Opel-werknemers in Rüsselsheim voeren actie voor de verzelfstandiging van hun bedrijf.

OPEL REDT HET NOG NIET ZONDER GM

Uiteindelijk komt de redding van Opel neer op de goede wil van de Duitse overheid. De Duitsers bevrijden het Europese merk liefst uit de klauwen van zieke reus General Motors. Maar die wil Opel niet zomaar laten gaan.

Het geld spuit er aan alle kanten uit. In de VS is General Motors bijna failliet, in Europa gaat Saab richting het sterfhuis en lijdt Opel miljardenverliezen. Toch is Opel een verhaal apart. Samen met de Britse kloon Vauxhall is het niet alleen goed voor het leeuwendeel van de 2 miljoen auto's die GM in Europa afzet, het is ook een belangrijke leverancier van technologie die GM over de hele wereld verkoopt. Is Opel sterk genoeg voor een zelfstandige toekomst?

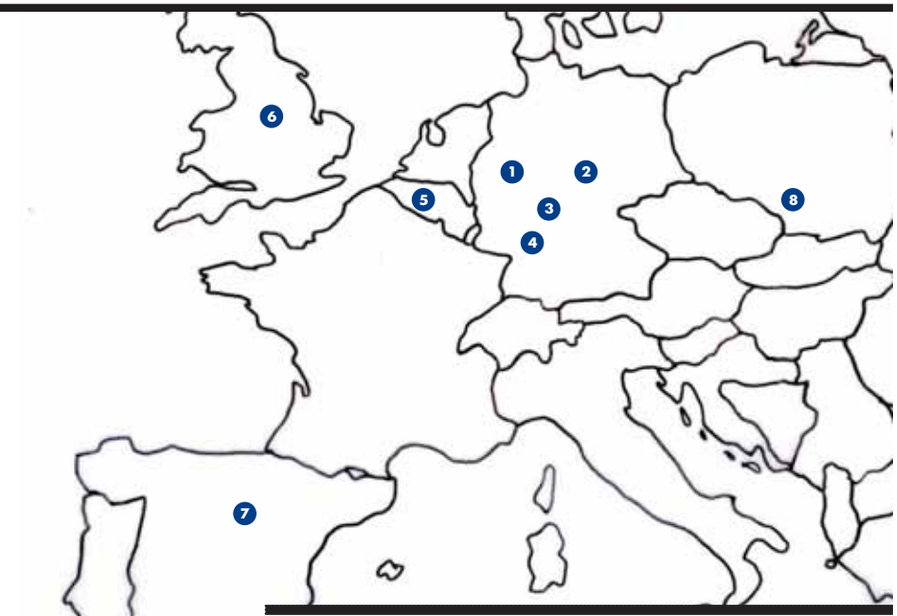
Er buigt zich momenteel een bont gezelschap over die existentiële vraag. Europese Opel-dealers willen gezamenlijk een aandeel nemen in het behoud van de merknaam op hun pui. De werknemers zijn ook best bereid in te leveren, aldus de voorzitter van de in Duitsland machtige ondernemingsraad Klaus Franz. Franz smeedt al maanden reddingsplannen, telkens met als voorwaarde dat Opel de banden met GM doorsnijdt. Op hulp van banken of private-equitypartijen hoeft niemand te rekenen, en ook strategische partners zijn voor Opel op dit moment moeilijk te vinden. De volgende consolidatiedans begint pas over een jaar of wat, als de rook rond deze recessie een beetje optrekt. Zoveel tijd heeft de maker van Astra's en Corsa's niet meer.

De markt laat Opel in de steek, daarom hangt de komende weken alles af van Europese overheden. General Motors heeft staatssteun al ingetekend in zijn mondiale herstructurering en praat met Spanje en Groot-Brittannië. De Vlaamse regering meldde zich spontaan om steun te geven. Dat GM hier niet zelf om heeft gevraagd, is veelzeggend voor de toekomst van de Antwerpse fabriek.

