



Machines en steun

Auteur(s):

Jong, H.W. de
Emeritus hoogleraar externe organisatie aan de Universiteit van Amsterdam

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4080, pagina 907, 6 november 1996

Rubriek:

Column

Trefwoord(en):

industrie

De Nederlandse machinebouw (in de wijde zin van het woord) heeft het moeilijk. Steunoperaties van de overheid komen, ook sinds het RSV-debacle, nog steeds voor. Een belangrijk rapport van de Algemene Rekenkamer evalueert vijf van zulke steunoperaties, waarbij Fokker, DAF en Nedcar betrokken waren. De evaluatie geschiedt volgens normen die door de politiek zelf zijn geformuleerd. De Rekenkamer komt tot de conclusie dat er van alles en nog wat is misgegaan. Niet zozeer in de details, maar op de hoofdpunten.

De doelstelling van het steunbeleid is het behoud van werkgelegenheid in enkele belangrijke ondernemingen die de kern van zogenaamde industriële clusters zouden vormen. Maar nu blijkt dat het spreken over deze clusters vrijwel inhoudsloos was. Noch het vliegtuigcluster noch het autocluster is destijds in kaart gebracht. Besef van de internationale relaties brak pas laat (in 1990) door en dat althans het vliegtuigcluster weinig voorstelde werd pas duidelijk na het TNO-rapport van september 1995. In beide clusters was ongeveer driekwart van de toeleveranties uit het buitenland afkomstig.

Doordat cluster een inhoudsloze term was, bleef het zicht op werkgelegenheidseffecten "steken in algemeenheden die niet onderbouwd werden" (blz. 25). Daardoor is tot op de dag van vandaag onbekend hoeveel gulden per arbeidsplaats betaald is. Maar had de Tweede Kamer in 1985 niet gezegd dat die steun tot enkele tienduizenden guldens beperkt moest blijven? Om het evenredigheidsbeginsel niet te schaden? In feite is bij alle drie ondernemingen een impressionistisch, ad hoc beleid gevoerd. Bij Fokker draaide dat om het behoud van een "technologisch hoogwaardig product" (waarmee evenwel na de afloop van de succesvolle F27 geen economische waarde verdiend werd). Bij DAF en Nedcar ging het er om de werkgelegenheid te redden. Geen enkel verschil dus met het oude industriebeleid van de jaren zeventig.

De Rekenkamer spreekt ook over rendementsherstel als een uit de RSV-enquête voortvloeiende norm. Zulk herstel deed zich bij de twee autoproducenten voor. Maar daar beide producenten in handen zijn geraakt van buitenlandse ondernemingen is dit weinig relevant. Steun van de Nederlandse staat aan ondernemingen die toch verkocht worden is in feite werkgelegenheidsbeleid, en gezien de eerdere uitspraak weten wij dus niet of deze werkgelegenheid veel of juist weinig gekost heeft.

De omstreden 'technolease' constructie (bij Fokker "een bus met lucht", aldus de directie belastingen) leidde tot f. 402 mln steun aan de vliegtuigbouwer en een nog veel hoger bedrag dat de Rabobank aan belastingen kon inhouden. Zodoende werd volgens de Rekenkamer wederom het evenredigheidsbeginsel geschonden, nota bene nadat het heft uit handen was gegeven (aan DASA). Wat overigens het veel hogere bedrag is dat de belastingbetaler kwijt is zullen we wel nooit te weten komen.

Het blijft intussen triest dat van de vijf grote machinebouwers die Nederland in het midden van de jaren tachtig telde er nog slechts twee over zijn als zelfstandige ondernemingen (Oce van der Grinten en Stork, dat steeds meer een dienstverlenend bedrijf wordt). Deze twee weten zich redelijk te handhaven. De overgenomen ondernemingen (Nedcar en DAF Trucks) zijn zowel absoluut als relatief flink gezakt op de ranglijst van grote ondernemingen: hun netto toegevoegde waarde was in 1995 slechts resp. 70% en 63% van die welke in 1987 werd bereikt. Fokker is definitief uit de lijst van de grootste ondernemingen verdwenen.

Dit roept de vraag op waarom ons land de machinebouw niet beter in stand weet te houden. Dr. Hovers, president-directeur van Stork, beantwoordde die vraag in een recent interview (*NRC Handelsblad* 24 oktober 1996, blz. 23) met de verwijzing naar drie factoren: een te kleine markt, te hoge arbeidskosten en een grote conjunctuurgevoeligheid. Overtuigend is dit niet. Alle grote machinebouwers moeten van de wereldmarkt leven: in Japan, Duitsland en Noord-Italië hebben de tien grootste ondernemingen een exportaandeel van 60 à 70 % van hun productie, in Zwitserland zelfs meer dan 90%. Deze landen kennen eveneens hoge lonen en de conjunctuurgevoeligheid is er niet minder dan bij ons. De omvangrijke Nederlandse procesindustrie, die veel machines en installaties bezit, heeft blijkbaar niet voldoende soelaas geboden.

Een ander antwoord is de bij ons ontbrekende integratie in een groot concern, dat met gespreide activiteiten de conjuncturele klappen opvangt. In Duitsland en Japan zijn daarvan voorbeelden te vinden, en wellicht mikt ook Paccar, dat DAF overneemt, daarop. Maar ook deze verklaring voldoet niet, want het merendeel van de machinebouwers is klein, gespecialiseerd en internationaal afhankelijk. In de vrachtwagenmarkt, waar wel grote ondernemingen voorkomen, is Scania klein, maar het meest winstgevend in Europa.

Waarschijnlijk moeten we meer naar de innovativiteit kijken, waarbij niet alleen de technische maar ook de commerciële en organisatorische vernieuwingen van belang zijn. Mijn impressie is dat wij daarin niet uitblinken, maar ik weet niet waarom. Een goed onderzoek zou de moeite waard zijn. Wel duidelijk is geworden dat overheidssteun en overnames of fusies geen oplossing bieden voor

