



Privatisering

Socialisering, met name nationalisatie van produktiemiddelen, is voor kapitalistische ondernemers altijd een ultieme aanslag geweest op het hart van hun economische orde. Zij hebben het immer getracht tegen te houden of ongedaan te maken. Al naar gelang de machtsverhoudingen van het moment hadden ze hiermee succes of niet. Het omgekeerde, dus de desocialisering of denationalisatie, heeft in het politieke jargon de aanduiding 'privatisering' gekregen. Privatisering is aan de orde van de dag, niet alleen in de vervoerssector, dus reden genoeg om er bij stil te staan.

IN DE HOEK van 'privatisering' komen een reeks belerende begrippen voor, zoals 'deregulering', 'decentralisatie' en 'verzelfstandiging'. Daarom, ter wille van de helderheid, lijkt het me zinvol even bij de verschillen stil te staan. *Privatisering* heeft betrekking op eigendomsrechten. 'Privaat' heeft als tegenhanger het begrip 'publiek'. En dus betekent privatisering publiek eigendom omzetten in privaat eigendom. *Deregulering* heet betrekking op regelgeving. *Decentralisatie* en *verzelfstandiging* hebben betrekking op een wijze van organiseren. Alle drie hebben iets te maken met besturen.

Privaat en publiek eigendom

In het dagelijks spraakgebruik worden centralisatie en regulering meestal vereenzelvigd met de overheid en decentralisatie, deregulering of verzelfstandiging met de markt. De vermenging met privaat en publiek treedt op, omdat in de sfeer van de overheid sprake is van publiek eigendom en in die van de markt van privaat eigendom. In de werkelijkheid komen er ook geheel andere combinaties voor. Ook binnen de sfeer van publiek eigendom, bijvoorbeeld bij KLM of NS, kan er sprake zijn van deregulering en decentralisatie. De KLM is voor 69 procent eigendom van de staat (Het Financieele Dagblad 6-05-1994, HFD), maar handelt conform de principes van de markt. Van echte privatisering was sprake, toen in 1989 twee maal een derde van het DSM-kapitaal in de vorm van aandelen in handen van private personen kwam (HFD 9-02-1989). En dan nog kan de overheid - met één derde van het kapitaal de enige grootaandeelhouder en de overige aandelen sterk gespreid - zich de facto gedragen als ware zij de eigenaar. De privatisering is dan alleen een formele zaak.

Ik volsta hier met te wijzen op een zekere spraakverwarring en laat een korrekte begripsanalyse verder gaame aan deskundiger mensen over.

Twee regiems

Bepalend voor de identiteit van bedrijven of organisaties is het antwoord op de vraag of ze binnen de logica of het regiem van het kapitaal, dan wel binnen die van de politieke macht functioneren.

De logica van het *kapitaal* luidt: accumulatie in dienst van de accumulatie van kapitaal (zeg maar de innerlijke dwang te groeien). De structuur waarbinnen deze logica zich doorzet, bestaat uit de elementen: privaat eigendom, vrije concurrentie en winstmaximalisatie als richtsnoer voor het handelen. Het middel om die accumulatie te realiseren, is: productie en distributie (via de markt) van gebruikswaarden in de vorm van goederen en diensten. De logica van de *politieke macht* is: accumulatie van macht in dienst van de macht. De setting waarbinnen deze logica zich doorzet, bestaat uit de elementen: publiek eigendom, het 'politieke bedrijf' (met name de staat) en weerstandminimalisatie (in een democratie door vorming van consensus) als richtsnoer voor het handelen. Het middel om die machtsaccumulatie te verwekelijken, is: beloofde realisering van het, in politieke doeleinden gespecificeerd, zogenaamde 'algemeen belang'. Welnu, als de cluster van begrippen als privatisering, deregulering, decentralisatie en verzelfstandiging in het geding is, kan het gaan om een volledige overheveling van het ene regiem naar het andere. Meestal echter gaat het om een mengsel. In die zin dat de overheid de facto toch wel eigenaar blijft van een bedrijf of andere organisatie, maar dat deze kunnen functioneren conform de eisen die voortvloeien uit de vrije concurrentie en winstmaximalisatie. In het laatste geval blijft zo'n bedrijf of organisatie in principe toch functioneren binnen de logica van de politieke macht.

