JOHANNES VAN BIESEBROECK, PROFESSOR ECONOMIE KU LEUVEN

VOER VOOR EEN REVOLTE

Heeft het zin dat een overheid 'haar' automobielindustrie bijspringt met miljarden staatssteun? Of is dat weggegooid geld dat in een diepe put verdwijnt? Professor Economie Johannes Van Biesebroeck van de KU Leuven heeft er al lang en diep over nagedacht en is duidelijk in zijn conclusies. 'De overheid kan zich maar beter terugtrekken uit het debat.'

FREDERIC PETITJEAN

LEUVEN | Van Biesebroeck ontvangt ons in zijn bescheiden kantoor, in een van de gebouwen van de KU Leuven. Hij is nog niet zo lang geleden teruggekeerd uit Canada, waar hij *asssociate professor* was aan het departement Economie van de Universiteit van Toronto. Het verblijf heeft zijn sporen nagelaten: zijn Nederlands wordt regelmatig doorspekt met wat Engelse *slang*.

'In opdracht van de Canadese overheid hebben we daar veel gewerkt rond de auto-industrie', legt hij uit. 'Canada heeft een vrijhandelsverdrag gesloten met Korea en de enige overlap wat betreft producten zijn auto's. Canada stuurt papier en hout richting Korea en zij leveren *cell phones* en elektronica. Het enige wat beide landen exporteren naar elkaar, zijn wagens. Onze opdracht was om te kijken welke impact dat verdrag zou hebben op de Canadese economie.'

Dat mag dan wel een recent project zijn, Van Biesebroecks interesse voor de automobielsector gaat nog veel verder terug. In 2001 behaalde hij een doctoraat aan de Universiteit van Stanford, de titel van zijn dissertatie luidde toen *Essays on Productivity: Applications to Automobile Assembly and African Manufacturing*.

Hij is momenteel als researcher onder meer verbonden aan het MIT in Boston en (voordien) aan het Auto21-project van het Canadese Network of Centres of Excellence. Aan beide instituten doet en deed hij onderzoek naar de automobielindustrie. Hij was ook gastprofessor aan de Victoria University in Wellington, Nieuw-Zeeland. Van Biesebroeck heeft al tientallen artikelen, onderzoeksrapporten en papers geschreven over de automobielindustrie, *manufacturing*, productiviteit en de rol van de overheid.

Laten we misschien nog even in de Verenigde Staten blijven. Hoe schat u de overlevingskansen van General Motors in, nu ze van de verdrinkingsdood zijn gered door de Amerikaanse overheid?

'Wel, ik denk dat ze wel een kans maken. GM is natuurlijk een gigantisch groot bedrijf, waarvan nu de gezonde delen zijn samengevoegd en de slechte delen zijn afgestoten. Ze hebben ook maar vier merken meer en dat zijn sterke merken. Behalve misschien Buick, maar die doen het dan weer vrij goed in China.'

'Ze zijn voor een deel ook geherconnecteerd aan Delphi, hun onderdelendochter die een tijdje geleden werd geliquideerd. Ik heb het altijd gek gevonden dat er nu zo veel aandacht aan GM wordt besteed, terwijl het faillissement van Delphi niet veel meer dan een *fait divers* was. Nochtans was Delphi bijna net zo gigantisch als GM, er werkten daar 250.000 mensen.'

'Ze hebben misschien nog wel een beetje een imagoprobleem in de VS, veel mensen vertrouwen de wagens van GM niet echt. Japanse wagens blijven meer dat kwaliteitsaura hebben, in de VS zijn ze nochtans heel wat duurder dan *domestics*. Nochtans zie je in de onderzoeken van bijvoorbeeld J.D. Power dat de kwaliteit er met reuzensprongen op vooruit is gegaan. Consumenten denken waarschijnlijk, nu ze aan het besparen zijn, zullen ze de hoekjes er afsnijden, maar dat blijkt niet zo te zijn.'

