

Fokker mikt op verdubbeling omzet door groei in China en Mexico

(Uit de Fokker Spin Centennialbijlage van Haarlems Dagblad, augustus 2011)

Vijftien jaar na het faillissement is Fokker springlevend. De naam is terug, de trots ook. Erfgenaam Fokker Technologies onderhoudt niet alleen Fokkers die nog rondvliegen, maar ontwerpt en produceert ook componenten voor Boeing en Airbus. Fokker is verder betrokken bij de bouw van de Joint Strike Fighter.

Met een omzet van 616 miljoen euro en ruim 3700 werknemers telt het bedrijf weer volop mee in de luchtvaartwereld. De ambities zijn niet mis: er wordt gemikt op een verdubbeling van de omzet. „We zijn nog steeds een echt Nederlands bedrijf”, zegt directeur technologie Wim Pasteuning. „Maar we zitten ook in Amerika, Singapore, Turkije en China. We bedienen de hele wereld, zeker met de ondersteuning van de ruim 600 Fokkers die nog vliegen.”

De trots is terug, zeker sinds moederbedrijf Stork in 2009 besloot de naam Fokker weer te gebruiken. Na het faillissement in 1996 gingen de levensvatbare delen van Fokker door onder de naam Stork Aerospace. Pasteuning was heel blij met de herintroductie van de naam Fokker. Klanten en relaties reageerden volgens hem enthousiast, „De naam Fokker roept positieve associaties op.”

Vliegtuigen zal Fokker nooit meer ontwikkelen en bouwen, zegt Pasteuning. Maar componenten wel, zoals staarten van zakenjets en vleugelkleppen. Fokker hoopt wel een belangrijke toeleverancier te worden als het bedrijf Rekkof -zoals is aangekondigd- ooit vliegtuigen gaat bouwen op basis van de Fokker 70. „We ondersteunen het initiatief van Rekkof. Als het doorgaat, is dat ook gunstig voor ons.”

Een paradepaardje is de bijdrage aan de superjumbo A380. Het door de TU Delft ontwikkelde ultralichte materiaal Glare wordt geleverd aan Airbus voor rompdelen. Fokker levert ook componenten en bekabeling voor andere toestellen van Airbus en Boeing. „We proberen er bij te zijn als er nieuwe ontwikkelingen zijn bij grote klanten, dan heb je 20 tot 25 jaar werk.” Voor zakenjets van Gulfstream en Dassault maakt Fokker hele staarten.

Belangrijk voor Fokker blijft onderhoud en ondersteuning voor de meer dan 600 Fokkers. Er zijn speciale programma's ontwikkeld voor nieuwe klanten. De Nederlandse toestellen zijn goedkoop en erg betrouwbaar, aldus Pasteuning. „En alle onderdelen zijn nog beschikbaar, daar zorgen wij voor. Er is veel belangstelling voor Fokkers. Ik verwacht dat er eind dit jaar meer Fokkers rondvliegen dan vorig jaar.”

Ook Fokker heeft klappen gehad door de financiële crisis, zegt Pasteuning. Er zijn toestellen aan de grond gezet. Een aantal Fokkers –waaronder tien F100's van KLM Cityhopper- is ontmanteld, het woord slopen gebruikt Pasteuning liever niet. „Onderdelen worden hergebruikt.” Maar de tijd dat steeds meer Fokkers aan de grond komen te staan, is volgens Pasteuning voorbij. „Met honderd plaatsen heeft een Fokker voor bijvoorbeeld Australië de ideale maat. De motoren zitten hoog op de romp. Bij een minder goed geprepareerde landingsbaan werken de motoren dan niet als stofzuigers.”

Puur technisch gezien kan een Fokker 40 tot 50 jaar mee, aldus Pasteuning. „De toestellen zijn gemaakt voor 90.000 landingen of vliegreuren, de huidige vloot zit nog niet op de helft. Maar de economische levensduur is bepalend. Daarbij spelen onderhoudskosten een grote rol.” Een tweedehands Fokker kost tussen de 3 en 10 miljoen dollar. „Dat is heel goedkoop als je dat vergelijkt met 50 tot 60 miljoen dollar voor een nieuw toestel van die grootte.”

Pasteuning verwacht dat de Fokkertoestellen nog tot 'ruim voorbij 2020' blijven vliegen. Fokker ziet veel nieuw werk in het verschieft bij het in de lucht houden van vliegtuigen van andere fabrikanten. „Er bestaat veel interesse voor onze onderhouds- en ondersteuningsprogramma's. Voor Bombardier gaan we die nu ook aanbieden.” De markt is groot. „Meer dan de helft van de passagiersvliegtuigen op de wereld is van een type dat niet meer wordt gemaakt.”

Het bedrijf houdt in de gaten hoe het gaat met het onderhoud van Fokkers. Dat is niet in alle delen van de wereld op hetzelfde hoge niveau als hier. „In bijvoorbeeld Zuid-Amerika is het toezicht uitstekend, maar in sommige delen van Azië is het wat minder. Maar we weten precies wie in welk land en

hoeveel uren met een Fokker vliegt. Als we twijfels hebben over het onderhoud, dan zoeken we de gebruikers op en geven adviezen.”

Fokker baarde onlangs opzien door een overeenkomst te tekenen met het Chinese bedrijf Comac, dat passagiersvliegtuigen wil gaan bouwen. „We verwachten er veel van. China groeit enorm en heeft de ambitie om een belangrijke speler in de luchtvaart te worden.” Boeing en Airbus voelen er niets voor om een Chinese concurrent te helpen, Fokker ziet juist een gat in de markt. Verder gaat in Mexico eind dit jaar een fabriek open waar Fokker staarten voor zakenvliegtuigen gaat maken.

Defensie blijft met ruim veertig procent van de omzet cruciaal. Een belangrijk project is het gevechtsvliegtuig JSF, waarvoor elektrische systemen en deurpanelen worden gemaakt. Nederland heeft twee exemplaren besteld, het wachten is op een besluit om alle F16's te vervangen door de JSF. „Als de bestelling doorgaat, hebben we veel werk.” Ook is Fokker betrokken bij de militaire helikopters NH90 en Apache.

Pasteuning is optimistisch over de toekomst. „We streven naar een verdubbeling van de omzet. Door groei, maar ook door acquisities.” Moederconcern Stork is enkele jaren terug van de beurs gehaald na aankoop door Candover, een Britse investeringsgroep. „Candover zal ons een keer willen verkopen. Mogelijk komt er een beursgang, we bereiden ons daarop voor.”

Dan staat Fokker weer helemaal op eigen benen.

Richard Mooyman

Fokker Technologies (in 2010: omzet 616 miljoen euro, brutowinst 77 miljoen euro, ruim 3700 werknemers) heeft vijf onderdelen:

- *Fokker Services. Vlootmanagement, ondersteuning, innovaties. Nieuw-Vennep, Singapore en VS, 650 werknemers.*
- *Fokker Aircraft Services. Onderhoud, aanpassingen en reparatie. Hoogerheide (Noord-Brabant), 350 werknemers.*
- *Fokker Aerostructures. Ontwerp, ontwikkeling en productie staarten en vleugeldelen. Papendrecht (Zuid-Holland), Hoogeveen (Drenthe) en Roemenië, 1600 werknemers.*
- *Fokker Elmo. Ontwerp, ontwikkeling en productie elektrische systemen. Hoogerheide (Noord-Brabant), Turkije, China en VS, 1000 werknemers.*
- *Fokker Landing Gear. Ontwerp, ontwikkeling en productie landingsgestellen. Helmond (Noord-Brabant), 150 werknemers.*