

GM leidt Opel schuldenvrij naar Magna

Ook waardevolle patenten voor zakensedans en elektrische auto naar Duitse dochtermaatschappij

ANALYSE
BAS KURSTJENS

Opel kan Magna nauwelijks nog ontglippen. General Motors plaatste zijn Europese activiteiten gisteren schuldenvrij in zijn Duitse dochtermaatschappij. De aanstelling van de Canadees-Oostenrijkse onderdelenproducent tot Opelkoper door de Duitse regering is daardoor nog maar een formaliteit.

De beslissing van General Motors alle Europese fabrieken samen met alle patenten maar zonder schulden in zijn Duitse dochterbedrijf te plaatsen, is nog maar eens een duidelijk bewijs dat GM inzet op een overname van Opel door Magna. GM laat Opel op deze manier immers achter als een van de gezondste autobouwers in Europa. Wereldwijd zijn er nauwelijks autoproducenten te vinden die volledig schuldenvrij zijn. Enkele Chinese autobouwers hebben een gezonde balans, maar die missen dan weer de rijke catalogus aan patenten en technische ontwikkelingen die Opel van GM meekrijgt.

Onder die patenten vallen ook de rechten op het GM-platform Epsilon II. Dat is de goednieuwe basisarchitectuur waarvoor een reeks van kleine tot grote middenklassewagens van GM en zijn dochters kan worden gebouwd. Het platform dient onder meer voor de succesvolle nieuwe zakensedan Opel Insignia en in die toekomst zeker voor nog veel meer modellen.

Opel zou ook de rechten op de Chevrolet Volt meekrijgen. Dat is de eerste productierijpe elektrische auto van GM die in Europa zal worden verkocht als de Opel Ampera. Dit model en de bijbehorende patenten gelden als cruciaal voor een duurzame toekomst voor de Europese autobouwer.

De enige reden die GM zou kunnen hebben om zijn Europese dochter te gezond achter te laten, is dat het er zelf niet toe kan blijven om mee van de verwachte



Fiat-topman Sergio Marchionne ziet zijn droom over een combinatie van Fiat, Opel en Chrysler in duigen vallen, nu GM zijn Europese divisie schuldenvrij en bomvol waardevolle patenten achterlaat.

winsten te kunnen profiteren. Van de vier kandidaat-kopers die nog overblijven voor Opel, is Magna de enige die in een duidelijke participatie voor GM in Opel voorziet. Sterker nog, GM zou met de Russische staatsbank Sberbank de grootste aandeelhouder worden. Volgens het Magna-plan houdt GM 55 procent en krijgt Sberbank een even grote participatie. Magna neemt 20 procent van de aandelen over, waarna er nog 10 procent overblijft voor de werknemers en eventueel de Europese Opel-dealers.

Het plan van Sergio Marchionne, de gedelegeerd bestuurder van Fiat, voorziet in een volledige overname van Opel, waarna het merk zou worden samengevoegd met Fiat en Chrysler om vervolgens naar de beurs te worden gebracht. Voor GM als aandeelhouder is in het Italiaanse plan geen plaats, waardoor het Amerikaanse concern er geen enkel belang bij zou hebben zijn Europese dochter te gezond mogelijk

GM laat Opel achter als een van de gezondste autobouwers in Europa.

achter te laten. Daar komt nog bij dat analisten erop wijzen dat GM een structurele afkeer van Fiat heeft omdat het door de verkoop van Opel de concurrentiepositie van Fiat zou verbeteren. Ook de kandidatuur van de Chinese automaker Beijing Automotive (BAIC) zou op strategische bezwaren van GM stuiten omdat het Chinese concern Opel niet meer als puur Euro-

pees merk zou willen houden. BAIC zou de auto's over de hele wereld willen verkopen, inclusief Zuid-Amerika en Azië, waar GM zelf soortgelijke auto's verkoopt.

DRUK

Met zijn indirecte voorkeur voor Magna heeft GM gisteren ook meteen de druk op de Duitse regering verhoogd. Die liet bij monde van de federale minister van Economische Zaken de afgelopen dagen steeds maar weer weten dat de biedingen van de kandidaat-kopers van Opel 'onvoldoende' waren

en dat ze dringend moesten worden verbeterd als favoriet van Berlijn. Wellicht daarom heeft de Duitse regering gisteren op het laatste moment haar beslissing over Opel uitgesteld. Het voorbehoud dat Berlijn bij de voorstellen van Magna heeft is dat het Canadees-Oostenrijkse concern zwar het mes wil zetten in het personeelsbestand van de Opel-fabriek in Bochum en daarmee de machtige deelstaatspremier Jürgen Rüttgers tegen de haren heeft ingestreken.

