

# De onzekerheden van de automobiellindustrie

Michel Capron

Eerder<sup>1</sup> zagen we al hoe de financiële crisis voor de reële economie gevolgen had en hoe de recessie evengoed de industriële sectoren als de diensten trof. De automobielsector was één van de eerste die door een diepe recessie op de wereldmarkt, zowel in de Verenigde Staten, in Europa, als bij ons, werd getroffen. Zoals we zullen zien, is de toekomst van de assemblagebedrijven in Vlaanderen (Opel Antwerpen, Ford Genk en Volvo Gent) in verschillende mate in het gedrang gekomen. Ze hebben nochtans niet hun toekomst in eigen handen, maar zijn afhankelijk van de evolutie van de grote multinationale constructeurs waarvan ze slechts filialen zijn. De toestand van de multinationale autofabrikanten waar het hier om gaat, is erg instabiel en soms onderhevig aan variaties op korte termijn die elke prognose onmogelijk maken. Men ziet ten andere dat in de meeste landen de constructeurs omwille van hun grote financiële verliezen een beroep op garanties of leningen van de overheid moeten doen. We maken herstructureringen, sluitingsdreigingen en hergroeperingen mee waardoor het uitzicht van de automobielsector verandert. Er is één zekerheid: de toekomst is aan kleine, hybride of elektrische modellen die minder energie vreten en weinig CO<sub>2</sub> uitstoten, wat de grote constructeurs tot belangrijke omschakelingen zal verplichten.

## De ineenstorting van de markten

De ineenstorting van de verkoop is algemeen en hypothekeert ernstig de resultaten van de constructeurs. Ze raakt alle grote constructeurs, of ze nu Amerikaans, Japans of Europees zijn, en de daling belooft tussen de 15 en 20 procent in het eerste trimester van 2009. De recente nummer één, Toyota, meldt een daling van 15 procent en een nettoverlies van 5,9 mil-

.....  
***De belangrijkste constructeurs worden in verschillende mate getroffen op een verzadigde markt waar de concurrentie sterk en de overcapaciteit groeiende is.***  
 .....

jard euro, tevens door de snelle appreciatie van de yen ten aanzien van de dollar en de euro. De groep volgt in deze het voorbeeld van Honda, Nissan en Mazda, en heeft een krediet van 1,7 miljard euro aan de Japanse bank van internationale samenwerking, JBIC, aangevraagd. De Japanse constructeurs gaan over tot herstructureringen, zelfs tot bedrijfssluitingen die tienduizenden arbeidsplaatsen vernietigen. Daarentegen bleek op het autosalon van Sjanghai in april 2009 dat China massaal in de uitbreiding van het wegenet investeert en de productie van hybride en elektrische voertuigen steunt, en wel in die mate dat men voor 2010 een verkoopsvolume verwacht dat dit van de Verenigde Staten zou overtreffen. De VW-groep, die ten andere Toyota zou kunnen onttronen, lijkt beter de verliezen te kunnen beperken wegens een betere segmentering van haar markten (Audi voor de topmodellen, VW voor de middenklasse, Škoda voor de "laaggeprijsde" auto's, en SEAT voor de sportieve modellen). De twee belangrijkste constructeurs, nl. General Motors (GM) en Ford zijn zwaar door de crisis aangeslagen, terwijl de derde fabrikant Chrysler wel het faillissement heeft moeten aanvragen, maar tevens overleeft dankzij een alliantie met Fiat. Om de effecten van de mondiale crisis op de autoassemblage in Vlaanderen beter te kunnen begrijpen, moeten we ongetwijfeld een lange omweg maken, dit gezien de complexe situatie, langs de evolutie van de Amerikaanse

moederbedrijven (GM en Ford) en hun Europese filialen.

## De Amerikaanse markt in deconfiture

In februari 2009 kende de verkoop van de belangrijkste constructeurs in de Verenigde Staten een daling zonder voorgaande: - 53 procent voor GM, - 48 procent voor Ford, - 40 procent voor Toyota, - 38 procent voor Honda, - 37 procent voor Nissan, en - 26 procent voor Chrysler (in vergelijking met februari 2008). GM, dat het meest getroffen is, ontving al een eerste hulp van 10,4 miljard dollar van de regering. Medio februari presenteert de groep na een verlies van 31 miljard dollar in 2008<sup>2</sup> een eerste herstructureringsplan aan de Amerikaanse autoriteiten waarvan echter nog de financiële levensvatbaarheid moet worden bewezen. De groep kondigt het opheffen van 47.000 arbeidsplaatsen wereldwijd aan, waarvan het vrijwillige vertrek van 7.500 te dure vakbondsgeorganiseerde arbeiders in de Verenigde Staten, een algemene daling van de lonen, en het opheffen van 1.700 dealers onderdeel zijn. In april verleende de Amerikaanse regering aan GM een laatste uitstel tot 1 juni. De groep moet een geloofwaardig herstructureringsplan indienen, met inbegrip van een akkoord met de schuldeisers en de vakbonden om nieuwe overheidssteun te kunnen rechtvaardigen.<sup>3</sup> Zo niet dan zou faillissement volgen met toepassing van *chapter 11* van de wet op de faillissementen, waarbij de onderneming bescherming krijgt ten aanzien van de schuldeisers om ze in tweeën te kunnen splitsen. Waardoor de gezonde onderdelen dan dankzij een steunbedrag van 4 à 5 miljard euro zouden kunnen voortbestaan, terwijl de rest in een sterfhuisconstructie wordt ondergebracht. Ook gaat GM door met herstructureren, wat een extra verlies van 8.000 arbeids-

plaatsen betekent, een vermindering van het aantal fabrieken van 47 tot 34 in 2010, het opdoeken van het merk Pontiac voor het einde van 2010 en de omzetting van de obligatieschuld van 27,2 miljard euro in gewone aandelen. Zoals we zullen zien, leiden de moeilijkheden van GM in de Verenigde Staten tot voorstellen om GM Europe (met Opel, Vauxhall en Saab<sup>4</sup>) van het moederbedrijf zelfstandig te maken.

