



Daimler-Benz
Aerospace

**N.V. Koninklijke Nederlandse
Vliegtuigenfabriek Fokker**

Postbus 12222
1100 AL Amsterdam-Zuidoost
Holland

Ben J.A. van Schaik
Voorzitter Raad van Bestuur

Beste Fokker-medewerkers,

Het zijn spannende tijden voor de Fokker-gemeenschap. Onze grootaandeelhouders Daimler-Benz Aerospace (Dasa) en de Nederlandse overheid praten momenteel met elkaar over de dringend noodzakelijke versterking van Fokker's financiële positie.

De beeldvorming over Fokker heeft de afgelopen jaren binnen de Nederlandse samenleving forse deuken opgelopen. Teruglopende orders, zware financiële verliezen en omvangrijke saneringen zorgden voor veel negatieve publiciteit. Positieve gebeurtenissen en hoopgevende ontwikkelingen zijn daarbij vrijwel volledig ondergesneeuwd.

Fokker is door het diepste dal uit zijn historie gegaan. Maar dat is niet meer dan een constatering achteraf. Waar het werkelijk om gaat is de vraag, of er nog een toekomst voor onze onderneming is. Concreet betekent dit: een interessante markt, kansrijke producten en een winstgevende operatie.

Ik ben ervan overtuigd dat Fokker een veelbelovende toekomst kan hebben. Daarom durf ik onze grootaandeelhouders ook met goed fatsoen te vragen nog één keer fors in Fokker's toekomst te investeren.

Op de achterzijde van deze speciale editie van Fokker Forum treft u een advertentie aan. Deze zal op vrijdag 17 november verschijnen in alle landelijke dagbladen: de Telegraaf, het Algemeen Dagblad, de Volkskrant, Trouw, NRC-Handelsblad, het Parool en het Financieele Dagblad.

Via deze advertentie richt ik mij – mede namens u – tot het Nederlandse volk. Waarom? Omdat, ondanks het gedeukte imago, Fokker door velen nog steeds als een soort nationaal bezit wordt beschouwd. Daarom vind ik het belangrijk dat alle Nederlanders de feiten kennen. En dat zij hopelijk tot dezelfde conclusie komen als wij bij Fokker: het zou doodzonde zijn deze prachtonderneming op te geven.

Wellicht vraagt u zich af of Fokker zich onder de huidige omstandigheden een dergelijke dure advertentie-campagne kan veroorloven. Neen, dat kunnen we niet. Deze advertentie is dan ook mogelijk gemaakt dank zij financiële bijdragen van Shorts, Ciba, Northrop Grumman, Rockwell Collins en Rolls-Royce. Ik ben onze toeleveranciers daarvoor zeer erkentelijk. Het bewijst dat zij vertrouwen hebben in Fokker. Zelfs nadat wij hen bij onderhandelingen over dollarcontracten zwaar onder druk hebben moeten zetten.

Deze advertentie is eenmalig. Mensen zullen hem lezen, de boodschap begrijpen, maar over enkele weken zijn ze de details waarschijnlijk alweer vergeten. Daarom wil ik een beroep doen op u, als Fokker-medewerker. U bent – meer dan wie ook – direct betrokken bij het behoud van de Nederlandse vliegtuigindustrie. Ik verwacht dan ook dat u zich opwerpt als ambassadeur van Fokker. Praat over het belang van Fokker's voortbestaan met uw familie, vrienden en kennissen. Zij vertellen het ongetwijfeld weer door aan anderen. Mond-tot-mond reclame is nog altijd de beste reclame die er bestaat!

Een onderneming als Fokker kan binnen onze landsgrenzen alleen floreren als de Nederlandse samenleving vliegtuigbouw een zinvolle activiteit vindt. De advertentie in de dagbladen levert voldoende stof op om daar eens goed over na te denken.

Met vriendelijke groet,

Ben J.A. van Schaik
Voorzitter van de Raad van Bestuur

BLIJVEN WE IN NEDERLAND VLIEGTUIGEN BOUWEN?