Morgen Europees overleg over GM en Opel

De ministers van Economische Zaken van de vier Europese landen met een Opel-fabriek op hun grondgebied overleggen morgen in Brussel over een gemeenschappelijk aanpak van het Opel-dossier. Het gesprek komt er op initiatief van de Europese Commissie, nadat Vlaams minister-president Kris Peeters (CD&V) en federaal premier Herman van Rompuy (CD&V) dinsdag een gepolkeerde brief geschreven hadden aan Commissievoorzitter José-Manuel Barroso over het solistische optreden van de Duitse overheid. Volgens de Europese commissaris voor Industriebeleid, Günther Verheugen (foto), zullen de ministers morgen 'informatie uitwisselen en de diverse acties coördineren'.



Günther Verheugen

VOLVO

Opel is niet het enige auto-dossier dat morgen op Peeters' agenda staat. De Vlaamse minister-president zal in Brussel een onderhoud hebben met de Zweedse minister van Economische Zaken, Maud Olofsson, over Volvo Cars. De Vlaamse regering is bereid de Zweedse luxadochter van Ford maar wel honderden miljoenen aan kredietgaranties te vertrekken, terwijl Stockholm daar vooralsnog niet in wil meegaan.

DAK

'Impact sluiting Opel Antwerpen valt mee'

Macro-economen relativeren gevolgen voor Belgische economie

ILSE DE WITTE

He groot is de impact op de Belgische economie van een eventuele sluiting van Opel Antwerpen? Volgens Belgische economen valt die al bij al nog mee.

Bij Opel Antwerpen werken 2.700 mensen. Een sluiting van Opel Antwerpen betekent dus niet noodzakelijk dat er 3.500 banen bij de toeleveranciers verloren gaan, maar het is duidelijk dat er duizenden jobs op het spel staan. Voor de betrokkenen is dat een drama, voor de Belgische economie niet. 'Zowel openhouden als sluiten brengt kosten voor de Belgische staat met zich mee', zegt professor Jan Bouckaert van de Universiteit Antwerpen. 'Vraag of laat moet er gesneden worden bij Opel Antwerpen, het vertragen van de sluiting heeft een prijskaartje'.

Vlaams minister van Economie Patricia Ceyens vindt dat 'een verkeerde logica'. 'Protectionisme



Opel Antwerpen openhouden heeft ook een prijs.

of politieke factoren kunnen Opel Antwerpen behouden, maar als de bedrijfseconomische logica doorweegt, staat Antwerpen er goed voor'.

Niet iedereen is het er mee eens dat de fabriek een toekomst heeft in een sector met overcapaciteit en een dalende vraag. Te vind het erg om te zeggen, maar die benen hadden jaren geleden moeten verdwijnen', stelt Jo Van Biesebroeck, professor aan de KULeuven. 'GM kondigde drie jaar geleden aan dat er een fabriek te veel was in Europa en dat Antwerpen het minste toekomst had. De kans dat Antwerpen dicht moest, was al groot voor de huidige verkoopstrategie'. 'Politici denken aan de verkie-

zingen, ze zijn niet geïnteresseerd in de kosten van het openhouden of het sluiten', vervolgt Van Biesebroeck. 'Klachat het directe effect van op het bbp van België op niet meer dan 500 miljoen euro.' Ook Philippe Ledent van ING relativiseert. 'Het verdwijnen van Opel Antwerpen zou een schok zijn, maar de invloed van één bedrijf op de economie is niet zo groot. België telt 4,5 miljoen werknemers. In 2004 werkten er nog 5.100 mensen bij Opel Antwerpen, vandaag bijna de helft', merkt Ledent op. 'Opel maakt minder dan 0,1 procent van het bbp uit. Er is een negatieve effect op het consumentenvertrouwen, maar dat duurt slechts een of twee kwartalen'.

Redding van Opel gaat maanden duren

Geen gedetailleerd plan voor Duitse federale verkiezingen | Getouwtrek om staatssteun

BAS KURSTJENS

De overdracht van de Europese fabrieken aan zijn Duitse dochter Adam Opel markeert vooral het startpunt voor het lange verhaal dat zich rond het toekomstplan van Opel en Vauxhall dreigt te ontploffen.

Eerst zal vandaag de Duitse regering duidelijk maken welke van de vier overnamekandidaten voor Opel haar voorkeur heeft. Hoevel de uiteindelijke beslissing over Opels nieuwe partner nog altijd in Detroit genomen wordt, is de rol van Berlijn cruciaal. De Duitse regering kan de broodnodige staatsgaranties en noodkredieten verstrekken om Opel de komende maanden door te helpen.

Daarna moet uiterlijk tegen zondag bijeenkomst van General Motors erop besluiten worden genomen of het een gezond en levensvatbaar deel van een verkopsterfus is. Daar zal ook het leeuwendeel van de schuldenberg van 27,2 miljard dol-

lar in ondergebracht worden. De toekomst van de Europese activiteiten en het op dat moment minder prioriteit dan het wel en wee van de Amerikaanse tak.