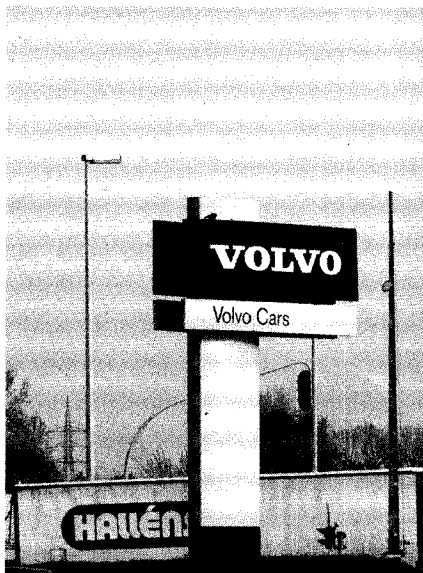
Chrysler, de tweede constructeur die federale steun aanvroeg, is er niet in geslaagd om aan het faillissement onder *chapter 11* te ontsnappen. Chrysler heeft, net als GM, bij de aanvang van het jaar van een overheidssteun ten belope van 3 miljard dollar kunnen genieten en daarna, in april, nog eens 500 miljoen dollar. De groep, die blijkbaar niet in staat was om de schuld te verminderen of om als voldoende beoordeelde herstructureringen door te voeren, vroeg op 30 april het faillissement aan<sup>5</sup>, maar slaagde er alsnog in om te overleven dankzij een op dat moment aangegeven alliantie met Fiat. De laatste nam onmiddellijk een participatie van 20 procent in het kapitaal<sup>6</sup>. De Amerikaanse regering nam 8 procent, de Canadese autoriteiten 2 procent en het pensioenfonds dat ook de ziektekosten van de gepensioneerden van Chrysler verzekert, 55 procent.<sup>7</sup> Op korte termijn is niet voorzien in afdankingen, noch aan sluiting van fabrieken, en de Amerikaanse en Canadese autoriteiten injecteren een 10 miljard dollar om het overleven van de groep te verzekeren. Fiat-Chrysler wordt de zesde groep<sup>8</sup> ter wereld, een operatie die voor Fiat interessant is, want deze "redt" Chrysler met de hulp van behoorlijk wat overheidssteun.

De andere Amerikaanse reus Ford heeft een ander pad gevolgd: men weigert overheidssteun en om de schuld te verminderen mikt men zowel op interne herstructureringen als op de verkoop van filialen in Europa. Eind januari 2009 beschikte Ford nog over 24 miljard dollar liquiditeiten. De schuld werd geherstructureerd en daalde van 25,8 miljard dollar eind 2008 tot 16,1 miljard dollar begin april via het filiaal Ford Motor Credit voor de financiële dienstverlening. Ford ging over tot 25.000 ontslagen waarbij nog eens 1.200 ontslagen in het filiaal voor financiële dienstverlening kwamen. Wat niet belette dat een verlies van 1,4 miljard dollar in het

eerste trimester van 2009 werd geboekt. Ford tracht ten andere het Zweedse filiaal Volvo, dat in 1999 voor 5 miljard euro werd gekocht, te verkopen, zonder daar tot op dit moment te zijn in geslaagd.

### Een uitgejouwde Europese markt

Alvorens onze aandacht hoofdzakelijk te concentreren op de evolutie bij GM Europe waarvan het lot van Opel Antwerpen afhangt, is het interessant te zien hoe de



© GUY QUINTELIER

belangrijkste fabrikanten op de Europese markt de schade trachten te beperken, hoe de Europese Investeringsbank (EIB) tussenbeide komt en welke houding de Europese Commissie aanneemt.

De verkoop van nieuwe auto's daalde in Europa met 27 procent<sup>9</sup>: in Spanje noteerde men een daling van 41,6 procent, in Italië 32,6 procent, in Groot-Brittannië 30,9 procent, in Duitsland 14,2 procent, en in Frankrijk 7,9 procent. De belangrijkste constructeurs worden in verschillende mate getroffen op een verzadigde markt waar de concurrentie sterk en de overcapaciteit groeiende is. Ze pogen daar volgens verschillende modaliteiten tegen te reageren. In Frankrijk kent de regering in februari een lening van 6 miljard euro met een looptijd van vijf jaar toe die gelijkelijk tussen PSA en Renault wordt verdeeld, maar onder de dubbele voorwaarde: het behoud van de werkgelegenheid in Frankrijk en een matiging van zowel de beloningen voor de bedrijfsleiders als van de dividenden. In het spoor hiervan voorziet

PSA in het vertrek van 11.000 personen in Europa buiten Frankrijk en een daling van de productie met 20 procent in 2009.<sup>10</sup> Renault voorziet in het opheffen van 9.000 arbeidsplaatsen door vrijwillig of natuurlijk vertrek (waarvan de helft in Frankrijk) na een daling van de productie met 50 procent in het derde trimester van 2008.

In Duitsland wil VW tegen het einde van 2009 4.500 uitzendbanen opheffen en werd de productie in februari stilgelegd. Vanaf maart wordt de productie bij VW, evenals bij alle andere Duitse constructeurs, tijdelijk ondersteund door een slooppremie<sup>11</sup> vanwege de Duitse regering. Die verhoogde trouwens het steunbedrag van 2 miljard tot 5 miljard euro. Daimler en VW gingen van hun kant over tot arbeidstijdverkorting. BMW heeft ten andere eind 2008 7.500 arbeidsplaatsen opgeheven, terwijl Daimler Aabar Investments (een staatsfonds uit Abu Dhabi) 1,95 miljard euro investeert om 9,1 procent van het kapitaal in handen te krijgen, waarin Koeweit reeds een aandeel van 6,9 procent bezit. Tenslotte verneemt men begin mei de fusie van Porsche met VW. Hoewel Porsche 51 procent van VW bezit, ziet Porsche wegens zijn schulden (9 miljard euro) af van een opslorping. Dit nieuwe geheel zou tot een kapitaalsverhoging kunnen overgaan om nieuwe aandeelhouders aan te trekken. De beslissing tot fusie lost niet alle problemen op, zoals die van het leiderschap en de altijd al felle interne rivaliteiten tussen de toppen van de twee groepen. In Italië gaat Fiat massaal over tot technische werkloosheid, terwijl men toch de omvang van de groep wil vergroten. Vandaar de alliantie met Chrysler en het voorstel om Opel over te nemen, maar hier komen we later nog op terug. De Engelse en Spaanse markten worden zwaar getroffen en de constructeurs mikken hier vooral op Europese steun in de vorm van door de EIB toegekende kredieten.

