

NOTA MOGELIJKE VERDRINGINGSEFFECTEN

Onderwerp	Mogelijke verdringingseffecten door Verbrede Sluis Kornwerderzand
Projectcode	0000107770/3
Datum	5 februari 2019
Auteur(s)	
Bijlage(n)	geen
Aan	
Kopie	

Als een verbreding van de Kornwerderzandsluis werkgelegenheid naar de regio brengt, moet dat in principe niet ten koste gaan van werkgelegenheid elders in Nederland. Aan de regio is dan ook gevraagd om nader naar de werkgelegenheids- en verdringingseffecten van verbreding van de sluis te kijken. In deze notitie wordt met behulp van de gegevens, die verzameld zijn in het kader van de MKBA Brede Sluis (14 sept 2018), nagegaan wat de mogelijke verdringingseffecten zijn betreffende bestaande en nieuwe toekomstige opdrachten. Ook wordt aandacht besteed aan de impact van schaalvergroting op verdringing.

Vervolgens wordt de ruimtelijke spreiding getoond van de waar de baten van nieuwe toekomstige opdrachten neerslaan.

1 ONDERSCHIED VERDRINGINGSEFFECTEN NIEUWE OPDRACHTEN VERSUS BESTAANDE OPDRACHTEN

Wanneer de Kornwerderzandsluis wordt verbreed biedt dit naast efficiencyvoordelen op de bestaande scheepsbouwopdrachten van de bedrijven van het Friese meercluster¹, ook mogelijkheden om extra c.q. nieuwe opdrachten te verwerven.

Er zijn geen aanwijzingen dat een grotere efficiency bij bestaande opdrachten er toe leidt dat de werven van het IJsselmeercluster bestaande opdrachten zullen 'afpakken' van werven buiten het cluster. Zowel de bedrijven binnen als buiten het IJsselmeercluster geven aan zich op specifieke nichemarkten te richten. De investeringen die zij gaan doen als de KWZ sluis verbreed wordt zijn gericht op refits van door hen zelf in het verleden gebouwde superjachten. Dat zijn opdrachten waarop concurrenten buiten het cluster zich niet richten. Het doel van de verbreding van de Kornwerderzandsluis is niet om bestaande opdrachten naar het IJsselmeercluster te halen, maar juist om nieuwe opdrachten naar Nederland te halen die anders in het buitenland zullen worden uitgevoerd.

2 MOGELIJKE OMVANG VAN VERDRINGING BIJ BESTAANDE OPDRACHTEN

Het ligt niet voor de hand dat de uitbreiding van de productiecapaciteit voor nieuwe refitopdrachten ook benut kan en zal worden voor het verwerven van bestaande nieuwbouwopdrachten voor luxe jachten. Als het om nieuwbouwopdrachten voor jachten gaat, zal

¹ In de scheepsbouw kunnen bestaande opdrachten efficiënter worden uitgevoerd doordat kosten bespaard worden op dure transporten bij de verplaatsing van casco's en bij de oplevering van superjachten.

gaan om extra grote jachten die nu (lees: in de baseline) niet in Nederland gebouwd worden gezien hun breedte.

Bij de werven die werkschepen, zoals coasters, bouwen ligt dat iets genuanceerder. De werven van het IJsselmeercluster krijgen door de verbreding van de KWZsluis een efficiencyvoordeel in vorm van lagere transport- en afbouwkosten. Deze besparing vormt ongeveer 1% van de omzet van een nieuwbouwproject. De winstmarge op nieuwbouwopdrachten is ca. 5%. Hoewel het voorstelbaar is dat een besparing van 1% op een marge van 5% tot verdringing ten koste van werven buiten het cluster zou kunnen gaan, hebben de bedrijven die zich nu niet op nieuwbouw richten in ieder geval geen motief om dat te gaan doen. De winstmarge op refits is namelijk aanzienlijk hoger dan op nieuwbouw: 14 tot 15%.

Kortom: de efficiencyvoordelen, die een breder KWZ sluis biedt, leiden logischerwijs niet tot het weglekken van bestaande nieuwbouwopdrachten voor luxe jachten naar het IJsselmeercluster. Voor nieuwbouwopdrachten voor werkschepen is dat niet uit te sluiten. De werven hebben echter geen economisch motief om bestaande nieuwbouwopdrachten te verwerven omdat de winstmarge op refits aanzienlijk hoger is dan die op nieuwbouw.

