dan ook zeer serieus, zeker gezien het feit dat de Nederlandse scheepsbouw zonder subsidies zeer concurrerend op de wereldmarkt kan opereren.

Het Nederlandse beleid is altijd gericht geweest op afschaffing van scheepsbouwsteun. Het feit dat binnen de Europese Unie een apart steunkader voor scheepsbouw bestaat betekende dat de Nederlandse overheid min of meer gedwongen was om ook een bepaalde mate van steun aan de sector te geven. Daarbij heeft de Nederlandse overheid zich altijd «zuinig» opgesteld, teneinde de sector te dwingen door efficiënte productie hun concurrentiepositie in stand te houden. Dit beleid heeft zeker zijn vruchten afgeworpen getuige de toenemende orderintake van de afgelopen jaren.

Ik heb op dit moment geen financiële middelen voor productiesteun op de begroting staan. Verder zijn er in het kader van het Strategisch Akkoord afspraken gemaakt over de bezuinigingstaakstelling van de verschillende departementen. Ook ik moet hier natuurlijk invulling aan geven en de besprekingen hierover zijn nog in volle gang. Gezien de ernst van de situatie lijkt het me toch noodzakelijk om – vooruitlopend op de uitkomst van de onderhandelingen tussen de Europese Commissie en Korea – in overleg te treden met de sector om de kwestie te bespreken en meer inzicht te krijgen in de omvang van de problematiek. Op het moment dat er meer duidelijkheid is zal ik u nader informeren over mijn voornemens.

De Minister van Economische Zaken,
H. Ph. J. B. Heinsbroek