Volledige privatisering

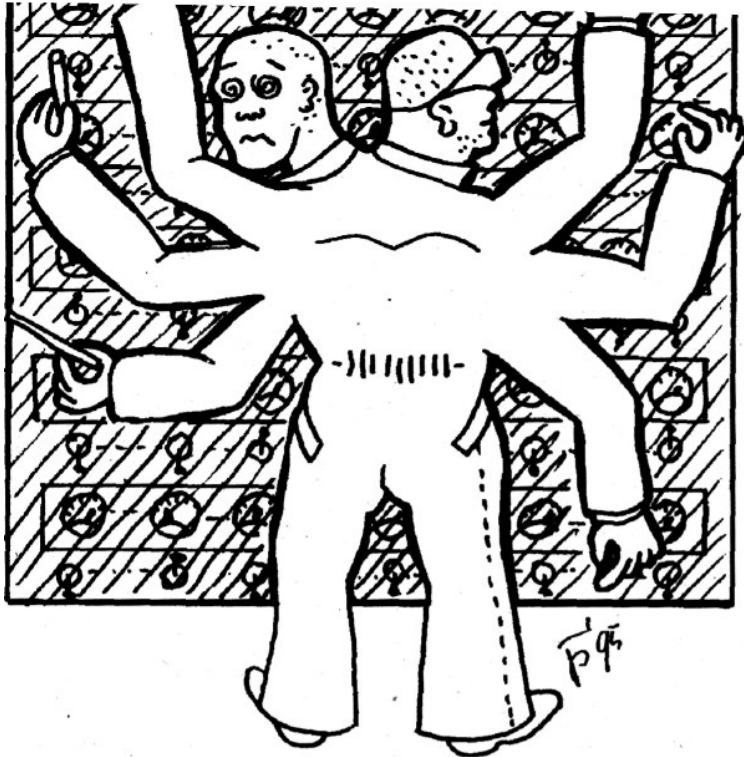
Bezien we tegen de achtergrond van het voorgaande de nederlandse praktijk, dan kunnen we zeggen dat de nederlandse staat in het verleden veelal koos voor het mengsel publiek (staats)eigendom en marktconform functioneren van het betreffende bedrijf. KLM, DSM en Volvo Car waren daarvan voorbeelden.

Maar sedert het midden van de jaren tachtig gaat de nederlandse staat - zoals overigens ook de engelse, franse en duitse staat - een

andere route volgen. Namelijk: volledige privatisering, inclusief overheveling van eigendom. DSM is reeds genoemd, andere voorbeelden zijn de voormalige PTT die gesplitst werd in Postbank en PTT Telecom. Van de Postbank is de overheid nog maar voor 24 procent eigenaar (HFD 7-12-1989) en PTT Telecom zit nu in KPN (Koninklijke PTT Nederland), die vorig jaar naar de beurs is gegaan. Die overheveling van publiek naar privaat eigendom gaat in gedeelten, zogenaamde tranches. Zo is van KPN vorig jaar de eerste tranche geprivatiseerd. De grote vraag, nu, luidt: waarom? Waarom die echte privatisering? De politieke machtsverhoudingen zullen hier een rol gespeeld hebben. In het politieke spectrum in de wereld is de macht in de jaren tachtig naar rechts verschoven. Namen die hieraan verbonden zijn: Reagan, Thatcher, Kohl, Van Agt, Lubbers en anderen. Thatcher is al vroeg met privatisering begonnen. Maar zelfs in het 'socialistische' Frankrijk van Mitterand is tijdens het kortstondige premierschap van Chirac ongeveer in het midden van de jaren tachtig een aantal belangrijke overheidsbedrijven geprivatiseerd. In beide gevallen waren *subjectieve* strevingen (socialistenhaat) de drijfkracht. Zo was het streven van Thatcher er op gericht het aantal aandeelhouders zodanig te vergroten, dat het aantal vakbondsleden overtroffen werd. Maar belangrijker zijn de *objectieve* drijfkrachten geweest. Deze waren - ze zijn hier al vaker genoemd - de transnationalisatie van kapitaal en de technische ontwikkeling.

Globalisering

Om deze transnationalisatie (globalisering) van kapitaal te illustreren, een citaat uit "De wereld van het werk" van Robert B. Reich (huidige minister van Arbeid in de VS): "Aan het begin van de jaren negentig echter zitten in Chryslers meer 'buitenlandse' onderdelen dan in welke andere auto van de Grote Drie - inclusief de meest ingewikkelde onderdelen als motoren en dwarsassen. Bovendien was Chrysler in het bezit van twaalf procent van de aandelen van Mitsubishi Motors, en via Mitsubishi, van een deel van het Zuidkoreaanse Hyundai Motors - die allebei de klanten van Chrysler voorzagen van auto's als de Dodge Colt, Chrysler Conquest, Dodge Vista, Eagle Summit en andere van opbeurende namen voorziene voertuigen. Er ging zelfs het gerucht dat het concern, dat opnieuw in financiële problemen was gekomen, zou fuseren met Mitsubishi of Fiat. Andere 'Amerikaanse' automobiefabrikanten-



ten zijn zich op soortgelijke wijze aan het losmaken van de VS. Omstreeks 1990 bezat Ford vijftieng procent van Mazda, en hadden beide bedrijven aandelen in het Zuidkoreaanse Kia Motors; Mazda en Kia leverden aan Ford kleine auto's en onderdelen." (Pagina 126).

'Globalisering' betekent dat economische processen als productie, investering, financiering en belegging grensoverschrijdend zijn geworden. Economische processen laten zich niet meer met een nationaliteit afbakenen. En omdat de staat per definitie een nationaal instituut is, kunnen de doeleinden van de staat botsen met die van de, nationale grenzen negerende, onderneming. Daarom treedt de staat terug. Dit geldt met name voor sectoren die bij uitstek grensoverschrijdend zijn zoals het bankverkeer en telekommunikatie, maar ook voor de auto-industrie.

