



Luchtkastelen

Auteur(s):

Geest, L. van der

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4042, pagina 65, 24 januari 1996

Rubriek:

Redactioneel

Trefwoord(en):

industrie

De ondergang van Fokker is een trieste zaak. In de eerste plaats voor de werkgelegenheid van duizenden werknemers die er in de afgelopen paar jaar alles aan hebben gedaan om het bedrijf overeind te houden en op die manier ook hun eigen arbeidsplaats veilig te stellen. Tevergeefs. Het is ook triest voor de Nederlandse economie. Fokker is - was, moeten we zeggen -, een van 's lands grootste werkgevers in de maakindustrie (derde na Philips en Stork) en Nederland heeft maar heel weinig (middel)-grote zelfschepende ondernemingen in de industrie. Fokker was bovendien een belangrijke trekker van het Nederlandse luchtvaartcluster, technologisch een van de meest geavanceerde clusters van de Nederlandse economie. Het wegvallen van een van de grote onderdelen van dit cluster raakt, doordat ook technologische spin offs verdwijnen, een groter deel van de economie dan het cluster alleen¹. Het is ten slotte triest voor het nationale prestige dat rond een bedrijf als Fokker hing en dat zorgvuldig werd gekoesterd. Het is wat on-Nederlands om op nationale sentimenten te spelen, maar ze hebben effect, ook economisch. Er gaat iets van uit om als klein landje in een paar dingen bijzonder goed te zijn, of het nu in voetballen, tulpenbollen kweken of bergingsoperaties in volle zee is, en de vliegtuigen van Fokker hoorden in dat rijtje thuis. Juist in een economie die internationaliseert, is nationale identiteit, mits in positieve zin uitgedragen, een vestigingsplaatsfactor van betekenis en onderdeel van een merknaam. Heeft het kabinet Fokker dan ten onrechte laten vallen? Dat valt alleen te beoordelen als we het verlies van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in een wat bredere economische context plaatsen.

Massa-ontslagen roepen veel emoties op. Dat er elders op de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld in de horeca of beveiliging, een veelvoud aan banen bijkomt, valt veel minder op. In de afgelopen tien jaar zijn er in Nederland gemiddeld honderdduizend banen per jaar bijgekomen. Dat cijfer is het saldo van nog veel grotere aantallen banen die op de ene plaats verloren gaan, en ergens anders weer ontstaan. Het is ook niet juist, dat er uitsluitend in de dienstverlening banen bijkomen. Weliswaar zijn in de afgelopen jaren tienduizenden banen in de industrie verloren gegaan, maar voor 1996 verwacht het CPB dat de werkgelegenheid in de industrie weer kan groeien. Het werkgelegenheidsverlies concentreert zich vooral bij de grote internationale ondernemingen, zoals Philips, Daf en Fokker.

De ondergang van Fokker betekent ook niet dat alle activiteiten volledig verdwijnen. Zelden gaan bij een faillissement alle activa, de opgebouwde kennis en de volledige productie verloren. Ook bij Fokker kunnen winstgevend onderdelen van het bedrijf worden voortgezet. Voor de verliesgevende onderdelen worden de mogelijkheden van een 'doorstart' nog onderzocht. Bij Daf is na het faillissement zelfs een geheel nieuwe, bloeiende onderneming opgericht, die, bevrijd van oude lasten, uitstekend presteert. Een probleem voor omschakelen in de vliegtuigindustrie vormen natuurlijk de hoge 'verzonken kosten': door het specifieke karakter van de investeringen is aanwending in een alternatieve richting moeilijk. Niet iedereen kan een hangar gebruiken.

Hoe groot was de toegevoegde waarde van Fokker eigenlijk, met andere woorden welk inkomen genereerde de onderneming voor de verschillende 'stakeholders' (werknemers, kapitaalverschaffers, overheid)? De Jong kwam in ESB tot minder dan f 50.000 per werknemer per jaar; TNO kwam voor 1994 op f 89.000². Zeker is dat de netto toegevoegde waarde per werknemer aanzienlijk minder was dan die van ondernemingen in de voedingsmiddelenindustrie of uitgeverijen. Dit werpt een ander licht op het 'buitengewoon hoogwaardige' karakter van de vliegtuigbouw in Nederland. Er is geen economische reden om 'high tech'-activiteiten hoger te waarderen dan activiteiten die misschien minder technologische hoogstandjes vergen, maar meer opleveren. Waardetoevoeging ontstaat altijd door een combinatie van vaardigheden en als onze kracht ligt in andere vaardigheden - handelsgeest, organisatietalent of boerenslimheid - waarmee wij onze boterham op de wereldmarkt weten te verdienen, is daar niets mis mee.

Stel dat de Nederlandse overheid de door Daimler Benz gevraagde f 2 mrd. extra in Fokker had gestoken. De wereldwijde overcapaciteit op de vliegtuigmarkt en de komst van nog weer nieuwe Aziatische toetreders maken het onwaarschijnlijk dat dit een rendabele investering zou zijn geweest. Daartegenover staan de 'opportunity costs' van tekortreductie of lastenverlichting. Berekeningen van het CPB laten zien dat een verlaging van de inkomstenbelasting met f 2 mrd. op termijn meer arbeidsplaatsen oplevert dan de werkgelegenheid van alle Fokkeronderdelen te zamen³. Ook alle berekeningen over de macro-economische effecten van investeringen in de Betuwelijn of Schiphol laten zien dat alternatieve aanwendingen van de f 2 mrd. meer toegevoegde waarde en werkgelegenheid beloven.

Er is het kabinet een 'boekhoudersmentaliteit' en 'kruidenierspolitiek' verweten omdat het geen nieuwe miljarden in Fokker wilde steken. Maar een nuchtere economische afweging laat zien dat het kabinet moeilijk tot een andere beslissing kon komen. Hopelijk is voor zoveel mogelijk onderdelen van Fokker een levensvatbare oplossing te vinden, en wellicht kan het kabinet daarbij ondersteuning bieden. Maar voor luchtkastelen bestaat geen financiering

1 D. Jacobs e.a., *De betekenis van Fokker voor Nederland*, TNO, Apeldoorn, 1995.

2 H.W. de Jong, Fokkers duikvlucht, *ESB*, 30 augustus 1995; D. Jacobs, [Waarde\(n\) toevoegen](#), *ESB*, 17 januari 1996.

3 CPB, FKSEC, *a macro-econometric model for the Netherlands*, Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen, 1992, blz. 92.