Als we even de problematiek van Opel (waarvan later nog sprake zal zijn) erbuiten houden, dan is het in Zweden waar de arbeiders bij Saab en Volvo het hevigste zijn. Van de ene kant tracht GM Saab te verkopen, dat echter een garantie van de Zweedse regering nodig heeft voor het verkrijgen van een levensnoodzakelijk krediet van 450 miljoen euro van de

EIB. Eind februari wordt Saab door een Zweedse rechtbank onder concordaat gesteld en begin april wordt het bedrijfsplan voor een onafhankelijke structuur<sup>12</sup> door de schuldeisers aanvaard. Rest nog dat de staatsgarantie voor het verkrijgen van een lening van de EIB afhangt van de voorstellen van potentiële overnemers, maar onder hen werd nog altijd geen selectie gemaakt. GM heeft van zijn kant voor 500 miljoen euro steun aan Saab beloofd. Volvo van zijn kant heeft, in tegenstelling tot Saab, een staatsgarantie voor een lening van 445 miljoen euro bij de EIB gekregen. Voor Volvo is er interesse van de kant van verschillende overnemers, onder wie de Chinese groep Geely Automobile Holdings die ook voor Saab in aanmerking zou kunnen komen. Maar eind maart had Ford in deze nog altijd geen beslissing genomen.

Zo hebben verschillende constructeurs in Europa beroep gedaan op kredieten van de EIB. Behalve het krediet dat aan Volvo werd toegekend, is in maart 2009 een reeks andere kredieten toegekend: 800 miljoen euro aan BMW en Daimler samen, evenveel aan PSA en Renault en aan Scania en Volvo Trucks, 400 miljoen euro aan Fiat, 377 miljoen euro aan Jaguar-Land Rover en 400 miljoen euro aan Nissan. Buiten de concrete steun van de EIB, is de steun van de Europese Commissie eerder minimaal. Enerzijds oordeelt ze dat dit tot de verantwoordelijkheid van de automobiellindustrie behoort. Maar ze komt niet met een herstructureringsplan op Europees niveau. Ze zweert het economisch nationalisme af. Van de ene kant suggereert ze maatregelen, zoals de schrotopremie, om de vraag te stimuleren, maar anderzijds wil ze dat men de regels van de concurrentie eerbiedigt. Tenslotte legt ze het accent op het eerbiedigen van de regels voor staatssteun. Het komt er eerst en vooral op aan om elke discrimina-

tie tussen de constructeurs te voorkomen. Men mag steun toekennen voor vorming en onderzoek, de bouw van fabrieken in regio's met problemen ondersteunen, en de toegang van de ondernemingen tot financiering tijdelijk bevorderen. De Commissie ziet zich in feite beperkt tot een controlerende rol over de manier waarop de staten de constructeurs steunen.

### Het verhaal van GM Europe: welke ontknoping?

Vooreerst is het niet zonder belang om de samenstelling van het filiaal GM Europe te kennen. Dat omvat de merken Opel, Vauxhall en Saab. In 2008 stelde GM Europe 51.000 mensen over 11 vestigingen tewerk.

Behalve de Opel-modellen produceren Ellesmere Port en Luton de Vauxhall; Trolhättan produceert hoofdzakelijk de modellen Saab en Cadillac, Sint-Petersburg produceert een Chevrolet-model. De modellen van de Opel Astra worden te Ellesmere Port, Gliwice, Bochum en Antwerpen geproduceerd.

Bij het zien van de problemen waarmee GM in de Verenigde Staten te maken heeft en de mogelijke gevolgen hiervan voor Europa, zijn het in eerste instantie de vakbonden in de Europese ondernemingsraad van GM die medio februari met de idee kwamen om afstand te nemen van Detroit ten einde zo de overname door een of meerdere gegadigden te vergemakkelijken, ook met het oog op innovatie. In dat geval zou GM slechts een minderheidsbelang behouden. Het doel is de steun van de betrokken Europese regeringen te verkrijgen en om de sluiting van de assemblagefabrieken van Opel, Vauxhall en Saab in Europa tot elke prijs te voorkomen.<sup>13</sup> De vakbonden weten wel

dat er arbeidsplaatsen zullen sneuvelen. In dat geval verkiezen ze prepensioenen of het vrijwillig vertrek, maar ze verzetten zich tegen naakte ontslagen. Toch GM zou zijn kosten in Europa met 950 miljoen euro willen verminderen en vraagt daarom steun aan de Duitse regering. Meteen stelt die haar eisen: zij wil precies over de gezondheidstoestand van Opel vóór de crisis worden geïnformeerd, van GM Europe een geloofwaardig en leefbaar ondernemingsplan krijgen, en ze weigert dat het behoud van de ene baan ten koste van de andere zal gaan. Begin maart blijkt dat GM bereid is om het meerderheidsaandeel in Opel op te geven. Tevens verhoogt C.-P. Forster, de CEO van GM Europe, de druk op de betrokken Europese regeringen. Op de autosalon te Genève verklaart hij dat Opel en Vauxhall drie overtollige fabrieken (waarvan die van Antwerpen en Bochum) heeft. Volgens hem zouden sluitingen de meest efficiënte oplossing zijn, maar hij is bereid met de vakbonden over meerdere modaliteiten i.v.m. een kostenvermindering te praten om zo sluitingen te voorkomen: loonsverlagingen, een vermindering van de arbeidstijd en vrijwillig vertrek, waarbij hij de nadruk legt op dringende overheidshulp. Zo lijkt het alsof GM wel bereid is om een lening van 3 miljard euro aan zijn Europees filiaal te verstrekken, maar dan enkel in ruil voor 3,3 miljard euro steun van de betrokken regeringen.

