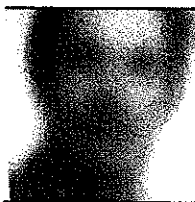


JOHANNES VAN BIESEBROECK vindt dat overheden autofabrieken onbezonnen geld blijven toesteken

Zonder staalharde strategie geen belastinggeld voor automobiel

Net zoals hun buitenlandse collega's hameren de Vlaamse ministers er steeds weer op dat er enkel geld kan worden gestoken in bedrijven die een robuust en geloofwaardig businessplan kunnen voorleggen. 'Helaas blijkt het zo moeilijk om die retoriek ook in daden om te zetten', merkt Jo Van Biesebroeck op.



JOHANNES 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.

Nu de saga van het faillissement van GM, de uitverkoop van Opel en de waarschijnlijke sluiting van Opel Antwerpen stilaan een eindpunt bereikt, loont het de moeite te kijken welke lessen we kunnen trekken uit de talrijke overheidsinterventies in de autosector. Vlaanderen heeft daar alle belang bij, want met Volvo Gent, Ford Genk en Audi in Vorst zijn hier nog drie andere assemblagefabrieken die om de vier à vijf jaar een nieuw product moeten verdienen. Het is ook van belang voor Europa omdat de afbouw van de overcapaciteit in de sector nog heel wat jaren zal duren en landen verder zullen concurreren om hun vestigingen open te houden.

Ik beperk me tot drie observaties die bijna overal ter wereld terugkomen. Allereerst duiden ze op het belang van een grondige analyse alvorens (tot staats)interventie over te gaan. Maar eerst een stukje theorie. Er is een verschil tussen een actie en een strategie. Studenten krijgen dat onderscheid maar moeilijk onder de knie. Voor politici geldt kennelijk hetzelfde want de meeste overheidsinterventies kenmerken zich door een overvloed aan losse acties in plaats van een staalharde strategie die een compleet plan van acties omvat die antwoord bieden op alle mogelijke situaties.

● **Eens de geldkraan open, is die erg moeilijk weer te sluiten.** Maar dat is al tijd al het geval geweest voor investeringssubsidies in deze sector. Eens een regering een

reputatie verwerft om klaar te staan met subsidies om nieuwe projecten aan te trekken, zullen zelfs bestaande bedrijven proberen steun te krijgen voor elke bijkomende investering. De autobedrijven zijn dan ook gespecialiseerd geraakt in het uitspeelen van verschillende landen, staten of provincies tegen elkaar om zoveel mogelijk geld los te krijgen.

In de huidige crisis zijn de bedragen echter ontzettend hoog geworden. De VS spannen de kroon. Een eerste plan van 30 miljard dollar voor elk bedrijf dat wil investeren in groene technologie is al snel gevolgd door overbruggingsleningen voor Chrysler en GM, faillissementsfinanciering, kapitaalbreng en meerdere bailouts van de financieringsmaatschappij van GM. Al bij al heeft GM in de VS al zeker 50 miljard dollar ontvangen.

Ook Duitsland heeft Opel al 1,5 miljard euro toegestopt, nog voor er welke duidelijkheid dan ook is gecreeëerd over de toekomst van de Europese ex dochter van GM. Een extra 3 miljard euro liggen klaar voor de hoogste bidder, maar de drie overblijvende herstructureringsplannen worden met groeiend scepticisme bekeken. Zelfs het beste bod is nog zeer problematisch. Magna zou in Rusland en misschien zelfs China of de VS met GM willen concurreren en niet bereid zijn de hoge licentieprijs te betalen voor de Opeltechnologie die nu eigendom is van GM.

Per capita gerekend spant Canada evenwel de kroon. De steun voor het failliete GM komt daar neer op 835.000 euro per werknemer die het concern eind 2010 nog tewerk zal stellen.

Het is ook nog lang niet gedaan. Als het aankomt op het instandhouden van werkplaatsen, engageren de regeringen zich zonder beperkingen om telkens met vers geld over de brug te komen. Bij een nieuw probleem is al het oude geld dat al verkast is van geen tel meer. 'Een gezonken kost' heet dat in het jargon.

● **Een valabel businessplan is al een erg rekbaar begrip.** Net als elke andere overheid hameren ook de Vlaamse ministers er op dat er enkel geld kan worden gestoken in bedrijven die een robuust en geloofwaardig businessplan kunnen voorleggen. Er zal geen geld gestort worden in bodemloze putten. Helaas blijkt het zo moeilijk om die retoriek ook in daden om te zetten. Zelfs de principiële Zweden zijn onlangs overstap gegaan. Een paar dagen nadat de Zweedse regering officieel maakte geen interesse te hebben om als nieuwe aandeelhouder vers kapitaal in Saab te steken, vroeg Saab het faillissement aan. De regering heeft het been stijf: ze stond klaar om een nieuwe eigenaar met kredietgaranties bij te staan, dat wel, maar wou onder geen beding belastinggeld steken in een bedrijf dat al jaren verlies maakt. De Zweedse premier Fredrik Reinfeldt formuleerde het zo: "The problem with the car industry lies in the overproduction of cars that nobody wants to buy. Well, I must tell you: when a

nog in de weg om hetzelfde te doen voor Opel. Het plan dat een week geleden niet uit te leggen viel, blijkt ineens een goede economische beslissing geworden.

