

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/46363>

Please be advised that this information was generated on 2021-01-27 and may be subject to change.

Auto-industrie heeft hier toekomst

BEN DANKBAAR

vrijdag 02 februari 2007, 00:00

update: donderdag 28 juli 2011, 16:57

Klanten zoeken voor NedCar is opboksen tegen vooroordelen. Ze zijn te pareren.

BEN DANKBAAR

Economisch gezien is het heel aantrekkelijk auto's te produceren bij NedCar. Daar komt bij dat tegenwoordig niemand meer verbaasd opkijkt wanneer autofabrikanten uit lagelonenlanden geïnteresseerd zijn in het produceren van auto's in West-Europa. Dat ontkracht de wat zure commentaren dat de commissie-Baan - die onderzoek deed naar mogelijk nieuwe klanten voor NedCar - voor 2009 geen mogelijkheden ziet.

Het is interessant om te zien hoe het nieuws gemaakt wordt. Deze week zei de directie van NedCar blij te zijn met de 'leads' en opties die de commissie onder voorzitterschap van oud-DAF-president Cor Baan heeft aangedragen. Er komt een zware werkgroep om de verschillende opties verder uit te werken. Ten slotte wijst de directie erop dat de opties hoogstwaarschijnlijk geen nieuwe werkgelegenheid opleveren vóór 2009. Dat laatste krijgt vervolgens in de pers de strekking dat de commissie er niet in is geslaagd een nieuw model voor de fabriek te vinden.

Ik geef toe dat er niet veel autofabrieken in Nederland zijn, maar met een beetje meer verstand van zaken zou de 'vertaling' van het persbericht niet zo negatief uitvallen. Er was bij mijn weten niemand die dacht dat de commissie met een nieuwe klant op de proppen zou komen om de productie op korte termijn weer op te voeren.

De ontwikkeling van een nieuw automodel kost al gauw drie tot vier jaar (vroeger zes tot acht). Minimaal twee jaar voordat het op de markt komt, rijst de vraag waar het gebouwd gaat worden, want dat vereist meestal omvangrijke investeringen in productieapparatuur. Er moeten proefseries gemaakt worden en de productielijn moet worden ingericht. De kans dat er vóór 2009 (minder dan twee jaar) bij NedCar een nieuw model van de band zou rollen, was zo goed als nul.

Het goede nieuws is juist dat men opties ziet voor 2009 en daarna. Wie klanten zoekt voor een autofabriek in Nederland moet opboksen tegen een berg van vooroordelen. Auto's bouwen doe je toch niet meer in een land als Nederland? De maakindustrie is hier toch al zo goed als verdwenen? Auto's bouw je toch in

Oost-Europa? Los van de concrete opties, die vertrouwelijk behandeld worden, zijn er minimaal twee opmerkelijke bevindingen te melden uit de commissie-Baan.

De eerste is dat de commissie na grondig onderzoek vaststelt dat het economisch heel aantrekkelijk kan zijn om bij NedCar auto's te produceren. De fabriek biedt allerlei voordelen, die met gemak opwegen tegen het bouwen van een nieuwe fabriek in Oost-Europa. Dat heeft te maken met het feit dat de loonkosten slechts een fractie (minder dan 10 procent) uitmaken van de waarde van het voertuig dat de fabriek verlaat. Andere factoren compenseren hogere loonkosten, bijvoorbeeld het simpele feit dat de fabriek er al staat en dat er op tal van terreinen expertise aanwezig is.

Ook staat de overheid in bijvoorbeeld Tsjechië tegenwoordig op de rem bij nieuwe investeringen in automobiefabrieken, omdat er geen geschoolde werkers meer te vinden zijn. Verder halen sommige investeerders hun productie uit Oost-Europa terug, omdat kwaliteit en leverbetrouwbaarheid onvoldoende gegarandeerd kunnen worden.

De tweede belangwekkende ontwikkeling is dat nu niemand meer verbaasd is wanneer autofabrikanten uit lagelonenlanden hun auto's in West-Europa willen produceren. Bij Japanse fabrikanten duurde het tientallen jaren voordat ze zich goed genoeg voelden om in de VS en Europa te investeren. De Koreanen waren er al veel sneller bij. Het ziet er- naar uit dat fabrikanten uit China en India nog minder tijd nodig hebben om die stap te maken. Je zou zeggen dat hun voordeel ligt in de lage lonen in het thuisland, maar de (eind)assemblage in de markt waar de auto's verkocht worden levert vele logistieke voordelen op. Ook het ontwikkelen en uitvoeren van aanpassingen die voor die markt noodzakelijk zijn, kan beter ter plaatse gebeuren. Onderdelen kunnen altijd uit een lagelonenland worden ingevoerd en dat gebeurt nu ook al.

De vraag of de automobiellndustrie in Europa nog wel toekomst heeft is eigenlijk onzinnig. De Europese auto-industrie is de grootste ter wereld, exporteert grote aantallen auto's en loopt voorop in tal van technologische ontwikkelingen. De meeste auto's worden nog steeds gemaakt in hogelonenlanden als Duitsland, Frankrijk en België. De Europese toeleveranciers zijn eveneens toonaangevend. Dat blijft in de afzienbare toekomst ook zo. Binnenkort zullen we zien dat nieuwe fabrikanten uit lagelonen- landen ook gaan investeren in die Europese automobiellndustrie. En wie weet, misschien wel in NedCar.

Ben Dankbaar is hoogleraar bedrijfskunde aan de Radboud Universiteit in Nijmegen. Hij was lid van de commissie-Baan.

West-Europa telt mee

Hogelonenlanden wel aantrekkelijk voor assembleren auto's

Loonkosten vormen slechts een fractie (10 procent) van de waarde

Geschoolde werkers worden steeds zeldzamer in Oost-Europa