3 MOGELIJKE OMVANG VAN VERDRINGING BIJ NIEUWE (EXTRA) OPDRACHTEN

In de MKBA zijn alleen de baten van nieuwe opdrachten bepaald, die anders in het buitenland terecht komen. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen extra refitopdrachten en extra nieuwbouwopdrachten. Bij de extra refitopdrachten is geen sprake van verdringing, maar bij de extra opdrachten voor nieuwbouw kan wel verdringing optreden. De baten van extra nieuwbouwopdrachten zijn vanwege de mogelijkheid van verdringing in de MKBA dan ook niet in rekening gebracht.

3.1 Extra opdrachten voor refits

De extra opdrachten voor refit van superjachten kunnen alleen door het IJsselmeercluster worden uitgevoerd, vanwege het specialistische karakter van de werkzaamheden en de merktrouw van de klanten. Het gaat hier immers om superjachten die in het verleden door de bedrijven van het IJsselmeercluster zijn gebouwd. In de MKBA wordt de omvang van de refitbaten geraamd op ca. EUR 153 miljoen voor een Laag en ca. EUR 247 miljoen voor een Hoog economisch groeiscenario. De werkgelegenheidsbaten die hier uit voortvloeien worden geraamd op ca. EUR 2 miljoen voor een Laag en ca. EUR 3 miljoen voor een Hoog economisch groeiscenario². Hierbij wordt opgemerkt dat eventuele verschuivingseffecten binnen de werkgelegenheidsbaat zelf op voorhand zijn uitgesloten door alleen niet hoog opgeleide fte's in rekening te brengen³ voor zover dit aantal binnen de werkloosheid in de regio past⁴. Tevens is rekening gehouden met het feit dat mensen ook als er geen extra baten bij scheepswerven ontstaan, niet een leven lang werkloos zullen blijven: overeenkomstig de baanvindstatistiek is als uitgangspunt gehanteerd dat ca. 77% van de niet hoog opgeleiden binnen 2 jaar hoe dan ook een baan vindt en dat dit bij 22% niet lukt.

Kortom: de baten die voortvloeien uit extra refitopdrachten, zoals geraamd in de MKBA, leiden op geen enkele wijze tot verdringing.

² Alle genoemde bedragen zijn geen jaarbedragen, maar contante waarden over de periode van 2017-2117 bij een discountvoet van 4,5% en prijspeil 2017.

³ De basisgedachte hierachter is dat hoogopgeleiden mobieler zijn op de arbeidsmarkt dan laag opgeleiden (zie Ossokina et.al., 2014).

⁴ Er is gecheckt of de extra fte's die voortvloeien uit de opdrachten wel vervuld kunnen worden, gezien de beschikbaarheid arbeidskrachten die over de juiste competenties beschikken.

3.2 Extra opdrachten voor nieuwbouw

De mogelijke extra opdrachten voor de bouw van nieuwe superjachten en werkschepen, kunnen in principe zowel door bedrijven binnen als buiten het IJsselmeercluster gebouwd worden. De baten hiervan zijn dan ook in de MKBA buiten beschouwing gelaten omdat zij misschien ook zonder verbreding van de Kornwerderzandsluis in Nederland gerealiseerd kunnen worden. Op grond van de gegevens die in het kader van de MKBA verzameld zijn, kan de omvang van deze post wel geraamd worden. Dit levert een baat op van ca. EUR 22 miljoen voor een Laag en ca. EUR 67 miljoen voor Hoog economisch scenario. Daar vloeien werkgelegenheidsbaten uit voort ter waarde van ca. EUR 0,4 miljoen en ca. EUR 0,7 miljoen voor respectievelijk een Laag en Hoog economisch scenario². Voor deze baten geldt dat het eenvoudigweg niet bekend is of ze in de autonome situatie überhaupt in Nederland terecht komen en zo ja, bij welke bedrijven dan. Het meest waarschijnlijke is dat ze grotendeels niet in Nederland terecht komen, omdat de bedrijven van het IJsselmeercluster niet op de marktvraag kunnen inspelen. Het gaat namelijk om de bouw van (werk)schepen in Urk voor opdrachtgevers uit Urk, waarbij een vertrouwensrelatie tussen opdrachtgever- en nemer een belangrijk rol speelt. Het ligt dan ook meer voor de hand dat de Urker werven in de autonome ontwikkeling de opdrachten in het buitenland gaan uitvoeren. Ofwel: er vloeit bedrijvigheid af naar het buitenland.

Kortom: de baten die voortvloeien uit extra nieuwbouwopdrachten kunnen zowel binnen als buiten het IJsselmeercluster worden gerealiseerd, waardoor het accurater is om van verdelingseffecten dan van verdringingseffecten te spreken. Het is echter ook mogelijk dat deze extra opdrachten in de autonome situatie naar het buitenland afvloeien.

