

## Transitie is de enige constante voor de Nederlandse maritieme maakindustrie

De Nederlandse maritieme maakindustrie levert met innovatieve, duurzame schepen en maritieme technologie overal ter wereld een positieve bijdrage aan de energietransitie en de ontwikkeling van andere landen en hun economie. Onze scheepsbouwsector draagt met een werkgelegenheid aan ruim 30.000 vakmensen en een jaaromzet van 7 miljard euro (in 2020) ook substantieel bij aan de Nederlandse economie<sup>1</sup>. Een groot deel van dit geld wordt in het buitenland verdiend, want klanten van over de hele wereld, ook uit ontwikkelingslanden, maken gebruik van Nederlandse schepen. Een belangrijk instrument om deze export te faciliteren, de exportkredietverzekering (ekv), wordt als gevolg van de COP26-verklaring *Aligning International Public Support for the Clean Energy Transition* drastisch beperkt<sup>2</sup>. Dat heeft weinig effect op de mondiale energietransitie, maar wel grote gevolgen voor de Nederlandse maritieme maakindustrie.

### Belang van de exportkredietverzekering voor klanten van Nederlandse scheepsbouwers

De ekv wordt in Nederland aangeboden door Atradius Dutch State Business (ADSB), dat onder het ministerie van Financiën valt. Na het betalen van een premie aan ADSB is de exporteur verzekerd tegen verschillende kredietrisico's. Voor veel publieke of private partijen, onder andere uit ontwikkelingslanden, is financiering van een schip zonder de ekv onhaalbaar. Commerciële verzekeraars kunnen dergelijke transacties niet verzekeren tegen haalbare condities en ADSB vult dit gat in de markt op. De ekv is dus een belangrijk instrument om marktfalen op te lossen<sup>3</sup>. Het is een misvatting dat de ekv een subsidie is voor fossiele projecten. Sterker nog: de ekv heeft de Staat over de periode 1999 – 2020 582 miljoen euro opgeleverd<sup>4</sup>. Ekv-transacties dienen bovendien 'te voldoen aan het mvo-beleid voor de ekv. Uitgangspunt van het mvo-beleid is dat de Staat geen transacties verzekert met onaanvaardbare risico's voor mens, dier en milieu', staat in het introductiedossier voor de minister van Financiën. Onze exporteurs zijn dus aan strenge eisen gebonden en lopen daarin internationaal voorop.

Wanneer de ekv voor fossiele projecten abrupt stopt, zal dit grote gevolgen hebben voor de Nederlandse maritieme maakindustrie. Scheepsbouwers maken voor een groot deel van hun projecten gebruik van ekv-dekking. Dat komt doordat de sector zeer internationaal is en het vrijwel altijd gaat om kostbare producten (van enkele miljoenen tot vele honderden miljoenen per schip). Scheepsbouwers worden voor het grootste deel pas betaald bij oplevering, terwijl alle kosten al worden gemaakt tijdens de ontwikkeling en bouw van een schip, die soms wel drie jaar duurt. Buitenlandse projecten hebben dus grote financiële risico's. De ekv dekt deze voor een belangrijk deel af.

### Beëindiging ekv voor fossiele energiesector leidt tot grote implicaties

(1) Veel landen zijn nog niet zo ver op het gebied van verduurzaming en zijn bezig met de transitie van kolen naar olie naar gas. De energietransitie is immers (helaas) geen lichtknop die je voor de hele wereld in één keer om kan zetten naar volledig hernieuwbare energie. Een te strikte interpretatie van 'fossiele projecten' leidt er toe dat Nederlandse betrokkenheid bij deze transitie niet doorgaat. Dat betekent niet dat de vraag naar deze projecten verdwijnt, maar het zet wel het Nederlandse bedrijfsleven buitenspel. Ontwikkelingslanden gaan dan in zee met concurrerende

<https://maritimetechnology.nl/sectorinformatie/>

<sup>2</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?id=2021Z19712&did=2021D42180](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2021Z19712&did=2021D42180)

<sup>3</sup> Introductiedossier Minister van Financiën: *'De reden dat de overheid exporteurs de mogelijkheid tot verzekeren biedt is om marktfalen op te lossen. (...) Zo hebben ekv gedekte transacties relatief lange looptijden, grote contractbedragen of bevindt de buitenlandse afnemer zich in een risicovol land' (...)'Overigens bieden andere landen dezelfde faciliteiten. Afspraken hierover zijn gebaseerd op internationale regelgeving en op basis van kostendekkendheid. Dit houdt in dat de premie-inkomsten voldoende moeten zijn om netto-schades en uitvoeringskosten te dekken. De ekv is daarmee geen subsidie-instrument'.*

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/richtlijnen/2022/01/10/introductiedossier-bewindspersonen-ministerie-van-financien>