'Ik heb ook de indruk dat ze hun zelfvertrouwen al goed hebben teruggevonden. Heb je de laatste post op hun blog al gezien? GM zegt daar effenaf dat het met RHJ wil werken voor Opel en dat Magna voor hun niet meer hoeft. Ik zie meteen een mooie tegenstelling: GM is wel een staatsbedrijf, maar twee staten hebben totaal verschillende verwachtingen. De Duitsers willen hun werkgelegenheid redden en de Amerikanen willen een goede *return on investment*. Kan nog boeiend worden.'

> 'De Duitsers willen hun werkgelegenheid redden en de Amerikanen willen een goede return on investment'

Die 'return on investment' zal wel alleen worden behaald als de verkoopcijfers weer een normaal niveau halen.

'Ja, maar wat is een "normaal niveau"? Dat is de vraag. De voorbije vijf jaar heeft de autosector recordverkopen geboekt, was dat het normale niveau of was dat uitzonderlijk? Je zit in Europa nu ook met de schrootpremie, wat een enorme stimulans aan de verkoop heeft gegeven. Waarschijnlijk zitten daar een heleboel vooruitgeschoven aankopen in, maar toch ook niet allemaal, want daarvoor is de stijging te groot.'

'Dat is natuurlijk ook positief voor de werkgelegenheid, maar daar is de verdeling dan weer niet mooi geregeld. In de Duitse Opelfabrieken zal het effect een stuk minder zijn dan bijvoorbeeld in Zaragoza, waar veel kleine modellen worden gemaakt. Audi Vorst profiteert daar nu ook van met zijn VW Polo.'

Uit enkele opiniestukken van uw hand meen ik te kunnen opmaken dat u nogal wat vragen heeft bij de redding van GM door de overheid.

'Wel, als je ziet met wat voor hallucinante bedragen daar werd gegoocheld, kan je het toch niet anders dan vreemd vinden dat daar geen revolte van is gekomen. Ik vind dat de bevolking bijzonder meegaand is geweest. GM Canada krijgt per werknemer die het houdt, ongeveer 900.000 euro van de overheid. De helft van dat geld gaat dan ook nog eens meteen naar de pensioenkas van het bedrijf.'

'Het probleem is echter dat die vraag voor overheidssteun van de autosector om de vier of vijf jaar terugkomt. Bij elke nieuwe modelwissel is het zover. Volvo verkoopt zijn auto's met veel verlies in de VS, want de euro is veel te duur geworden. *Common sense* zou dan zeggen: produceer in één fabriek in de VS en in één fabriek in Europa. Maar ja, daar wil geen enkele politicus aan, natuurlijk. En dan heeft Volvo Gent nog het geluk dat het verschillende modellen maakt. Die luxe heeft Opel Antwerpen niet: met de Astra is het daar *make or break*. Nu ja, dat Antwerpen dichtgaat, is eigenlijk al jaren geleden beslist, toen ze de nieuwe Astra niet kregen. Als we ook 900.000 euro per persoon zouden geven aan GM, zouden ze het wel openhouden, hoor, maar laten we hopen dat het nooit zo ver komt.'

Behalve de auto-industrie heeft ook de bankensector zijn deel gekregen, maar voor andere industrieën lijkt de overheid heel wat minder inschikkelijk. Hoe komt dat?

'De politiek heeft altijd veel aandacht gehad voor de autosector, het is een heel visibele industrie die ook veel nevenbanen creëert. Dat is niet alleen in Europa of de VS zo. Wist u dat in China in 26 van de 30 provincies een autofabriek staat? Op een paar uitzonderingen na zijn die allemaal klein en verlieslatend, maar elke provincie moét er eentje hebben, want auto's zijn sexy.'

Het is vooral de overcapaciteit die de industrie nu parten speelt. Hoe is het zover kunnen komen?

'Oh, maar niet élke fabriek kampt met overcapaciteit. Het is nu eenmaal zo dat het zinvol is om auto's ter plaatse te bouwen waar de vraag is. Een auto assembleren kost pakweg 1.500 dollar. Een auto verschepen van de ene kant van de

●●●
Lees verder blz. E6