

Publicatiedatum: 20-9-2006
Kans op tweede jeugd voor Fokker

MARCEL MOCK

Hedge funds willen dat Stork zich richt op de luchtvaartindustrie. Met overheveling van bouwactiviteiten naar China kan een nieuw Fokker weer vliegtuigen bouwen. De naam is nog steeds verbonden met goede kwaliteit. Paulson en Centaurus, die Stork trachten te bewegen tot een sterke focus op de luchtvaartindustrie, hebben nog weinig van hun plannen geopenbaard. Als de twee hedge funds de krachten kunnen bundelen om nieuwe vliegtuigen te bouwen in het marktsegment dat niet primair in de belangstelling staat bij Airbus en Boeing, liggen er goede kansen om op basis van gemoderniseerde Fokker-vliegtuigtypes nieuwe toestellen te produceren. De bouw zou dan in China en India moeten gebeuren.

Begin 1996 ging Fokker failliet. Voor een aantal activiteiten bleek een doorstart mogelijk. Vliegtuigonderhoud werd door Stork voortgezet. Dat gold ook voor specifieke productieactiviteiten als bekabeling (Fokker Elmo) en programma's voor derden zoals Airbus, Boeing en Gulfstream, een Navo-helikopter. Waar de doortastende curatoren destijds niet in slaagden, was om Fokkers kernactiviteit, het zelfstandig produceren van vliegtuigen, in veilige haven te loodsen.

Vriend en vijand waren overtuigd van de buitengewoon goede kwaliteit van de Fokker-vliegtuigen. Er waren er in 1996 wereldwijd meer dan 1200 operationeel. Anno 2006 zijn veel Fokker-toestellen dat nog steeds en vliegt KLM er zelfs met meer dan ooit tevoren (rond de zestig). Kennelijk waardeert KLM nu de economische kwaliteiten van de Fokker 50, 70 en 100 beter dan vóór 1996, want toen was het nimmer tot grote aankopen bereid. De meeste Fokker-vliegtuigen kocht KLM dan ook op de tweedehandsmarkt.

Fokkers faillissement was onnodig. De curatoren hebben in hun verslaggeving reeds veel over de oorzaken van het faillissement en het mislukken van de doorstart geschreven. Bijzonder daarbij is zeker dat de concurrerende schuldeisers hun vorderingen voor 100 procent - in tranches - betaald hebben gekregen.

De uiteindelijk Haagse politieke beslissing Fokker niet langer te steunen is alleen al daarom een misser gebleken. Steeds meer is duidelijk dat Nederland in de internationale concurrentie het van kennisindustrie moet hebben. Weliswaar heeft het vaak hooggekwalificeerde personeel van de vliegtuigbouwer zijn weg in Nederland of in het buitenland veelal goed kunnen vinden, voor de Nederlandse economie blijft het faillissement van de vliegtuigbouwer een gemiste kans.

Feit is dat vliegtuigbouw bij uitstek een internationale activiteit is, waarbij naast een cyclische markt ook andere grote risico's aan de orde kunnen zijn. Wie herinnert zich nog dat Boeing rond 1970 bijna failliet ging bij de ontwikkeling van de 747, het later zo succesvolle jumbovliegtuig?

Vandaag blijkt dat Airbus zich bij de ontwikkeling van de nog grotere Airbus 380 ernstig heeft verslikt en grote problemen ondervindt. De beurskoers van de Eads holding is daardoor aanzienlijk gedaald. Niet lang voor het faillissement slaagde Fokker erin een nieuw vliegtuigtype te lanceren, de Fokker 70. Dit vliegtuig werd in recordtempo en tegen beperkte kosten geïntroduceerd, en bleek van begin af aan een marketing- en verkoopvoltreffer. Helaas heeft het het nieuwe type Fokker niet meer kunnen redden, maar het geeft wel aan dat er geen megalomane projecten als de Airbus 380 nodig zijn om verkoopbare vliegtuigen te lanceren.

Veel organisatiemodellen zijn denkbaar om een nieuwe, moderne vliegtuigbouwer te creëren die zich richt op efficiënte productie van vliegtuigen voor 60 tot 150 passagiers. Belangrijke indicatie is de lijst van buitenlandse partijen die in 1996 interesse toonden om Fokker als vliegtuigbouwer voort te zetten, zoals het Canadese Bombardier, het Koreaanse Samsung, Chinese en Russische vliegtuigbouwers. Fokker zelf was al voor het faillissement bezig om samen met

de grootste vliegtuigbouwer in India licentieafspraken te maken over het Fokker 50-programma.

Vandaag de dag weten we dat 'outsourcing' geen vies woord hoeft te zijn. In Nederland kan nieuwe hoogwaardige werkgelegenheid worden gecreëerd, terwijl China en India een groot reservoir van gemotiveerde en leergierige arbeidskrachten heeft die goede en verkoopbare vliegtuigen kunnen bouwen. Het gaat niet meer om Nederlandse trots. Wel om in een steeds mondialere economie kansrijke mogelijkheden te benutten. De bv Nederland wordt daar evenmin slechter van.

Mr M.L. Mock is interim-manager en senior juridisch adviseur te Amstelveen. Hij werkte als bedrijfsjurist voor Fokker en Fokkers curatoren en is adviseur van Nederlandse Stichting Bedrijfsproces Innovatie (www.nsbpi.nl). Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

Fokker-toestellen blijven in de lucht

Wereldwijd vlogen er in 1996, het jaar waarin Fokker failliet ging, meer dan 1200 toestellen van de Nederlandse vliegtuigbouwer

Anno 2006, twaalf jaar later, vliegen er nog steeds veel Fokkers

Ook KLM waardeert vandaag de dag de economische kwaliteiten van de Fokkers 50, 70 en 100. De Fokker-vloot is met een aantal van rond de zestig toestellen groter dan ooit.

Copyright (c) 2006 Het Financieele Dagblad