Al onderhandelt GM met de Engelse en Spaanse overheden, toch is het van de Duitse regering (en van de betrokken Länder<sup>14</sup>) dat men een substantiële hulp verwacht. Maar de Duitse overheid neemt de tijd om de validiteit van het reddingsplan van C.-P. Forster te analyseren en zegt een voorkeur te hebben voor een associatie van Opel met andere constructeurs. Twee kwesties houden de Duitse regering bezig. Houden de problemen van Opel enerzijds een ernstig risico voor de Duitse economie in? Anders gezegd: zou een faillissement van Opel in de slipstream van GM ernstigere financiële en economische gevolgen hebben dan de hulp die men moet verstrekken om Opel uit de problemen te helpen?<sup>15</sup> Wat zal anderzijds gebeuren met de brevetten en exploitatie-licenties in geval van autonomie van Opel ten aanzien van GM? Deze situatie is niet opgehelderd.<sup>16</sup> Dat geeft een indruk van de complexe banden tussen Opel, GM en de Amerikaanse regering die men eerst zal

Vestigingen	Werknemers	Productie in 2008
Ellesmere Port	4.900	127.900
Luton	(over de 2 sites)	95.000
Saragossa	7.200	485.500
Trolhättan	4.800	102.900
Sint-Petersburg	2.000	60.000
Gliwice	2.800	187.000
Eisenach		181.000
Bochum	25.600	241.000
Rüsselsheim	(over 4 sites)	126.000
Antwerpen	3.700	196.300

moeten ontknopen om Opel autonoom te maken. Gezien het gebrek aan transparantie van de boekhouding van GM Europe vraagt de Duitse regering zich ten slotte af of Opel geen lege schelp is geworden.

Dat alles belet niet dat meerdere overnemers zich begin april melden voor een gedeeltelijke overname van Opel. Er is sprake van Fiat, van de toeleverancier Magna, van SAIC – een partner van Opel – en van het staatsfonds van de Verenigde

.....

***Zo lijkt het alsof GM wel bereid is om een lening van 3 miljard euro aan zijn Europees filiaal te verstrekken, maar dan enkel in ruil voor 3,3 miljard euro steun van de betrokken regeringen.***

.....

Arabische Emiraten.<sup>17</sup> Begin mei is er nog weinig zicht op een mogelijke ontknoping in de zaak van GM Europe. Sinds begin april zorgt de kandidatuur van Fiat voor een gedeeltelijke overname van Opel echter voor beroering in vakbondsmilieus. Dat stelt problemen aan de Duitse regering die in de onderhandelingen met zowel GM als met potentiële overnemers als een bevoorrechte gesprekspartner opduikt.

#### **De ambities van Fiat**

Men kan er zich over verwonderen dat de Fiat-groep die in 2004 een ruim verlies boekte (van 8 miljard euro), zich nu kandidaat stelt – dit na al eerder Chrysler te hebben overgenomen – om een belangrijke participatie in Opel te nemen. Sinds 2005 heeft de Oostenrijks-Canadese CEO van Fiat S. Marchionne een grondige reorganisatie van de groep, van haar strategieën en van de technologische troeven doorgevoerd. Hij heeft de leidinggevende organen vereenvoudigd en geherstructureerd, besparingen op alle niveaus gerealiseerd, het concept van de assemblagelijng gereorganiseerd, plus succesvol in een nieuwe generatie van motoren en in innoverende technologieën voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot geïnvesteerd. En dit alles door zwaar in de werkgelegenheid te snijden. In 2005 heeft hij de verkoop van Fiat Auto aan GM geannuleerd en voor 1,5 miljard euro aan vergoedingen wegens contractbreuk opgestreken. Ten slotte ver-

kopen de modellen 500, Panda en Punto eerder goed en werd het productengamma van Lancia, Alfa Romeo, Ferrari en Maserati vernieuwd. Vandaar twee winstgevende jaren: 2,05 miljard euro in 2007 en 1,72 miljard euro in 2008, ook al blijft de groep in 2009 met een schuld van 14,2 miljard euro beladen en ook al ondervindt Fiat, zoals alle andere constructeurs trouwens, de weerslag van de huidige crisis.<sup>18</sup> Marchionne zet in op groei via overnames, waarvan een flink deel, zoals in het geval van Chrysler, door overheidssteun wordt gedragen.

Marchionne staat niet alleen bekend als een “cost killer”, hij is ook een “employment killer”. Dat is de reden waarom de vakbondsorganisaties bij het aankondigen van zijn kandidatuur voor de overname van Opel hun afkeuring uitten, of ten minste eisen dat Fiat strikte voorwaarden zal naleven. R. Kennes, hoofd-délégué van het ABVV bij Opel Antwerpen en voorzitter van de vakbondsvetegenwoordiging bij de Europese ondernemingsraad van Opel, heeft goed de vakbondshouding ten aanzien van Fiat samengevat.<sup>19</sup> De terughoudendheid van de vakbonden verwijst eerst en vooral naar de financiële zwakte van Fiat<sup>20</sup>, terwijl Opel een solide financiële partner nodig heeft. Daarbij concurreren heel wat modellen van Fiat en Opel<sup>21</sup> met elkaar, ze zijn niet complementair en ze zuchten allebei onder overcapaciteit. Een dergelijke alliantie kan enkel tot herstructureringen leiden, zelfs tot sluitingen, en zeker tot een fors banenverlies. In de ogen van R. Kennes zou een alliantie van Fiat met Opel enkel mogelijk zijn, indien ze voor een termijn van 12 jaar (dat zijn twee cycli in de levensduur van een model) wordt aangegaan, indien Fiat de tussen GM Europe en de vakbonden afgesloten engagementen onderschrijft, en indien Fiat de structuur van Opel met al zijn fabrieken, inclusief die van Antwerpen, aanvaardt. De vakbonden hebben eerder een voorkeur voor de kandidatuur van de Oostenrijks-Canadese toeleverancier Magna<sup>22</sup> die een financieel gezonde en complementaire groep (vooral voor onderzoek en ontwikkeling) is voor de activiteiten van Opel. Maar niets is op dit moment beslist, ook al zullen de volgende Bondsdagverkiezingen in september 2009 de coalitiegenoten in de Duitse regering

verplichten om een oplossing voor Opel te vinden.

