

Column



‘Nederland zou het initiatief moeten nemen om op Europees niveau te werken aan een sterke Europese scheepsbouwsector’

Prof. dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.

De Nederlandse defensie minister en de Chef Defensie waren tijdens een recente conferentie van de MIVD opvallend scherp over China. Terecht. De Koninklijke Marine voer vorig jaar door de Zuid-Chinese Zee en is van plan om vaker koers te zetten naar het Oosten. Ook dat is een noodzakelijk signaal. Maar er is meer nodig om een antwoord te formuleren op de Chinese militaire modernisering, met name in de civiele component van de maritieme sector.

Het is immers weinig zinvol om je kritisch uit te laten over de manier waarop China pakweg de marine laat opereren in betwiste wateren en China tezelfdertijd toegang te verschaffen tot technologie. En dat gebeurt nog steeds volop. Ook in Nederland. Het *China Ship Scientific Research Center*, in Wuxi, is zo’n instelling waarmee China de toegang probeert te verzekeren tot Europese *know-how*. Het CSSRC beschouwt zichzelf als een oorlogsfort van de Communistische Partij. Zijn missie laat geen twijfel over de aard van het centrum bestaan: ‘een militair onderzoeksinstituut’. Het is betrokken bij tal van militaire onderzoeksprogramma’s. Toch is CSSRC nog steeds een partner van Marin en verschijnen Marin-onderzoekers geregeld op bijeenkomsten van het instituut, naast tal van andere Europese spelers zoals SSPA in Zweden en enkele instituten in Hamburg.

Of neem de *China State Shipbuilding Corporation (CSSC)*: China’s grootste staatsbedrijf in de scheepsbouw. CSSC is verantwoordelijk voor verschillende grote projecten van de Chinese marine, waaronder het recente vliegekampschip. Het bedrijf benadrukte verschillende keren zijn belang voor civiel-militaire kennistransfers: ‘diepgaande civiel-militaire integratie om de opbouw van een leidende maritieme mogendheid vooruit te helpen’.

Opnieuw zien we Marin opduiken als een partner, weliswaar in het civiele domein en vooral bij de ontwikkeling en het ontwerp van zeer grote tankers. Nu weten we allemaal dat veel van de design en scheepsbouw van zo’n grote tanker ook relevant is voor militaire schepen, misschien zelfs voor conventionele vliegekampschepen. En er zijn tal van andere Europese voorbeelden. CSSC heeft enorme stappen vooruitgezet in het bouwen van schepen en systemen, maar voor de integratie en het ontwerp van schepen blijft Europese *know-how* – nog even – onmisbaar.

De baggersector is een ander geval. Belgische en Nederlandse baggeraars trekken aan de alarmbel dat ze weggeconcurrereerd worden door China, maar er ze laten er nog steeds schepen bouwen. Er is immers geen goedkoop alternatief. Europese *know-how* in dat domein wordt nu lustig door China ingezet in de Zuid-Chinese Zee.

China beconcurrereert ons zoals vaak met onze eigen wapens. Sommige bedrijven hebben hun lesje geleerd; andere bedrijven gaan rustig door. De Nederlandse overheid moet die transfer van technologie en samenwerking dringend in kaart brengen. Samenwerking zou moeten worden tegengehouden met spelers als CSSRC.

Minstens even belangrijk is opnieuw te bouwen aan een Europese scheepsbouwsector. China controleert zo’n groot aandeel van de wereldmarkt dat er effectief vaak geen andere optie is. Nederland zou het initiatief moeten nemen om op Europees niveau te werken aan een sterke Europese scheepsbouwsector, waarbij de technologie van het Noorden gecombineerd wordt met relatief lage lonen in het Zuiden. Zoals de Chinezen zelf goed begrijpen: ‘Scheepsbouw is onmisbaar voor een sterke mogendheid.’