4 VERLIES VAN OPDRACHTEN AAN HET BUITENLAND

Hoewel niet kan worden uitgesloten dat er enige binnenlandse verdringing optreedt bij nieuwbouwopdrachten van werkschepen (door de Urker werven die zich daarop richten), is het ook interessant om stil te staan bij het verlies van opdrachten aan het buitenland. Dit kan bij de nieuwbouw van werkschepen gebeuren wanneer de Urker werven al meer buiten Nederland gaan bouwen. Bij refitopdrachten kan dit gebeuren wanneer werven van het IJsselmeercluster hun internationale concurrentiepositie verliezen.

Het merk 'Dutch built' is op dit moment een internationaal sterk merk dat steunt op sterke onderlinge samenwerkingsverbanden. De werven weten wie hun concurrenten zijn voor de nieuwbouwopdrachten die zij doen. Zij geven aan in een internationale markt te opereren en geen concurrentie binnen Nederland te signaleren⁵.

In tegenstelling tot de nieuwbouwmarkt voor luxe jachten heeft het Nederlandse scheepsbouwcluster geen sterke positie in de refitmarkt. Dit valt te verklaren door het feit dat de vloot van luxe jachten voornamelijk vaart in de Middellandse zee en het Caribisch gebied. Voor het (jaarlijks) onderhoud ligt Nederland te ver uit de route en daaropvolgend zijn de Nederlandse werven voor het groot onderhoud (refit eens in de 10 jaar) ook niet altijd in beeld⁶. De bouwer van een jacht is in principe de beste partij voor de uitvoering van refits, doordat deze het schip en de eigenaar goed kent. Voor een refitopdracht is het echter wel noodzakelijk dat de werf het schip goed kan ontvangen. Dat is nu niet mogelijk, maar met een verbrede KWZ sluis wel.

⁵ Hierop is een uitzondering (Huisman, bouwer van luxe zeiljachten) die e werf Vitters als directe concurrent, die overigens ook deel uit maakt van het IJsselmeercluster.

⁶ Balk shipyards in Urk heeft zich gespecialiseerd in de refit van superjachten. Om aan het genoemde geografisch nadeel tegemoet te komen is zij voornemens om een dependance in Spanje te openen voor het (jaarlijks) beheer en onderhoud van superjachten. Zij hoopt hiermee nieuwe klantcontacten op te bouwen en de nieuwe klanten te verleiden om het groot onderhoud in Nederland te laten doen.

Gezien deze situatie zullen de werven van het IJsselmeercluster dus de mogelijke refitopdrachten niet verliezen aan Nederlandse concurrenten die het schip niet kennen, maar dan eerder aan buitenlandse die het schip ook niet kennen.

Kortom: de extra refitopdrachten die de verbrede KWZ sluis mogelijk maakt, zullen niet ten koste gaan van andere Nederlandse werven maar eerder afvloeien naar buitenlandse werven.

5 IMPACT VAN SCHAALVERGROTING

Een ontwikkeling in de internationale markt van superjachten is schaalvergroting: klanten willen steeds grotere superjachten. Wanneer de Nederlandse werven die deze qua kennis en vakmanschap kunnen bouwen, die opdrachten aan buitenlandse concurrenten moeten overlaten, zou dit tot verdringingseffecten binnen Nederland kunnen leiden.

Voor scheepswerven geldt dat niet alleen dat de marge op refits relatief hoog is, maar ook dat de marge op (refits en nieuwbouw) van grote schepen hoog is: hoe groter het schip, hoe hoger de marge. Dit verklaart waarom vrijwel elke werf de ambitie heeft om grotere schepen te kunnen bouwen en refitten. De grootte van de scheepshallen/ droogdokken stelt hier echter grenzen aan. Wanneer de koploper in de markt (De Vries Makkum) de grootste schepen niet kan refitten, doordat de schepen niet makkelijk door de KWZ-sluis te loodsen zijn vanwege hun breedte, zal deze zich juist noodgedwongen op kleine jachten gaan richten. Daardoor bestaat het risico dat zij alsnog gaat concurreren met werven die deze markt reeds bedienden, zoals bijvoorbeeld Balk shipyards in Urk of uiteindelijk werven elders in Nederland buiten het cluster.

