



## Vrije markt gereguleerd door terroristen

**Auteur(s):**

Timmermans, W.

**Verschenen in:**

ESB, 86e jaargang, nr. 4327, pagina 753, 5 oktober 2001

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Als het doel van de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten het ondermijnen van het vrije marktsysteem is, dan is dit doel zonder twijfel bereikt. Denk bijvoorbeeld aan verscherpte controles op vliegvelden, bij grensovergangen en in havens, waardoor het langer duurt voor personen en goederen op de plaats van bestemming zijn. De gebeurtenissen in de VS hebben ook in Nederland de risicoperceptie van burgers en autoriteiten doen veranderen. De reactie op de bommelding in de tunnels rond Amsterdam en Rotterdam vorige week donderdag was terecht: als het niet om een loze bedreiging ging en er was niet adequaat ingegrepen, dan waren de gevolgen niet te overzien geweest. Feit blijft dat de vrije markt zichtbaar aan banden wordt gelegd door de negatieve economische gevolgen en gevoelens van onzekerheid die door de recente gebeurtenissen in gang zijn gezet.**

De gigantische verliezen van luchtvaartmaatschappijen gaan nog steeds door, vooral nu vliegtuigen zwaar onderbezet de wereld over vliegen. In de Verenigde Staten is al overheidssteun aan de luchtvaartindustrie toegezegd. Vorige week dinsdag hebben Europese luchtvaartmaatschappijen bij Euro-commissaris De Palacio (Transport en Energie) aangeklopt voor financiële hulp. Staatssteun is op korte termijn te rechtvaardigen, omdat veel banen op de tocht staan en het een onwenselijke situatie is als een cruciaal element van onze infrastructuur in ernstige problemen komt. Minister Netelenbos heeft al toegezegd de loonderving mogelijk te compenseren.

Verdere steun zal op lange termijn echter desastreuze gevolgen kunnen hebben voor de hele luchtvaart-industrie. Reeds vóór de terroristische aanslag steunden de Verenigde Staten en Europa op een recessie af en kampen de Europese luchtvaartmaatschappijen met overcapaciteit. Europa kent tientallen maatschappijen en elk land heeft er minstens één, waardoor het marktaandeel per luchtvaartmaatschappij klein is en de concurrentie - mede door de aanwezigheid van budgetmaatschappijen als EasyJet en Ryanair - hevig. In tijden van een stagnerende vraag is het niet ongebruikelijk dat ondernemingen structureel onrendabele lijnen afstoten<sup>1</sup>. Het is dus niet de taak van de overheid om bedrijven die met overcapaciteit kampen kunstmatig op de been te houden en het proces van natuurlijke selectie uit te stellen. Immers, door het kunstmatig hooghouden van de capaciteit, zullen de winstmarges op lange termijn nog meer onder druk komen te staan met alle desastreuze gevolgen voor de gehele luchtvaartsector van dien.

Dat Europese luchtvaartmaatschappijen al geruime tijd financiële problemen hebben, is het gevolg van een sterke stagnatie van zowel het goederen- als personenvervoer in combinatie met de alsmaar hoger wordende brandstofkosten. De Europese Commissie benadrukte dan ook dat de Europese Unie zelf geen budget voor maatregelen beschikbaar heeft. Dit wil echter niet zeggen dat individuele lidstaten niet over de brug zullen komen met financiële steun. "Misschien worden we straks wel gedwongen, omdat in Amerika wel directe steun is gegeven aan luchtvaartmaatschappijen. De situatie is daar wel veel slechter dan hier", aldus minister Jorritsma<sup>2</sup>. Dit is echter alleen een valide argument als Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen met elkaar concurreren. KLM is een joint-venture aangegaan met de Amerikaanse maatschappij North West Airlines, dus inkomsten en uitgaven worden gezamenlijk verdeeld. Van oneerlijke concurrentie is in dit geval dan ook geen sprake als de Amerikaanse overheid de luchtvaartsector bijspringt met financiële steun. Naast de kans dat Europese luchtvaartmaatschappijen mogelijk directe steun kunnen verwachten, maakt de benarde positie waarin veel maatschappijen zich bevinden de kans ook groter dat de mededingingsautoriteiten toleranter zullen zijn ten aanzien van fusies binnen Europa en op transatlantische vluchten (bijvoorbeeld American Airlines - British Airways en Air France - Delta Air Lines) dan voorheen. Werd het voornemen van United Airlines om US Airways te kopen eerst op mededingingsgronden verboden, na de aanslag lijken de Amerikaanse mededingingsautoriteiten een stuk soepeler geworden<sup>3</sup>.

Niet alleen de overheden proberen in te grijpen om het economisch tij te keren, ook consumenten wordt gevraagd een steentje bij te dragen aan het herstel van de economie. In de Verenigde Staten hebben politici consumenten opgeroepen om door Amerikaanse goederen te kopen het land economisch te helpen. Het is echter juist met een recessie op wereldschaal belangrijk dat de overheid de motor achter de naoorlogse groei koestert en vrijhandel stimuleert. Bij eerdere recessies kon de neergang in een bepaalde economie vaak worden vertraagd door het asynchrone verloop van economische cycli. De economische teruggang is echter nimmer zo gesynchroniseerd geweest als nu en op een stabiliserende werking van andere economische golven hoeven we daarom niet te rekenen. De banden tussen de verschillende markten zijn sterker dan ooit en het stimuleren van globalisering zal dan ook ten goede komen aan alle landen. We moeten voorkomen dat door sentimenten op korte termijn de vrije markt feitelijk wordt gereguleerd door terroristen

---

<sup>1</sup> Een voorbeeld is 'Operatie Baseline' van KLM die op 1 maart 2000 van start is gegaan. Hierbij worden alle routes op winstgevendheid getoetst en structureel onrendabele lijnen worden afgestoten.

<sup>2</sup> 'We zijn te weinig chauvinistisch', *De Volkskrant*, 28 september 2001.

3 Zie Uncharted airspace, *The Economist*, 22 september 2001, blz. 61 en 62.

Copyright © 2001 - 2003 Economisch Statistische Berichten ( [www.economie.nl](http://www.economie.nl) )