Bericht van Fokker aan 'geheel Nederland'.

Fokker is reddeloos verloren. Er is al zoveel geld in gepompt en toch blijft het bedrijf enorme verliezen lijden.

Weggegooid geld, een bodemloze put. Bovendien kaapt de concurrentie de ene na de andere order voor Fokkers neus weg. Laten we er maar mee stoppen.

We moeten er inderdaad mee stoppen. Met dat typisch Nederlandse doemdenken. Want wat zijn de feiten?

FOKKER DOET HET UITSTEKEND IN DE MARKT.

→ Met 1600 verkochte toestellen in de naoorlogse periode is Fokker de grootste producent van regionale verkeersvliegtuigen ter wereld. Met ruime voorsprong op nummer twee, die minder dan 1000 vliegtuigen heeft afgezet.

→ De Fokker 70 en 100 sleepten de afgelopen vijf jaar twee keer zoveel orders in de wacht als hun belangrijkste concurrent. De Fokker 50 heeft in zijn marktgebied een sterke tweede plaats veroverd.

→ Na een vier jaar durende recessie maken de luchtvaartmaatschappijen weer winst. De vraag naar vliegtuigen begint zich duidelijk te herstellen. Vorig jaar leverde Fokker 47 vliegtuigen af. Dit jaar worden het er 57. En de 60 toestellen die volgend jaar worden gebouwd, zijn, op een paar na, nu al verkocht. Daarmee scoort Fokker, ondanks concurrentie van zeven andere vliegtuigbouwers, een hoog marktaandeel van 30%.

→ Amerika en Europa hebben wettelijk voorgeschreven dat verouderde, lawaai makende vliegtuigen rond het jaar 2000 moeten zijn vervangen. De wereldluchtvaart blijft groeien. En de behoefte aan regionale vliegtuigen stijgt. In Fokkers markt zijn er de komende tien jaar 2000 vliegtuigen nodig met een totale waarde van 75 miljard gulden.

Fokker is dus een bedrijf dat het in de markt uitstekend doet. In de luchtvaartwereld staat de kwaliteit van het Fokker-produkt zeer hoog aangeschreven. Zo'n bedrijf sluit je niet omdat het tijdelijk in financiële moeilijkheden zit.

Maar er zijn nog andere belangrijke redenen waarom wij in Nederland een vliegtuigindustrie in stand moeten houden.

ZONDER EEN SPEERPUNTINDUSTRIE ALS FOKKER RAAKT NEDERLAND ACHTEROP.

→ Nederland is sterk in handel en dienstverlening, oftewel het verplaatsen en veredelen van in andere landen gemaakte goederen. Maar om onze voorsprong op de lage-lonenlanden - en dus onze welvaart - te behouden, moeten we het vooral hebben van toekomstgerichte bedrijven. Van activiteiten waarvoor diepgaande kennis en hoogwaardige technologie nodig zijn waarover die landen niet beschikken.

→ Fokker is een van de weinige high-tech bedrijven in ons land. Vliegtuigbouw trekt het technologische niveau op vele terreinen omhoog. Andere Nederlandse bedrijven profiteren daarvan. Als zo'n 'aanjager' wegvalt, raakt Nederland technologisch en economisch achterop.

→ Een eigen vliegtuigindustrie is een visitekaartje in het buitenland. Vele honderden Fokkers bewijzen overal ter wereld dat Nederland méér is dan een land van molens en klompen. Dat we ook over een hoogontwikkelde industrie beschikken.

We moeten dus zuinig zijn op bedrijven als Fokker. Eerder hebben we in Nederland al de bouw van treinen, dieselmotoren, zeeschepen en grote computers opgegeven.

Als we niet oppassen kweken we straks alleen nog bloemen. Of laten we dat ook maar over aan landen met een zonniger klimaat?

BARRE JAREN, MAAR ZE LIGGEN ACHTER ONS.

Na jaren van winstgevendheid dook Fokker in 1993 diep in de rode cijfers. Het waren vooral onvoorspelbare omstandigheden, waar Fokker geen invloed op heeft, die veel geld hebben gekost.

