

De Dasa-deal

Als de Tweede Kamer het niet verhindert valt Fokker binnenkort in handen van de Europese concurrentie, merkwaardig genoeg zonder protest van de direct betrokkenen. Fokker wordt ondergebracht in een holding die zal worden beheerd door haar concurrenten, het Duitse Dasa, het Italiaanse Alenia en het Franse Aérospatiale. De Nederlandse overheid treedt geleidelijk terug, maar krijgt, voor wat het waard is, een contractuele garantie dat het zelfschepende karakter van Fokker behouden zal blijven. Als extra bindmiddel om Fokkers activiteiten voor Nederland te behouden controleert de overheid ca. f 1,5 mrd. aan ontwikkelingskredieten. Is hiermee de aanwezigheid van de vliegtuigindustrie in Nederland gegarandeerd?

Fokker is het resultaat van ruim veertig jaar overheidsbemoediging met de Nederlandse vliegtuigindustrie. In die tijd groeide de onderneming uit tot een 'global player'. Haar belangrijkste producten (Fokker 50 en Fokker 100) hebben gunstige afzetperspectieven, evenals de nog te ontwikkelen Fokker 70 en Fokker 130. Problemen zijn er ook. De ontwikkeling van een nieuw model kost een veelvoud van zijn voorganger. Buiten het zogenaamde 'revolving fund', een omvangrijk ontwikkelingskrediet van de overheid, zijn externe financiers nauwelijks te vinden omdat de risico's van een dergelijk groot ontwikkelingsproject hoog zijn en er in vergelijking met de omvang van zo'n project niet voldoende eigen vermogen als onderpand is. Het financieringsprobleem wordt verergerd door prijsbederf. De meeste vliegtuigindustrieën worden gesubsidieerd, direct (als staatsbedrijf) of indirect (via militair ontwikkelingswerk). Samenwerking kan uitkomst bieden omdat dan geprofiteerd kan worden van schaalvoordelen. Het draagvlak wordt verbreed en de overheid kan haar financiële deelname beperkt houden.

Welke vormen kan samenwerking aannemen? Fokker heeft voortdurend gezocht naar een gelijkwaardige partner, maar zonder succes. Voor grote partijen heeft samenwerking met Fokker nauwelijks toegevoegde waarde. Bij door buitenlandse overheden ondersteunde bedrijven prevaleren nationale belangen. Een andere mogelijkheid is om niet twee, maar meerdere participanten in één consortium te verenigen, zoals bij het Airbus-project. Een dergelijke aanpak past ook bij de visie van Dasa dat de Europese luchtvaartindustrie alleen kans van overleven heeft als de krachten worden gebundeld. Dasa zet voor de 'regioliners' (middelgrote vliegtuigen) zo'n consortium op met Alenia en Aérospatiale. Vanuit de behoefte aan samenwerking zou het voor Fokker een logische stap zijn om als vierde partij aan dit consortium deel te nemen. Volgens het conceptakkoord tussen Dasa en het Ministerie van Economische Zaken treedt Fokker echter niet toe tot het consortium, maar wordt zij door de overige consortium-leden overgenomen. Een constructie waarbij Fokker geen recht heeft om mee te praten is merkwaardig. Zeker als wordt bedacht dat Fokker met

haar producten en ontwikkelingsprojecten juist een voorsprong heeft op de rest.

Waarom krijgt Fokker geen volwaardige plaats in het consortium? Uit het onderhandelingsresultaat blijkt dat het Ministerie van EZ zijn financiële betrokkenheid bij de vliegtuigindustrie heeft gelimiteerd, namelijk tot het reeds bestaande ontwikkelingsfonds voor nieuwe projecten. De consequentie is dat Fokker niet gelijkwaardig kan deelnemen in een consortium waarvan de leden met steeds grotere bedragen door hun overheden worden gesteund. Blijkbaar durft het Ministerie het niet meer aan om mee te gaan met de voortdurende stijging van de ontwikkelingskosten, heeft zij de balans voor Fokker opgemaakt en besloten om Fokker onder zo gunstig mogelijke voorwaarden af te stoten. Hierdoor zal Fokker op den duur de zeggenschap over haar activiteiten verliezen. De f 1,5 mrd. ontwikkelingskrediet van de overheid is namelijk hooguit nog toereikend voor de ontwikkeling van de Fokker 70 en Fokker 130. Naar verwachting zal de volgende generatie een veelvoud kosten. De partners van het consortium hebben zich speciaal verzameld om deze generatie te ontwikkelen en te bouwen.

Is er tijdens de onderhandelingen iets mis gegaan? Het lijkt erop dat EZ en Fokker elkaar in een lastig parket hebben gemanoeuvreed. Voorafgaande aan de besprekingen met Dasa kreeg Fokker voor de verdere ontwikkeling van nieuwe modellen van EZ nul op het rekest. Daarmee was de optie om deel te nemen aan het consortium kansloos. Nederkoorn had toen nog maar twee mogelijkheden: een aandelenemissie als opstapje voor de ontwikkeling van een nieuw model of direct samengaan met een financieel sterke partner. Door de gelimiteerde overheidssteun en het afzien van een aandelenemissie geraakte Fokker in een zwakke onderhandelingspositie, hetgeen uiteindelijk uitmondde in het overnamevoorstel van Dasa. Vervolgens stond EZ met de rug tegen de muur. Nee tegen de Dasa-deal, zou betekenen dat EZ Fokker onvoorwaardelijk zou moeten steunen of volledig laten vallen. Een voorwaardelijk ja leek politiek verkoopbaar.

Is de overname een gelukkige zet? Nee, als men veel waarde hecht aan het behoud van een technologisch hoogwaardige industrie, zoals de Duitsers, Fransen en Italianen dat doen. Door de overname heeft Fokker de toekomst niet meer in eigen hand. Andriessen had drie alternatieven. Ten eerste, nee tegen de Dasa-deal en zelfstandig verder gaan. In dat geval zou Nederland alle ontwikkelingskosten zelf moeten dragen. Een tweede optie is alsnog proberen een zelfstandige plaats in het consortium te verwerven. In dat geval dragen de partners een deel van de ontwikkelingskosten. Ten derde, de overheidsbetrokkenheid bij Fokker limiteren. Bij een voortdurend groeiende kapitaalbehoefte impliceert dit de ondergang van Fokker. Blijkbaar neemt het Ministerie van Economische Zaken dit voor lief.

T.P. van Walderveen