Vlak voor of direct na het aanvragen van het gerechtelijk akkoord in de Verenigde Staten kan de Duitse regering Opel in een trustfonds met een onafhankelijk bestuurder plaatsen.

De Duitse federale regering heeft onderzocht tussen een plan klaar waarbij enkele overheidsbanken op federaal en deelaandelen tot 1,5 miljard euro aan noodkredieten verlenen om Opel operationeel te houden.

Daarmee moet Opel het normaal gesproken zien te redden tot na de Duitse bondsdagverkiezingen op 27 september. De sociaal-democratische en christendemocratische regeringspartijen willen de mogelijke electorale schade van

haar verstrekte noodkredieten ter waarde van 19,4 miljard dollar (14 miljard euro) terug, waardoor GM uiterlijk maandag een gerechtelijk akkoord zal moeten aanvragen.

In de daarop volgende weken zal alsnog geprobeerd worden de onwillige obligatiehouders een schuldsanering af te dwingen, waarna de Amerikaanse overheid, de schuldeisers en de vakbonden het grootste deel van de GM-aandelen in handen krijgen en de sanering van de Amerikaanse activiteiten kan beginnen. Die sanering onder bescherming van een gerechtelijk akkoord kan maanden en wellicht zelfs jaren duren.

De toekomst van de Europese activiteiten heeft minder prioriteit dan het wel en wee van de Amerikaanse tak.

Zo kan er abrupt een einde worden gemaakt aan langlopende contracten en kunnen bedrijfsdelen schuldenvrij worden verkocht. Voorts krijgt het zielogende bedrijf aanzienlijk meer middelen in handen om een schuldsanering af te dwingen. In

Amerikaans gerechtelijk akkoord biedt stevige kans op doorstart

Door de afkering van het schuldsaneringsplan door de obligatiehouders van General Motors is een gerechtelijk akkoord voor Amerika's grootste autobouwer vrijwel onvermijdelijk. De Amerikaanse faillissementswetgeving is echter veel minder effectief dan in België. Als de rechter een gerechtelijk akkoord

heeft toegekend, staat het noodlijdende bedrijf een aantal pandrechten ter beschikking. Zo kan er abrupt een einde worden gemaakt aan langlopende contracten en kunnen bedrijfsdelen schuldenvrij worden verkocht. Voorts krijgt het zielogende bedrijf aanzienlijk meer middelen in handen om een schuldsanering af te dwingen. In

plaats van de gebruikelijke 90 procent hoeft onder Chapter 11 nog maar een veel kleiner percentage van de schuldeisers in te stemmen met een schuldsanering. De handelsrechter moet daar wel steeds toestemming voor geven.

MAATPAK

Zo is het gerechtelijk akkoord een maatpak voor bedrijven in moeilijkheden. De rechter heeft verregaande bevoegdheden om het bedrijf op adem te laten komen en de eigen reorganisatie te organiseren. Daardoor geldt een gerechtelijk akkoord in de VS ook

een grote sanering bij Opel vlak voor de verkiezingsdag koste wat het kost vermijden.

Wie de toekomstige overname van Opel ook zal zijn, zal de details van de onvermijdelijke herstructurering bij Opel zullen daarom zeker nog een aantal maanden op zich laten wachten. Ook de exacte toekomst van de Opel-fabriek in Antwerpen zal daarmee nog maanden ongewis blijven.

De gedelegeerd bestuurder van Fiat, Sergio Marchionne, heeft de Vlaamse minister-president Kris Peeters (CD&V) weliswaar bevestigd dat de fabriek aan de Noordleraar openblijft, maar het is volstrekt onduidelijk met hoeveel werknemers, met welke productie en met welke modellen.

De grote favoriet voor de overname van Opel, het Canadees-Oostenrijkse Magna, zegt naar andere autobouwers voor Antwerpen te zoeken, als het erin slaagt Opel te redden. Die zoektocht zal, zeker in de huidige crisis in de autosector, waarschijnlijk nog maanden duren.

veel minder dan in Europa als het voorpartaal van een faillissement.

Tal van grote Amerikaanse concerns hebben geruime tijd onder Chapter 11 gefunctioneerd en zijn er vervolgens ook weer uitgerukt. Vooral bij luchtvaartmaatschappijen was het gerechtelijk akkoord de voorbije jaren populair. Zo herzezen United Airlines, Delta en Northwest Airlines nakorte of langere tijd uit Chapter 11. Ook het olieconcern Texaco overleefde Chapter 11. Amerika's op twee na grootste autobouwer Chrysler troeg ook kortere maanden geleden een gerechtelijk akkoord. 9x