→ Als gevolg van de langste en diepste recessie uit de historie van de luchtvaart schreven de luchtvaartmaatschappijen miljardenverliezen. De vraag naar vliegtuigen kelderde met maar liefst de helft.

→ Vervolgens zorgde de wet van (weinig) vraag en (veel) aanbod ervoor dat de vliegtuigprijzen met 20 tot 30% daalden. Fokker kreeg steeds minder dollars voor elk verkocht vliegtuig.

→ Tot overmaat van ramp - en totaal onverwacht - maakte de koers van de Amerikaanse dollar een vrije val. Dus Fokker ontving voor zijn dollars ook nog eens steeds minder guldens. En één dubbeltje verschil in de dollarkoers scheelt maar liefst 100 miljoen gulden op Fokkers jaarmzet. Het zware verlies in de eerste zes maanden van dit jaar werd voor de helft veroorzaakt door de dollar.

→ Het is een troost, zij het 'n schrale, dat de andere vliegtuigfabrikanten door deze ontwikkelingen óók zware klappen hebben gekregen.

FOKKER HEEFT AL HET MOGELIJKE GEDAAN.

Fokker heeft al dit van buiten af komende onheil bepaald niet gelaten over zich heen laten komen. De onderneming heeft zich een aantal malen drastisch aangepast aan de telkens verslechterende omstandigheden.

→ Eerst moest de productie omlaag. Vervolgens moest de efficiency omhoog om de produktiekosten aanzienlijk te verminderen. Dat heeft van het Fokker-personeel zware offers gevegd. Binnen enkele jaren werd het aantal medewerkers gehalveerd.

→ De herstructureringen hebben ontzettend veel geld gekost. Alleen al 400 miljoen gulden aan sociale regelingen voor personeel dat moest afvloeien.

→ Bovendien kostte het tijd om de produktiekosten aan te passen aan de lage marktprijzen en de lage dollarkoers. In de tussentijd moest Fokker er geld op toelleggen.

→ Maar het resultaat van alle inspanningen is spectaculair. Medio 1996 zullen de eigen bedrijfskosten van Fokker met maar liefst 50% zijn verlaagd. En de bouwtijd van een vliegtuig is teruggebracht van 30 tot 9 maanden. Een wereldrecord.

→ Ook hield Fokker het oog op de toekomst gericht door tijdens de recessie nieuwe produkten te ontwikkelen, zoals de succesvolle Fokker 70 en de militaire Fokker 60 Utility.

IN 1996 KAN FOKKER WEER WINST MAKEN.

Fokker heeft enkele zware operaties ondergaan en veel pijn geleden. Maar nu staat er dan ook een slanke, efficiënte en slagvaardige onderneming.

→ De verliezen zijn tijdelijk. Maar de efficiencyverbeteringen hebben wél een blijvend positief effect.

→ Bovendien heeft Fokker maatregelen getroffen om minder afhankelijk te worden van de dollarkoers. Zo worden toeleveranciers van materialen en onderdelen voortaan in dollars betaald.

→ Maar door alle verliezen is Fokkers geld op. Er is nieuw kapitaal nodig om de kansen te kunnen grijpen die de opbloeiende markt biedt.

→ Vanuit een sterke financiële positie kan ook een vooraanstaande rol voor Nederland worden opgeëist in een mogelijk Europees samenwerkingsverband.

→ In de plannen voor de komende jaren rekent Fokker zich niet rijk.

Er wordt uitgegaan van conservatieve productie-aantallen, realistische marktprijzen en een lage dollarkoers.

→ Een versterking van de financiële positie van Fokker is de laatste stap in een jarenlang proces van herstructureringen. Vanaf volgend jaar kan Fokker weer winst maken.

Groootaandeelhouder Daimler-Benz Aerospace (Dasa) zal zeker bereid zijn bij te dragen aan de noodzakelijke financiële versterking van Fokker. Daarbij gaat zij ervan uit dat de Nederlandse overheid ook bereid is mee te doen. Niet alleen als aandeelhouder, maar vooral gezien haar verantwoordelijkheid voor het Nederlandse industrie- en technologiebeleid.