<sup>4</sup> [https://atradiusdutchstatebusiness.nl/documenten/atradiusdsb\\_jaaroverzicht\\_2020.pdf](https://atradiusdutchstatebusiness.nl/documenten/atradiusdsb_jaaroverzicht_2020.pdf)

scheepsbouwlanden, zoals Noorwegen, Japan, Zuid-Korea, Polen, Singapore, India, Turkije en China, die de verklaring niet hebben ondertekend en waar vaak andere sociale en klimaatstandaarden gelden. Deze groep landen heeft overigens een gezamenlijk marktaandeel van 92 procent in de mondiale scheepsbouw<sup>5</sup>. Het is dus de vraag hoe effectief deze uitsluiting is voor ontwikkelingslanden en het klimaat. Het leidt er in ieder geval toe dat Nederlandse exporteurs door veel (potentiële) klanten niet meer als relevante partij worden gezien om zaken mee te doen.

(2) Het uitsluiten van fossiele projecten zonder aanvullende maatregelen leidt niet tot vergroening en zal waarschijnlijk leiden tot een netto negatief effect op de werkgelegenheid bij exporteurs en hun toeleveranciers. De Nederlandse maritieme maakindustrie investeert volop in een duurzame maritieme sector en steunt de verduurzamingsambities op nationaal (Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens), Europees (Europese Green Deal) en mondiaal niveau (onder andere de SDG's) van harte. Klimaatvriendelijke projecten zijn echter kostbaar en de OESO-spelregels voor exportfinanciering zijn niet ingericht op vergroening<sup>6</sup>. Om koploper te zijn op het gebied van verduurzaming, dienen scheepsbouwers over de juiste instrumenten te beschikken en moet de overheid met haar vlootvervangingsprogramma's als voortvarende *launching customer* een rol als aanjager van duurzaamheid en innovatie spelen. We moeten niet enkel fossiele projecten boycotten. Het is tevens van belang dat er internationaal nieuwe groene afzetmarkten worden ontwikkeld, als andere afzetmarkten worden gesloten.

(3) Het mede ondertekenen van de COP26-verklaring dreigt een nóg ongelijker speelveld te veroorzaken ten opzichte van concurrerende scheepsbouwlanden die de verklaring niet ondertekenen. Dit speelveld staat momenteel al ernstig onder druk.<sup>7</sup> Aziatische concurrenten genieten al forse staatssteun, maar hebben straks dus nóg een concurrentievoordeel ten opzichte van landen die de COP26-verklaring ondertekenen. De verklaring biedt bovendien ruimte voor interpretatie, waardoor ook onder de ondertekenaars een gelijk speelveld niet is gegarandeerd. Het risico bestaat daarom dat Nederland straks niet meer meedoet op het internationale speelveld.

### **De mondiale energietransitie én onze concurrentiepositie versterken**

In het coalitieakkoord heeft het nieuwe kabinet grote ambities op het gebied van verduurzaming uitgesproken. Concrete invulling van groene industriepolitiek is daarbij noodzakelijk. De maritieme maakindustrie vraagt in gesprek met de overheid daarom al langer om gedegen beleid ten behoeve van de mondiale energietransitie en onze concurrentiepositie:

- **Koppel klimaat- aan industriepolitiek: stel de Nederlandse maritieme maakindustrie in staat om groene koploper te worden met stevig faciliterend beleid. Pak daarnaast als overheid een voortvarende *launching customer*-rol, met als inzet een groene, moderne overheidsvloot.**
- **Bevorder in OESO-verband mondiale ekv-spelregels voor de vergroening en interpreteer de COP26-verklaring niet strenger dan andere landen die deze hebben ondertekend. Voorkom bovendien een geïsoleerde positie van deze zeer beperkte groep scheepsbouwlanden die de verklaring heeft ondertekend (minder dan 8 procent marktaandeel in de mondiale scheepsbouw), met een ongelijk speelveld en minimaal effect op het klimaat als gevolg.**
- **Zet in op een realistisch pad voor de energietransitie, waarbij oog is voor de positie van ontwikkelingslanden en hun (energie)behoeften.**

<sup>5</sup> <https://ihsmarkit.com/industry/maritime.html>

<sup>6</sup> <https://www.oecd.org/trade/topics/export-credits/arrangement-and-sector-understandings/>

<sup>7</sup> 'Dit speelveld staat al ernstig onder druk omdat er nieuwe exporterende landen (zoals China en India) zijn die zich niet verbonden hebben aan de (OESO-, red.)Arrangement. Hierdoor kan het voorkomen dat het Nederlandse bedrijfsleven orders verliest aan partijen die tegen 'gunstigere' voorwaarden transacties kunnen uitvoeren', aldus het introductiedossier voor de minister van Financiën.