Het is alleszins duidelijk dat Fiat met het bod van 1 miljard euro mikt op het verkrijgen van staatsgaranties om, als eens een alliantie met Opel is gesloten, subsidies van de Italiaanse regering te kunnen losweken om aldus de eigen schuld te verminderen. Wat de mogelijke gevolgen zouden kunnen zijn voor de werkgelegenheid, daar blijft Marchionne graag vaag over: soms speelt

.....

***Gezien het gebrek aan transparantie van de boekhouding van GM Europe vraagt de Duitse regering zich ten slotte af of Opel geen lege schelp is geworden.***

.....

hij met de idee van fabriekssluitingen,<sup>23</sup> soms benadrukt hij het feit dat bij gebrek aan sluitingen een verlies aan arbeidsplaatsen onvermijdelijk wordt. Hij past er nochtans wel voor op om de mogelijke gevolgen ervan voor de Duitse vestigingen van Opel te minimaliseren. Tenslotte zou Fiat de steun van GM kunnen verwerven, want deze laatste staat open voor de idee van een minderheidsparticipatie in een geconsolideerde groep met Fiat dat de activiteiten van GM in Latijns Amerika overneemt.<sup>24</sup>

Niets is op dit moment nog beslist, maar het is duidelijk dat de Duitse regering aan zet is. De tijd dringt nochtans, want het wordt steeds waarschijnlijker dat de GM-groep op een faillissement afstevent en zich vóór de eerste juni onder juridische bescherming op grond van *chapter 11* zal plaatsen.<sup>25</sup> Het is dus belangrijk dat de overleving van GM-Europe dan via een autonome structuur in een alliantie met één van de door de Duitse overheid gesteunde overnemers wordt verzekerd. Maar dan op voorwaarde, zoals de Europese Commissie er aan herinnerde, dat niet enkel de Duitse vestigingen van Opel worden gered. Onthouden we slechts dat het lot van de fabriek van Opel Antwerpen na afloop van de verschillende onderhandelingen en gesprekken onbeslist is gebleven en dat de werknemers al maanden lang in de grootste onzekerheid verkeren. Maar alvorens ons te concentreren op Opel Antwerpen, is het nodig om de problemen

waarmee de andere in Vlaanderen actieve constructeurs Ford Genk, Volvo Cars Gent, Volvo Trucks Oostakker en DAF Westerlo worstelen, in het kort de revue te laten passeren, zonder dat we daarbij de onderaannemers vergeten.<sup>26</sup>

### Productievermindering

In vergelijking met het eerste trimester van 2008 is zowel bij Ford Genk (- 44,7 procent ofwel 44.350 wagens) als voor Opel Antwerpen (- 59,8 procent of 18.700 wagens) en Audi Brussels (- 35,1 procent of 15.010 wagens) de productie sterk gedaald. Alleen Volvo Cars Gent (3.790 arbeiders) beperkte de schade met een teruggang van 9,1 procent (ofwel 42.639 wagens), wat vooral te danken is aan de verkoop van het model XC60 dat een compacte terreinwagen is. Het model Volvo S60 bevindt zich echter aan het einde van de cyclus en zal slechts in 2010 door een nieuw model worden vervangen. Zelfs al lijkt Volvo Cars – dat eind 2008 250 arbeidsplaatsen schrapte – er minder slecht voor te staan dan de andere constructeurs, toch heeft het bij de Duitse en Vlaamse regeringen om financiële steun verzocht, waarbij de federale steun tot het verlichten van de sociale lasten op de nacht- en ploegenarbeid werd beperkt. Volvo Cars dat een twintigtal dagen economische werkloosheid voor het eerste semester<sup>27</sup> verwacht, heeft in maart tot een loonstop besloten en verkeert in onzekerheid met betrekking tot de verkoop die door Ford was besloten: zal Gent op gelijke voet met de vestiging van Göteborg worden behandeld? Wat Volvo Trucks te Oostakker (3.000 arbeiders) betreft, is de situatie – zoals bij alle constructeurs van vrachtwagens – erg zorgwekkend, nu de productie daar in een vrije val verkeert. Na eerst 400 arbeidsplaatsen te hebben geschrapt, heeft het bedrijf de nachtploeg opgeheven en vanaf medio februari tot in de zomer economische werkloosheid van 2 tot 3 dagen per week ingevoerd. Het bedrijf heeft te maken met een teruggang in de transportsector en met geannuleerde bestellingen als gevolg van problemen bij de klanten. In hetzelfde segment van zware vrachtwagens<sup>28</sup> heeft DAF te Westerlo (1.800 arbeiders) aangekondigd 874 arbeidsplaatsen op te heffen, nog slechts een daggemiddelde van 100 voertuigen (tegen 250 verleden jaar) te halen en een belangrijke economische werkloosheid te kennen.

Bij Ford Genk (4.900 arbeiders) kent de fabriek, na het opheffen eind 2008 van 913 tijdelijke arbeidsplaatsen en het niet omzetten in januari van 200 contracten van bepaalde duur in contracten van onbepaalde duur, de vierdagenweek met meerdere bijkomende dagen van economische werkloosheid en een complete stillegging van de productie van negen dagen in april als gevolg van teruglopende verkopen voor de modellen S-Max, Galaxy en Mondeo Berlina. De levenscyclus van de twee eerste modellen loopt ten einde, en de concurrentie tussen de Europese vestigingen voor

### Uitstel voor Opel Antwerpen?

Na de zware herstructurering in 2007<sup>30</sup> vragen de 2.700 arbeiders van Opel Antwerpen, waar men nu de recessie aanvoelt, zich al verschillende maanden af of hun fabriek zal overleven als gevolg van de verontrustende evolutie van de GM-groep in de Verenigde Staten. Vanaf januari 2009 hebben de Vlaamse en de federale regeringen verschillende stappen ondernomen om Opel Antwerpen te steunen. De fabriek wordt geconfronteerd met een geleidelijk verslechterende situatie. Het