DE MISVATTING VAN DE 'BODEMLOZE PUT'.

Bij het Nederlandse publiek, en zelfs bij een deel van 'de politiek', schijnt het beeld te bestaan dat Fokker zo langzamerhand een bodemloze put is waar al miljarden aan overheidsgeld spoorloos in zijn verdwenen. Dat is een hardnekkige misvatting.

→ Over de gehele wereld hechten overheden grote strategische waarde aan het in stand houden of zelfs opbouwen van een eigen vliegtuig-industrie. Daar worden miljarden aan belastinggeld voor uitgetrokken.

→ Ook Fokker heeft in het verleden steun gekregen en is daar de Nederlandse overheid zeer erkentelijk voor. Maar de bedragen die de Staat tot nu toe in Fokker heeft gestoken, waren geen schenkingen of subsidies. Op verschillende manieren vloeit dit geld weer terug in de staatskas.

→ Een voorbeeld. Voor de ontwikkeling van vliegtuigen wordt geld geleend uit een speciaal fonds. Die leningen betaalt Fokker keurig terug. Gemiddeld is tot nu toe al zo'n 80% van eerdere leningen afgelost. De laatste tijd maakt Fokker zo'n 150 miljoen gulden per jaar over.

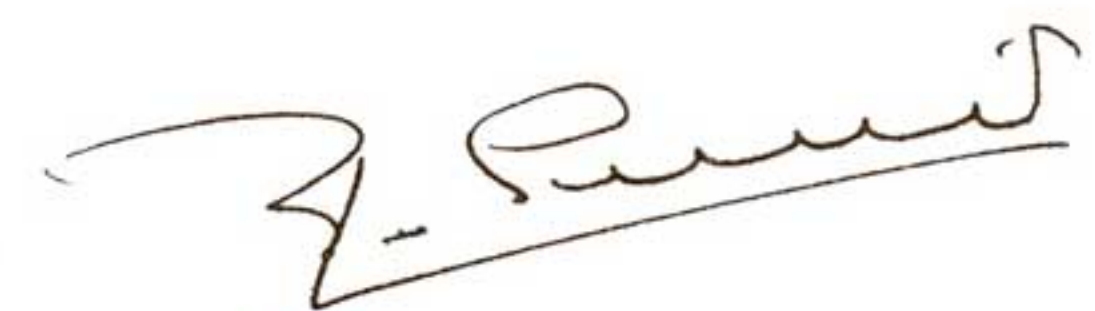
FOKKER VRAAGT GEEN SUBSIDIE, MAAR EEN INVESTERING.

→ Ondernemingen zonder toekomstkansen moet men niet via subsidies kunstmatig in stand houden. Als Fokker niet meer levensvatbaar zou zijn, dan zou de zaak vandaag nog gesloten moeten worden.

→ Maar Fokker heeft zijn concurrentiekracht versterkt en staat klaar voor een nieuwe start. Met uitstekende produkten die nu al voldoen aan de eisen van morgen. De verkopen en de productie trekken weer aan. Fokkers toekomst ziet er dus veelbelovend uit.

Wat Fokker van de overheid en van Dasa vraagt, is een investering in die toekomst. En daarmee in het behoud van een van de weinige high-tech industrieën die ons land bezit. Als wij in Nederland zouden stoppen met vliegtuigbouw, telt de markt een geduchte concurrent minder. Dat speelt alleen anderen in de kaart. Fokker nu opheffen is zoiets als stranden in het zicht van de haven. Zo'n besluit zou een historische en nooit meer terug te draaien vergissing zijn.

Mede namens alle Fokker-medewerkers die bereid zijn - met uw morele steun - te vechten voor het behoud en de toekomst van de oudste vliegtuig-fabriek ter wereld, teken ik,





Ben J.A. van Schaik
Voorzitter Raad van Bestuur
N.V. Koninklijke Nederlandse
Vliegtuigfabriek Fokker

