

## **Jo Van Biesebroeck verwacht geen heil van voorstel Peeters-Van Rompuy om Antwerpse fabriek te helpen**

De Morgen – 18/02/09

De overheid kan Opel niet redden

Jo Van Biesebroeck is professor Economie aan de KU Leuven. Hij voert onderzoek naar de auto-industrie en adviseert de Canadese overheid inzake industrieel beleid en internationale handel.

De mogelijke sluiting van Opel Antwerpen treft 10.000 banen, waarschuwen de vakbonden. Ook als dat ergste scenario zich voltrekt (bij het ter perse gaan van deze pagina's was daarover geen uitsluitel), raadt Jo Van Biesebroeck de overheid af belastinggeld te investeren: 'Als er met productie in Antwerpen meer geld te verdienen viel, zouden ze die fabriek wel openhouden, zeker?'

Op het ogenblik dat ik dit schrijf lijkt het lot van Opel Antwerpen bezegeld. Onlogisch is dat niet, maar kan, en moet de Belgische overheid ter hulp snellen? Alleszins moet ze twee keer nadenken over de geboden staatswaarborg van 300 miljoen euro.

Want dat was wat we onlangs lazen: dat mijn Belgische premier Herman Van Rompuy en mijn Vlaamse minister-president Kris Peeters een brief geschreven hadden naar de top van General Motors Europe. Ze boden blijkbaar een waarborg van 200 tot 300 miljoen euro om de Opelfabriek in Antwerpen toch alsjeblieft iets langer open te houden. Met welk mandaat nemen zij zo'n initiatief?

Laat ons de situatie van Opel nog eens schetsen. Ten eerste is iedereen ervan overtuigd dat de automobielsector, vooral in Europa en Noord-Amerika, al geruime tijd kampt met een structurele overcapaciteit. Er moeten moeten met andere woorden dringend heel wat fabrieken dicht. De huidige Opel Astra wordt in de EU in vijf fabrieken geassembleerd (waaronder Antwerpen), maar General Motors krijgt al die Astra's al lang niet meer verkocht. Het wil het volgende model (voor 2009) slechts in vier fabrieken assembleren. Ten derde, ook dat is bekend, is Antwerpen er volgende keer niet meer bij.

Hoe je van deze uitgangspunten uitkomt bij een brief waarin Van Rompuy en Peeters General Motors 300 miljoen van ons belastinggeld aanbieden - met permissie - maar dat versta ik niet goed. Ik twijfel er niet aan dat de arbeiders van Opel in Antwerpen enorm goed werk leveren, maar General Motors heeft beslist dat van de vijf fabrieken Antwerpen het minst toekomst biedt. Ik weet ook niet waarom, maar laten we de keuze van de eigenaar vertrouwen. Als er met productie in Antwerpen meer geld te verdienen viel, zouden ze die fabriek wel openhouden, zeker? Bij mijn weten is er geen enkel bewijs dat overheidssteun van andere landen de keuze van General Motors beïnvloed heeft.

Ik begrijp niet goed wat Van Rompuy en Peeters hopen te bereiken. Ze hebben waarschijnlijk liever dat General Motors zijn fabriek in Bochum (Duitsland) sluit om Antwerpen te kunnen openhouden. Dat vind ik als loyale Belg natuurlijk ook een goed idee, maar dan is hun overleg met bondskanselier Angela Merkel toch wel erg hypocriet. Of misschien willen ze dat General Motors gewoon alle vijf de fabrieken openhoudt en dat de belastingbetalers de verliezen in de volgende jaren gewoon bijpassen. Maar uitgerekend dit kortetermijndenken is de grote reden voor de overcapaciteit en algemene malaise in de sector.

Te duur

De kans dat de vestiging van Opel in Antwerpen zou dichtgaan, was al bijzonder groot zonder de enorme verkoopsterugval. Velen vrezen nu dat Opel drie van zijn negen Europese assemblagefabrieken zal moeten sluiten en Antwerpen is het enige dat nog geen toekomstig product heeft toebedeeld gekregen. Zelfs met een doorgedreven besparingsronde is de kans op faillissement van General Motors in de Verenigde Staten en zelfs van Opel in Europa niet onbestaande. Niemand rekent er ook op dat de 'overheidsgaranties' die nu her en der uitgereikt worden ooit terugbetaald zullen worden.

De ervaring van General Motors om de Astra vorig jaar in Noord-Amerika te koop aan te bieden is ook instructief. In Europa is dit model al sinds mensenheugenis in de top 10 van de best verkochte modellen; zelfs op nummer 1 in 2006. In 2008 zijn er 11.968 Saturn Astra's verkocht aan de andere kant van de oceaan. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat zijn hoge verkoopprijs daar voor iets tussenzit. Een Astra kost minstens 10 procent meer dan de Ford Focus (Europese Auto van het Jaar in 1999) maar wel lokaal geproduceerd in Wayne, Michigan.

Voor de prijs van een Astra met automatische versnellingsbak en 1.8L-motor, na korting zo'n 15.750 dollar in de Verenigde Staten, kocht je ook een Dodge Caravan die toch een paar maten groter is. Diezelfde Astra staat momenteel op de Opelwebsite te koop voor 17.562 euro (exclusief BTW). Zowat 40 procent duurder. De productie in Europa is gewoon te duur om het elders in de wereld te halen van de concurrentie. De ironie wil natuurlijk dat die wagens voor de Amerikaanse markt in België gemaakt werden.

#### Miljoenen beter besteden

De economische crisis maakt het verstaanbaarder dat onze regeringsleiders wat paniekvoetbal spelen, maar met 300 miljoen euro? In het huidige klimaat is het natuurlijk onbegonnen werk om een groot deel van de Opelwerknemers snel aan een andere baan te helpen, maar hoelang kan een bedrijf overleven zonder deugdelijk businessplan?

In Canada heeft General Motors een paar jaar geleden een van zijn vier autofabrieken gesloten, exact twee maanden nadat een steunpakket van bijna 400 miljoen dollar voor nieuwe investeringen met de federale en provinciale overheden was goedgekeurd. Je kunt het General Motors ook moeilijk kwalijk nemen. Ze vechten voor hun overleven en als iemand hun een hoop miljoenen toesteeft zeggen ze natuurlijk niet neen. Onze politici daarentegen zouden zich beter bezinnen waar onze schaarse euro's het best besteed worden om iets aan de crisis te doen.

In het huidige klimaat is het natuurlijk onbegonnen werk om een groot deel van de Opelwerknemers snel aan een andere baan te helpen, maar hoelang kan een bedrijf overleven zonder deugdelijk businessplan?