Wat ons land betreft, heeft deze ontwikkeling consequenties gehad voor Volvo-Car. In 1990 bestond de positie van Volvo-Car nog uit een mengsel van publiek eigendom en marktconform gedrag. De staat was via de Nationale Investerings Bank, DSM en het Liof nog voor 70 procent eigenaar. Volvo had de overige 30 procent. In september 1991 trad Mitsubishi toe, waarna de drie partners ieder voor één derde eigenaar werden; Volvo-Car werd Nedcar. De overheid was bereid haar aandeel voor eventuele 'verliesafdekking' in te zetten (HFD 3-09-1991).

Telekommunikatie

Op het terrein van de telekommunikatie is een sterke druk uitgegaan van telecom-bedrijven in de VS, die daar uitsluitend opereren binnen de logica van het kapitaal. Met name AT & T en ITT zijn al vanaf midden jaren tachtig in Europa actief. Diverse telefoonnetten in Europa moesten gedigitaliseerd worden. AT & T en ITT hebben toen clusters van Europese bedrijven, die voor de opstapjes moesten zorgen, rond zich gevormd. AT & T begon met Philips. De cluster werd APT, gevestigd in Hilversum. ITT vormde met enige Franse bedrijven, waaronder Compagnie Générale d'Electricité en Crédit Lyonnais, de cluster Téléglobal, later Alcatel, gevestigd in Amsterdam. De bedoeling van deze clusters was te gaan concurreren op die digitaliseringsmarkt. Maar met deze Amerikaanse giganten kwamen niet enkel leveranciers van netwerken binnen. Het waren ook telefoonmaatschappijen die gesprekken verzorgden, en daarmee rechtstreekse concurrenten van de Europese PTT's.

Ging het toen nog om digitalisering van vaste telefoonnetten, inmiddels nemen bijvoorbeeld AT & T, maar ook British Telecom hun posities in om de volgende klussen te klaren: de realisering van het mobiele telefoonnet en daarachter de realisering van de elektronische snelweg.

Logistiek en communicatie

De Nederlandse overheid zal deze giganten

in het kader van de WTO (World Trade Organization, het vroegere GATT) niet tegen kunnen houden. Wil de PTT in dit internationale spel een rol spelen, dan moet ze dit volgens de logica van het kapitaal kunnen doen. Hiervan zijn de internationale spelregels namelijk afgeleid. Business Week (26-09-1994) weet te melden dat in de komende twee jaar minstens 36 overheden het kapitaal van hun telecom-bedrijven (gedeeltelijk) zullen verkopen aan private personen. In Nederland is deze stap al achter de rug met de beursgang van KPN. Soms kunnen de wegen van het kapitaal raar kronkelen. De NS zal er ook aan moeten geloven, niet zo zeer vanwege haar vervoersactiviteiten, maar vanwege haar activiteiten op het terrein van ... de telekommunikatie. De staat wil kennelijk het gehele communicatieterrein onder de logica van het kapitaal brengen. En daarbij past concurrentie. En dus is voor PTT Telecom een concurrent gecreëerd. De naam is *Enertel*, een samenwerkingsverband van de gezamenlijke energiebedrijven (met hun kabels) en ... NS. Enertel dient de concurrent te worden op het terrein van het vaste (kabel) telefoonnet. Minister Jorritsma is op zoek naar buitenlandse (lees 'amerikaanse') bedrijven die over de nodige know how beschikken en als partners (zelfs een deelname tot 25 procent is mogelijk) van dit samenwerkingsverband kunnen fungeren (HFD 25-11-1994). Southwestern Bell wordt in dit verband genoemd. Ook voor het mobiele net is ze op zoek naar een concurrent voor de (nog) monopolist PTT Telecom (KPN). Een soortgelijke ontwikkeling is in Duitsland gaande met Deutsche Telecom. Deze krijgt als concurrent een samenwerkingsverband van British Telecom en het Duitse bedrijf Viag (energie, chemie, verpakkingen en logistiek, HFD 11-01-1995). Er zijn in dit verband nog meer stories te vertellen, zoals over de Postbank en KLM. Voor dit moment blijven ze rusten. *Konkluderend*: De techniek dwingt tot vergroting van de aktieradius (in de luchtvaart bijvoorbeeld de aanstaande superjumbo vliegtuigen met capaciteiten tussen 500 en 1.000 stoelen). De setting is een transnationaal kapitalisme. De staten leveren in aan soevereiniteit, maar kunnen er wel op inspelen. De Nederlandse overheid heeft het zelfs gedaan met een totaal-koncept: "*Nederland Distributieland*". Als het gaat om grote privatiseringsprojecten, is het dan ook van belang de aandacht te blijven richten op de logistieke en communicatiesfeer.

Wim Boerboom

(medewerker Katholieke Universiteit Brabant)