16 juni 1977

Nr.: 659

Aan: de minister-president
Van: drs. J.P. Kieboom

Betreft: Europese vliegtuigindustrie
(MR 17 juni 1977, punt 10) Aanvaard

Deze nota is interdepartementaal voorbereid en dient als basis voor een standpunt in de Europese besprekingen over dit onderwerp. De Nederlandse belangen zijn waar wij een eigen industrie hebben op dit terrein evident. Met name de relatie met Amerika vraagt een Europese benadering. Toch zijn de Nederlandse belangen t.a.v. de gezamenlijke aanpak ook weer relatief omdat wij het enige land zijn dat niet met een overcapaciteit zit. De portefeuille van Fokker zit t/m 1986 goed.

De EEG-commissie constateert de volgende tekortkomingen:
- versnippering van middelen over teveel projecten
- ontbreken van goede marktverkenningen en daarop gerichte bouwprogramma's
- ontbreken van adequate ontwikkelings- en verkoopsteun
- versnipperde besluitvorming binnen de ledenlanden zelf.

Behalve het derde punt, dat verbetering behoeft, kent Nederland deze tekortkomingen niet. Fokker hoeft zich slechts te concentreren op enkele projecten, F27, F28, F16, Airbus, VFW 614 en de nieuwe Super F28. De marktstrategie van Fokker is voortreffelijk: men richt zich doelbewust op de afgescheide markt van korte en middellange afstand, 80 tot 100 passagiers,en korte landingsstrip en m.b.t. de besluitvorming (het 4e punt) heeft Nederland ook geen problemen vanwege de destijds goed gekozen opzet van het NIVR, en het NLR. In dat kader is ook de overheidssteun voor ontwikkeling gerealiseerd.

T.a.v. de verkoopsteun liggen de zaken minder rooskleurig. De problemen op dat gebied liggen als volgt:
- Nederland kent als enig land nog steeds niet de aankoopverplichting door de eigen luchtvaartmaatschappij van de eigen industriële vliegtuigprodukten. Bij Fokker wordt het steeds als een geweldige handicap ervaren dat de KLM weigert om met de F28 te vliegen. Die weigering was steeds gebaseerd op het feit dat de F28 niet geschikt zou zijn voor het Europese lijnennet (transatlantisch is niet aan de orde) maar deze redenering is niet meer houdbaar sinds Air France een paar maanden geleden besloot om de F28 op haar Europese lijnen in te zetten.
  Zonder meer een blamage voor Nederland als Air France in Nederland adverteert met "de eerste Europese luchtvaartmaatschappij die met Fokker vliegtuigen vliegt". <u>EZ gesteund door de ministerraad zou op dit punt V en W nu eens moeten overrulen</u>.
- Ondanks de Nederlandse bezwaren gaat Engeland voort met plannen voor een HS 146 van Hawker die precies in het marktsegment schiet waarin Fokker thans met zijn nieuwe F28 wil mikken. Dat wordt dringen en dat gaat ten koste van beiden.

© NA, 2.02.05.02 (Arch. MR) (Nationaal Archief, Den Haag) inv.nr. 2246
http://resources.huygens.knaw.nl/europeseintegratie/doc/Z01191

- De lage dollarkoers en het tragere inflatietempo in de U.S. maken de prijs van een DC-9 en een Bowing 737 thans bijna gelijk aan de F28 die toch een geringere passagierscapaciteit heeft.
- Behalve bovengenoemde prijs- en koersverschillen waarop dezerzijds weinig invloed mogelijk is, voeren de Amerikanen en nogal agressieve verkooppolitiek in Europa om het relatief teruglopend marktaandeel in de wereldproduktie en de daardoor ontstane overcapaciteit in Amerika op Europa af te wentelen. Een wederzijds offensief in deze is volstrekt uitgesloten omdat de Amerikaanse markt volledig beschermd wordt. Allereerst verleent de Amerikaanse ExIm bank goedkope leningen aan afnemers van VS-vliegmaterieel. Deze goedkope leningen worden door de Amerikaanse overheid gefinancierd. Voorts is er nog de buy American act en het door de VS geheven 5%-invoerrecht op buitenlandse vliegtuigen, voldoende effectief Europese vliegtuigen van de Amerikaanse markt te kunnen weren. Bij de bespreking van de aanschaf van de F16 heeft u in de raad betoogd dat belangrijker is voor Fokker om toegang tot de Amerikaanse markt te krijgen dan alle co-produktie aan de F16. Dit is nog steeds vallabel zij het dat het breekijzer van de aanschaf van de F16 natuurlijk wegvalt op het moment van de ondertekening van de definitieve contracten. Ik weet niet hoever het hiermee staat, maar pogingen op dit gebied blijven van groot belang.

In de voorliggende nota geeft Nederland steun aan de ideeën over de oprichting van een Europese Exportbank die faciliteiten zou moeten verrichten op het gebied van de exportfinanciering. Indien oprichting van deze bank in een serieus stadium komt zou Nederland een uiterste poging moeten doen om deze bank in Nederland gevestigd te krijgen. (Amsterdam nog steeds financieel centrum in Europa.) De nota zegt hierover niets maar het is goed om voortijdig de eigen gedachte hierover te formuleren en te coördineren.

De Duits-Nederlandse samenwerking:
In het tweelanden concern wordt Fokker steeds meer de winstgevende poot en VFW steeds meer de verliesgevende. De superieure positie van Nederland betreft niet alleen de kwaliteit van de Fokker vliegtuigen maar ook de marketing en de verkoopstaf (Airbus is met de verkopen pas in de lift gekomen nadat de Fokker-verkoopstaf zich hiermee is gaan bemoeien) en de technologie. Je vraagt je af of dit op den duur niet moet leiden tot de herziening van de 50/50 verhouding.

Een laatste punt dat van groot belang is voor Fokker is het weerhouden van de Engelse regering om verder te gaan met ontwerpen voor de HS146. Daar het in Engeland om het genationaliseerde bedrijf Hawker Sidderley gaat kunnen de Engelsen ofschoon ze in de voorbereidingen stukken achter liggen met immense overheidssteun toch nog een zeer belangrijke concurrent worden.
De voorliggende nota suggereert om dit gevaar te keren, desnoods door de Engelsen in het nieuwe Super F28 project te betrekken.

Kb/NL