© ANDRÉ MOMMEN

de toekenning van de nieuwe generatie van beide modellen zal hard zijn. Ford Genk kan rekenen op de kwaliteit van zijn productie en op de productiviteit wegens o.a. de nabijheid van de onderaannemers, maar de directie van Ford Europe heeft een slechte herinnering aan de stakingen van begin 2008. Ford Genk heeft ongeveer 5 miljoen euro voor renovatie-investeringen en 2 miljoen euro voor scholing van de Vlaamse regering gekregen, evenals een investering van 51 miljoen euro van Ford US. In april heeft de onderneming behalve het voornemen om de productiekosten met 15 procent te verminderen, de bedienden een werktijdverkortung van 2 tot 4 dagen per week over ten minste drie maanden met een loonsverlaging zien aanvaarden. De toestand bij Ford Genk is zeker niet schitterend, maar ze is niet aan dezelfde dreigingen als bij Opel Antwerpen<sup>29</sup> blootgesteld. Wat de Belgische markt betreft daalden de gemiddelde verkopen tijdens de eerste vier maanden van 2009 met 17,3 procent. Alleen Audi en Fiat kenden een lichte groei.

eerste probleem betreft de toekomst van de productie: de cyclus van het oude model Astra loopt in 2010 ten einde en, ondanks alle beloften aan Antwerpen om, na het niet toewijzen van het nieuwe model Astra, een of twee SUV-modellen toe te kennen, heeft de directie van GM Europe nog altijd geen beslissing ter zake genomen. In vergelijking met de andere Europese vestigingen compenseert de kwaliteit van de productie geen hogere loonkosten, en dat wordt niet door het "voordeel" van het regime van de economische werkloosheid gecompenseerd.

Vanaf januari 2009 houdt de Vlaamse regering zich bezig met de verdediging van Opel Antwerpen door een garantie van 200 tot 300 miljoen euro voor het veiligstellen van de werkgelegenheid te beloven. K. Peeters en H. Van Rompuy hebben op 26 januari een brief ter verdediging van Opel Antwerpen aan C.-P. Forster en R. Wagoner gestuurd, waarin ze o.a. op de federale maatregelen voor de vermindering van de sociale lasten op nacht- en ploegenarbeid, op de gezonde financiële situatie

van de onderneming en haar productieve prestaties wijzen. H. Van Rompuy heeft A. Merkel ontmoet: ze hebben afgesproken om elkaar wederzijds te informeren, en hun gemeenschappelijke bezorgdheid met betrekking tot de situatie bij Opel uitgedrukt. Maar ten opzichte van de steun en de garanties die de Duitse regering heeft beloofd (2 miljard euro), wegen die van Vlaanderen niet zwaar door, terwijl de financiële situatie van de federale regering dusdanig is dat ze geen nieuwe initiatieven kan nemen. De grote vrees is dat de Duitse autoriteiten de redding van de eigen Opel-vestigingen zullen verkiezen, dit eventueel ten koste van de andere vestigingen.

Op 23 februari ontmoet het Vlaamse regeringstrio K. Peeters, F. Vandenbroucke en P. Ceyskens T. Wagoner en de directie van GM (en aanvullend L. Booth, de CEO van Ford) te Detroit. Ze preciseren o.a. dat Vlaanderen zou kunnen tussenbeide komen inzake innovatie via de structuur van Flanders Drive<sup>31</sup> in het kader van een Europese oplossing voor Opel. Er blijkt alsnog geen enkele beslissing genomen, noch met betrekking tot GM Europe, noch met betrekking tot Antwerpen. De GM groep wil tijd winnen, maar wil vooral overheidssteun van de kant van de betrokken Europese landen verwerven. Er worden eveneens contacten met de Duitse Länder gelegd voor het intensifiëren van informatie-uitwisseling, waaruit blijkt dat de betrokken Länder slechts via garanties aan één of meerdere privépartners tussenbeide willen komen als die bereid zijn om Opel over te nemen. In maart en april worden verschillende vruchteloze contacten met de directie van GM Europe gelegd. Naar aanleiding daarvan circuleren in de Duitse en Engelstalige media alarmerende geruchten die C.-P. Forster weigert te bevestigen. Tenslotte voegt de Vlaamse regering eind april, aan zijn garanties van 300 miljoen euro, het voorstel toe van een "sales and lease back" van de terreinen en gebouwen van Opel Antwerpen via de Haven van Antwerpen. Dat zou de fabriek, op voorwaarde dat er een levensvatbaar toekomstplan komt, 206 miljoen euro opleveren. Maar GM Europe reageert niet.

Medio mei kan nog altijd geen enkele hypothese betreffende de toekomst van Opel Antwerpen worden uitgesloten.<sup>32</sup> In

de Fiat-hypothese zou men zich aan het ergste mogen verwachten, maar de aarzelingen van de Länder en de oppositie van de vakbonden zouden dit scenario kunnen tegenhouden. De hypothese van een betekenisvolle participatie van Magna (eventueel gepaard met Russische belangen) zou voor een zeker uitstel kunnen zorgen, maar zonder ipso facto de vervanging van het oude model Astra op te lossen. Een andere hypothese: een zuiver financiële investering van een staatsfonds van de Verenigde Arabische Emiraten (Abu Dhabi) of Singapore, waardoor Opel een autonome constructeur wordt, zou eveneens geen oplossing voor de problemen van Opel Antwerpen zijn. Deze problemen kunnen enkel worden opgelost door ten minste aan twee voorwaarden op de korte termijn te voldoen: aan de ene kant ervoor zorgen dat GM Europe blijft bestaan ook na een faillissement van de hoofdvestiging.<sup>33</sup> Van de andere kant het uitwerken door de Europese directie (Opel alleen of in associatie met één of meerdere overnemers) van een industrieel plan voor een reallocatie van de te produceren modellen in functie van de capaciteit en de specificiteit van elk van de vestigingen, waarbij ook voldoende solide financiële basis voor een heroriëntatie op kleine, minder energieverslindende en "groenere" modellen beschikbaar moet zijn.