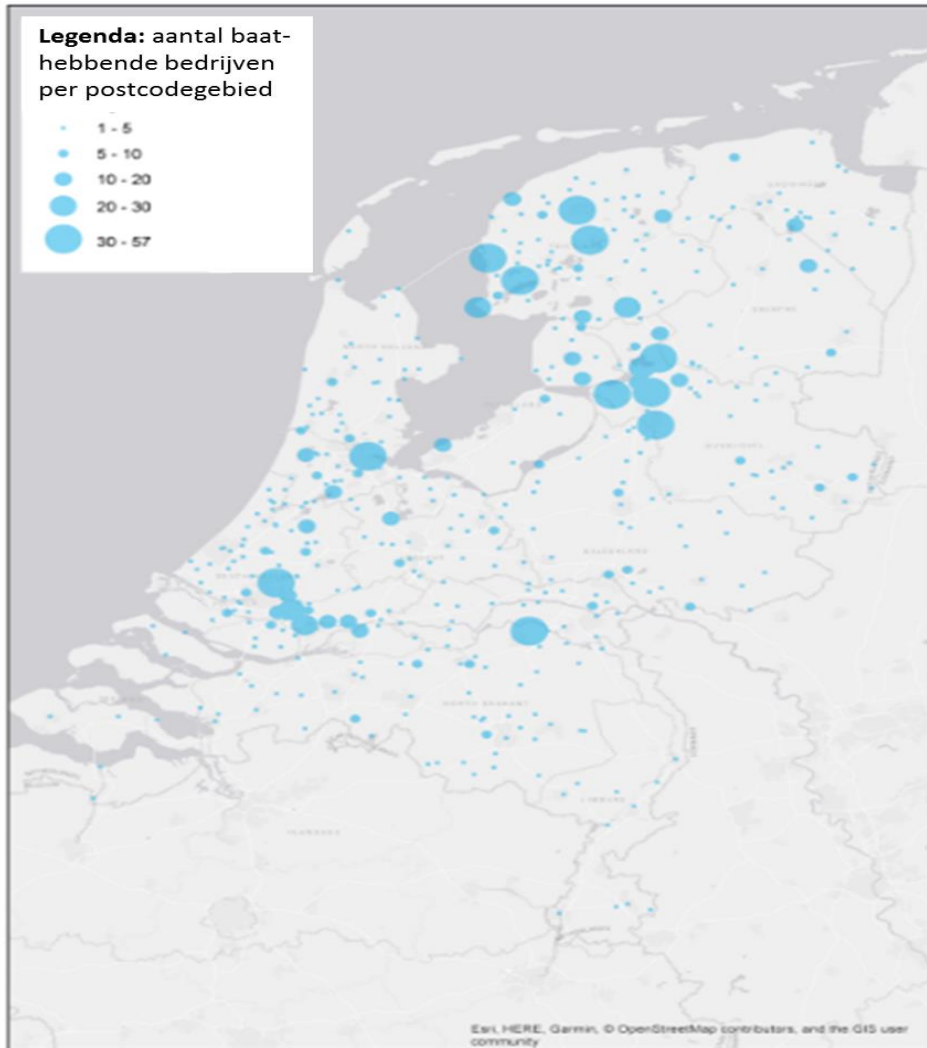
Kortom: het niet faciliteren van inspelen op het proces van schaalvergroting in de internationale refitmarkt, kan juist verdringingseffecten binnen de Nederlandse scheepsbouw in de hand werken.

6 RUIMTELIJKE SPREIDING

Naast de vraag of verbreding van de KWZsluis verdringing te weeg brengt, bestaat ook de vraag waar de baten terecht komen: is dat alleen in de IJsselmeerregio of ook daarbuiten? Om hier inzicht in te krijgen, hebben de werven van het IJsselmeercluster informatie verstrekt over welke onderaannemers delen van hun opdrachten uitvoeren. Vervolgens hebben de onderzoekers gecheckt waar deze ondernemers gelokaliseerd zijn. Hierbij is niet gekeken naar waar zij hun werkzaamheden verrichten: dat kan op de scheepswerf zijn, maar kan ook op een eigen locatie zijn. Het gaat er juist om waar ze gevestigd zijn: dat is waar de baten van extra opdrachten neerslaan.

Afbeelding 3.1 toont de resultaten van een GIS analyse naar waar de onderaannemers van de scheepswerven zich bevinden. Hieruit blijkt dat de baten van de KWZsluis ook buiten de IJsselmeerregio terecht komen.

Afbeelding 3.1 Waar slaan de baten van extra refitopdrachten neer?



Bron: GIS analyse op basis van lijsten van onderaannemers verstrekt door de scheepswerven.

REFERENTIES

Ruijgrok, E.C.M. en R. Abma, (2018). *MKBA brede sluis Kornwerderzand, De kosten en baten van kansen voor scheepsbouw en short sea shipping*, Witteveen en Bos in opdracht van Provincie Fryslan, Rotterdam.

Ossokina, L.V., H.L.F. de Groot, X. Ji en C.N. Teulings, (2014). *Agglomeratie, transportinfrastructuur en welvaart*, Centraal Planbureau, Den Haag.