● **Bij de afweging tussen kortetermijnbat en langetermijn schade is de overheid, meer nog dan de falende bedrijfsleiders die ze vangt, gefocust op de korte termijn.** In Duitsland heeft de schrooftermijn van de verkoop van wagens op de korte termijn enorm aangezwengeld, maar dat heeft de Duitse belastingbetaler handenvol geld gekost, geld dat niet meer aan andere crisismaatregelen kan worden besteed. De vrees bestaat ook dat het merendeel van de aankopen enkel vooruitgeschoven zijn en dat de verkoopsterugval enkel uitgesteld is. Dat is exact een van de grote redenen die GM in de VS in de problemen gebracht heeft. Na de aanslagen van 9/11 heeft het bedrijf jarenlang met verlies wagens verkocht om zijn fabrieken draaiende te houden.

Als het aankomt op het instandhouden van werkplaatsen engageren regeringen zich zonder beperkingen om telkens met vers geld over de brug te komen. Bij een nieuw probleem is al het oude geld dat al verkast is van geen tel meer

ship is sinking my main aim is to save the sailors - not the ship.' Maar enkele maanden later klonk ineens andere taal. Toen werd een akkoord getekend waarbij Koeningsegg, een klein Zweeds bedrijf dat exclusieve wagens bouwt, Saab overnamt. De Zweedse overheid staat garant voor een lening van 500 miljoen euro bij de Europese investeringsbank. Zelf al geeft niemand het nieuwe bedrijf veel kans op slagen, het businessplan is blijkbaar realistisch genoeg.

Vorig weekend verkondigde Europees commissaris Neelie Kroes nog in een interview dat als de autoindustrie staatssteun krijgt dat "niet uit te leggen valt" aan Poolse scheepswerfbedrijvers die het water aan de lippen staat. Maar kijkt intussen heeft Kroes de staatssteun aan de Poolse werf wel gewoon toegestaan, en staat niets

In de VS heeft de afwikkeling van de versnelde faillissementsprocedures van Chrysler en GM tot heel wat wettelijk handhaving geleid. Onder Chapter 11 kan de faillissementsrechter vrij beslissen hoe veel de schuldeisers moeten inleveren als hij het bedrijf laat doorstarten. Normaal wordt hierbij nauw aangesloten bij de wettelijk gereguleerde compensatieprocedures die geldt in geval van liquidatie. Onder druk van de overheid, die beloofde om veel vers geld in te brengen, is er sterk afgeweken van de normale compensatieregels. De grootste bron van controverse is dat de vakbonden uiteindelijk 60 procent krijgen van het bedrag dat hun verschuldigd was in een fonds voor supplementaire pensioenen en gezondheidszorgverplichtingen. Niet-gewaarborgde obligatiehouders daarentegen kregen slechts 10 cent voor elke dollar

schuld en gewaarborgde obligatiehouders 29 cent. Zeker die laatste groep voelt zich tekortgedaan omdat zij bij liquidatie volledig vergoed zouden worden uit de opbrengst van de activa alvorens de vakbonden ook maar één cent zouden krijgen.

In de toekomst zullen investeerders misschien twee keer na denken alvorens geld te steken in een noodlijdend bedrijf met pensioen- of gezondheidszorgverplichtingen voor zijn werknemers. De kans bestaat dat zelfs gewaarborgde leningen in een faillissementsprocedure ondergeschikt raken. Het is best mogelijk dat dit precedent tot meer faillissementen leidt.

Een belangrijke reden voor het gebrek aan strategie, lijkt me, is de onduidelijke rol die de overheid toebedeeld is of die ze zichzelf toegeeft heeft. Is het echt de taak van een overheid, zoals die in de VS, om zelfs nog voor ze aandeelhouder werd bedrijfsleiders aan te stellen, loonsverminderingen op te leggen aan de vakbonden, mee te beslissen welke bedrijven openblijven en welke sluiten? President Obama heeft ook aangegeven dat de Amerikaanse overheid, als hoofdaandeelhouder, de toekomstige modellenpolitiek van GM en Chrysler wil beïnvloeden: er moeten meer milieuvriendelijke wagens ontwikkeld worden. Aan de ene kant klinkt kritiek dat nieuwe Amerikaanse wagens te veel verbruiken, maar aan de andere kant blijft een belastingverhoging op benzine - wat de vraag naar zuinigere wagens zeker zou stimuleren - nu al tien jaar niet aan de orde. Ja.

In Duitsland is de overheid erg nauw betrokken bij de selectie van een overnamekandidaat voor Opel. Het wordt meer en meer duidelijk dat de afwezigheid van een duidelijk selectiecriteria van de procedure zwak bemoeilijkt. De Duitse en Amerikaanse overheden staan ook meer en meer tegenover elkaar. De eerste wil voornamelijk werkplaatsen in Duitsland behouden. De tweede wil toekomstige concurrentie tussen GM en Opel, voornamelijk in Rusland, China en de VS, verminderen, en wil een rendement bekomen voor de huidige GM-technologie, zelfs al is die voor een deel ontwikkeld door Opel. Bij de start van een nieuwe Vlaamse regering is het nuttig om de rol van de overheid, die met de huidige crisis zeker in vraag wordt gesteld, beter en explicieter te definiëren. Eerst een strategie, dan acties.