#### **De toekomst van Opel als inzet van de verkiezingen**

Zowel in Duitsland als in Vlaanderen is het overleven van de fabrieken van Opel een belangrijke inzet van de verkiezingen geworden. In Duitsland zou het faillissement van Opel het verlies van meerdere honderdduizenden arbeidsplaatsen betekenen, wat de coalitie die nu aan de macht is bij de aanstaande Bondsdagverkiezingen duur te staan zou kunnen komen. Minister voor Economie, Th. zu Guttenberg (CSU), tracht daarom voor het overleven van de Duitse fabrieken ten minste een tijdelijke oplossing te vinden. Minister van Buitenlandse Zaken en SPD-leider, F.-W. Steinmeier, is op alle fronten actief – o.a. voor wat betreft de slooppremie – om behalve Opel ook de andere constructeurs (VW, Audi, BMW, Daimler) te ondersteunen, maar ook door de vakbonden bij Opel te steunen ten einde een oplossing te vinden voor de overname op Europese

schaal, waarbij alle productievestigingen zouden open blijven en het verlies aan arbeidsplaatsen zou worden beperkt.

In Vlaanderen verplichten de naderende regionale verkiezingen van 7 juni de drie partijen aan de macht, namelijk CD&V (K. Peeters), SP.A (F. Vandenbroucke) en Open VLD (P. Ceyskens) aan de kiezer te bewijzen dat, wat ook de uitkomst voor Opel Antwerpen<sup>34</sup> moge zijn, ze het maximum van hun macht ligt, hebben gedaan om de onderneming te redden. Dat verklaart waarom F. Vandenbroucke en P. Ceyskens zich snel bij de demarches van K. Peeters aansloten, waarbij zij het monopolie van de laatste om hierover in de media te communiceren contesteerden. Ondanks de beloofde hulp<sup>35</sup> ontsnapt het lot van Opel Antwerpen, zoals we al zagen, aan hun macht, maar in geval van faillissement kan dat, ten minste in het Antwerpse, geen te verwaarlozen invloed hebben op de verkiezingsuitslag.

#### **De veranderingen in de automarkt**

Over het algemeen zal de mondiale automarkt tijd nodig hebben om de effecten van de huidige recessie te verteren. Ze zal ongetwijfeld er anders gaan uitzien. Aan de ene kant zullen de opkomende landen (China, India, Latijns Amerika) en hun constructeurs een groter aandeel nemen ten nadele van de grote Amerikaanse (in deconfiture), Japanse (in grote moeilijkheden) en Europese (grote concurrentie op een quasi verzadigde markt) constructeurs. Daaruit zullen niet alleen nieuwe hergroeperingen en nieuwe allianties tussen constructeurs voortkomen, maar ook een kapitaalstructuur met een groeiende invloed van investeerders uit het Midden-Oosten (de Verenigde Arabische Emiraten), China, India, zelfs Oost-Europa (Rusland) op de Europese markt. De toekomst zal, zoals overal elders, ongetwijfeld aan kleinere, compactere, lichtere en duurzamere, van spitstechnologie voorziene wagens zijn die minder energie vreten en minder CO<sub>2</sub> uitstoten. Men zal dus belangrijke investeringen moeten plegen eer de constructeurs vanaf 2010 of 2011 de industriële productie ervan op de markt kunnen brengen.

Tenslotte moeten de vakbondsorganisaties met betrekking tot de te verwachten

hergroeperingen en allianties, herstructureringen, zelfs sluitingen en verlies van arbeidsplaatsen reageren. Op de Europese markt kunnen ze zich er niet meer mee vergenoegen om de bezitters van de economische macht (of hun afgevaardigden) in de verschillende Europese ondernemingsraden of de regeringen te interpellieren en van hen een politiek van behoud van werkgelegenheid te eisen. Ze moeten hun eisen zonder onderscheid naar constructeur kracht bijzetten, dit met als driedelig doel om de werkgelegenheid, de arbeidsvoorwaarden en de innovatie in de vorm van schone, en dus milieuvriendelijke voertuigen te coördineren.

14 mei 2009

Vertaling: André Mommen

## NOTEN

- 1 M. Capron, "De financiële crisis en de recessie: een schadelijke cocktail voor de reële economie", in *Vlaams Marxistisch Tijdschrift*, jg. 43, nr. 1, blz. 38-43.
- 2 In maart stelt de Amerikaanse regering haar voorwaarden voor de hulp aan GM: een vermindering van de structurele kosten en van de schulden, via o.a. een verzoek aan de schuldeisers om hun vorderingen voor tweederde om te zetten in een kapitaalsparticipatie, en een zich toeleggen op de productie van minder vervuilende auto's. De regering verkrijgt daarbij op 27 maart het ontslag van R. Wagoner, de CEO van GM, en zijn vervanging door F. Henderson. Men verwijt Wagoner zijn te routinieuze aanpak bij het herstellen van de rendabiliteit door middel van opeenvolgende bezuinigingen en vooral zijn falende investeringen in innovaties.
- 3 Op 21 april krijgt GM nog een overheidskrediet van 5 miljard dollar nadat het verlies van GM gedurende de eerste trimester 4,5 miljard euro bedroeg.
- 4 GM zocht vanaf het einde van 2008 om zijn Zweeds filiaal Saab te verkopen.
- 5 Een groep van minderheidsschuldeisers van Chrysler weigerde inderdaad om haar schulden met tweederden te verminderen, wat dan de faillissementsaanvraag veroorzaakte.
- 6 De participatie kan oplopen tot 35 procent en op termijn tot zelfs 51 procent.
- 7 Dit pensioenfonds wordt door de *Union of Automobile Workers* beheerd. De belangen van de gepensioneerden zouden echter op klassieke wijze in conflict kunnen komen met die van de arbeiders die bezorgd zijn voor het verdedigen van hun loon en hun rechtspositie.
- 8 Deze nieuwe groep stelt ongeveer 104.000 arbeiders (van wie 52.000 bij Fiat) te werk en haar gezamenlijke productie zou 4,2 miljoen voertuigen in 2008 hebben bedragen.
- 9 De verkoop van vracht- en bestelwagens daalde met 38 procent, de verkoop van zware vrachtwagens kelderde met 46 procent.
- 10 Eind maart neemt PSA trouwens afscheid van zijn CEO Chr. Streiff.
- 11 Deze premie van 2.500 euro wordt toegekend, indien een voertuig dat ouder is dan negen jaar, wordt ingeruild voor een nieuwe wagen, zonder dat daar echter milieucriteria voor in overweging worden genomen. Deze maatregel die beperkt in de tijd is, verschaft enkel een

- tijdelijke steun aan de sector die een nieuwe daling van de productie in 2010 zou kunnen kennen.
- 12 Saab ontsloeg 750 van de 4.800 arbeiders van de fabriek in Trollhättan dat ten andere drie nieuwe modellen zou kunnen produceren.
- 13 De vakbonden van Opel hebben trouwens een Europese actiedag op 26 februari georganiseerd en ze zijn meerdere malen in de Europese ondernemingsraad opgekomen voor een autonome en levensvatbare structuur voor Opel voor alle productievestigingen.
- 14 Vanaf het einde van februari laat de Vlaamse regering bij monde van K. Peeters weten dat het wil meewerken aan de redding van Opel en dat zij daarvoor contact met de leiders van de Länder heeft opgenomen ten einde informatie uit te wisselen.
- 15 De Duitse regering heeft een reddingsfonds van 100 miljard euro geschapen om de ondernemingen in moeilijkheden te helpen.
- 16 Men vernam in het begin van maart dat deze brevetten in de Verenigde Staten in een filiaal GM-GTO zijn ondergebracht en als onderpand dienen bij de Amerikaanse schatkist voor het verkrijgen van de eerste overheids-hulp. Wat zal hiermee gebeuren mocht GM failliet gaan – wat waarschijnlijk is – onder de voorwaarden van *chapter 11* op 1 juni?
- 17 Daarbij is de Europese dealergroep van Opel (Euroda) bereid om meerdere miljoenen euro te investeren.
- 18 In het eerste trimester van 2009 boekte de Fiat groep een nettoverlies van 411 miljoen euro en een daling van 17,6 procent van de verkoop.
- 19 Interview in *De Morgen*, 4 mei 2009.
- 20 Dat verklaart waarom Marchionne graag op de garanties van 3,3 miljard euro die de Duitse regering zou verstrekken, wil rekenen.
- 21 De twee constructeurs bevinden zich op de Europese markt trouwens erg dicht in elkaars nabijheid, met Opel dat in 2008 1,458 miljoen wagens verkocht tegen 1,279 miljoen voor Fiat.
- 22 Deze kandidatuur kreeg de steun van de Russische oligarch O. Deripaska die de Russische constructeur Gaz controleert, evenals de Russische bank Sberbank. Dit consortium zou in aanmerking willen komen voor een meerderheidsparticipatie in Opel, ook al is de kandidatuur niet officieel ingediend.
- 23 De namen van Antwerpen, Ellesmere Port en Luton worden het vaakste genoemd.
- 24 Fiat heeft een sterke inplanting in Brazilië; GM bezit o.a. fabrieken in Argentinië en Chili.
- 25 Het is tekenend dat meerdere leiders van de GM-groep, onder wie C.-P. Forster, hun GM-aandelen van de hand deden (*L'Écho*, 13 mei 2009). Dat zegt al genoeg over hun vertrouwen in de toekomst van de groep!
- 26 Over het algemeen kennen de onderaannemers een gemiddelde daling van hun activiteit met 20 procent, draaien hun fabrieken op halve kracht en is de economische werkloosheid hoog, zoals bij Bosch-Tienen en Johnson Controls. De leverancier van onderdelen voor hybride voertuigen, Punch Power Train te Sint-Truiden, heeft trouwens 100 van de 220 arbeidsplaatsen opgegeven.
- 27 De 450 bedienden zijn onderworpen aan een tijdscrediet, waardoor tot augustus 2009 hun arbeidstijd met 10 procent vermindert.
- 28 De productie van bussen en reisbussen is eveneens getroffen. Van Hool te Lier (4.200 arbeiders) kent een productiedaling met 20 procent en economische werkloosheid, terwijl VDL-Jonckheere zegt nog maar werk tot in juli 2009 te hebben.
- 29 Bij Audi Brussels daarentegen wordt het werk – als gevolg van de voorbereidende werkzaamheden ten aanzien van de productie van de Audi A1 vanaf 2010 – in

- twee ploegen over vijf dagen georganiseerd voor een bijkomende productie van de Polo en de A3.
- 30 M. Capron, "Opel Antwerpen: een *stop-and-go-staking*", in *Vlaams Marxistisch Tijdschrift*, jg. 41, nr. 3, 2007, blz. 23-27.
- 31 Dit centrum voor onderzoek en innovatie brengt universitaire onderzoekers en constructeurs samen om te innoveren inzake hybride voertuigen.
- 32 Zie "Snelschaak om Opel", in *De Morgen*, 6 mei 2009.
- 33 De Duitse regering waagt zich in die zin aan het vinden van een juridische oplossing waardoor het geheel van GM Europe tijdelijk in een speciaal fonds (een trustfonds) wordt ondergebracht zonder te worden meegesleurd na een faillissementsaanvraag van GM in de Verenigde Staten. Zie *De Morgen* en *l'Écho*, 12 mei 2009.
- 34 In geval van faillissement kan het verlies aan arbeidsplaatsen bij Opel Antwerpen en bij het geheel van onderaannemers oplopen tot 10.000 personen.
- 35 De hulp wordt door P. De Grauwe betwist. Volgens hem moet men niet in dezelfde fout vervallen als tijdens de steun aan de staalindustrie, maar eerder de hulp richten op werkelijk innoverende sectoren die een industriële toekomst in zich dragen. "De Waalse staalindustrie en de Vlaamse autoassemblage", in *De Morgen*, 7 maart 2009.