In Nederland zouden 230 dealervestigingen worden getroffen door het verdwij-

OPEL DROEG PATENTEN OVER AAN GM
OP PAPIER IS ALLES DUS AMERIKAANS

0910_opel 46 4-3-2009 10:41:51



bron: GM, 2007

OPEL-FABRIEKEN IN EUROPA

		Aantal auto's
1.	Bochum	549.349
2.	Eisenach	
3.	Rüsselsheim	
4.	Kaiserslautern	
5.	Antwerpen	196.315
6.	Ellesmere Port	127.962
7.	Saragossa	485.857
8.	Gliwice	187.007

ANP

nen van Opel. Onze automotive toeleveranciers, goed voor 41.500 banen, zouden een afnemer missen die 10 procent van de Europese auto's produceert. Maar de redding van Adam Opel AG, sinds 1929 in handen van GM, is vooral een Duits verhaal. In Duitsland staan het hoofdkantoor en de belangrijkste ontwikkelcentra van het merk, in het land werkt ook het grootste deel van de 55.000 Europese GM-werknemers. Logisch dus, dat de Europese GM-baas Carl-Peter Forster maandag een reddingsplan voorlegde aan de Duitse overheid. Hij vraagt 3,3 miljard euro, geld dat Opel direct nodig heeft.

Hessen, Noordrijn-Westfalen, Thüringen en Rijnland-Palts, de deelstaten waar Opel-fabrieken zijn gevestigd, willen best helpen en zetten de Bondsregering onder druk om over de brug te komen. Opel biedt in Duitsland werk aan 25.000 man, het dubbele als de banen bij toeleveranciers worden meegeteld. De Duitse regering kan het zich niet permitteren om die verloren te laten gaan met de verkiezingen van eind september in zicht.

STAATSMILJARDEN NAAR DE VS

Toch is Duitsland sterk verdeeld over hulp aan Opel. Natuurlijk is het bijna oneerlijk om na alle steun aan banken de industrie aan haar lot over te laten, maar de regering is huiverig om een precedent te scheppen. Vandaar dat ministers deze week niet op voorhand vertrouwen uitspraken in de overlevingskansen van Opel. Bovendien: wie garandeert dat de staatsmiljarden niet linea recta naar de VS worden gesluisd? Steun aan Opel is ook in Berlijn alleen denkbaar, als de banden met GM worden doorknipt.

GM hecht daarentegen sterk aan het behoud van Opel. De Amerikanen stellen dat hun Europese dochter afhankelijk is van Amerikaanse technologie. In de praktijk lijkt het andersom; de VS staat te springen om de kleine, zuinige auto's die Opel aflevert, het ontwikkelcentrum in Rüsselsheim krijgt veel opdrachten uit de States. De Corsa rijdt intussen in China rond als Buick en in Latijns-Amerika als Chevrolet. Maar twee jaar geleden droeg Opel alle patenten over aan GM, zodat op papier de technologie inderdaad Amerikaans is.

In het jongste reddingsplan draait GM bij. Opel krijgt een grotere zelfstandigheid, juist voldoende om externe aandeelhouders toe te laten. GM zou 25 tot 50 procent van de aandelen willen afstoten, in ruil voor de miljarden die nodig zijn om de Europese activiteiten overeind te houden of, in de woorden van Forster, 'het bedrijf naar een zeer winstgevende toekomst te leiden'. Ook GM steekt kapitaal in Opel om zeggenschap te kunnen houden. Dat gebeurt deels in natura, in de vorm van patenten en technologie; dure sigaren uit eigen doos.

Als de Duitse overheid instapt bij Opel, betekent dat nog niet dat de fabrikant toekomst heeft. De nu gevraagde miljarden zijn nodig om de meest acute liquiditeitsnood te lenigen. Vervolgens moet de solvabiliteit worden opgekrikt en daarna moet er aan een gezonde bedrijfsvoering worden gewerkt. Volgens GM zal Opel hoe dan ook in 2009 en 2010 sterk verliesgevend blijven om, pas na sluiting van enkele fabrieken en andere maatregelen die 1,2 miljard dollar moeten besparen, weer in de zwarte cijfers te belanden.

Dat is meteen het gevaar van staatshulp: de redders hebben belang bij werkgelegenheid en daarmee het in stand houden van (over-)capaciteit. Niet voor niets hamert werknemersvoorzitter Franz op een zelfstandige toekomst: GM wil diep snijden, bij een Europese toekomst blijven meer banen behouden.

Opels problemen zitten bovendien niet alleen aan de kostenkant. Afgezien van de huidige recessie, en ondanks het succes van het hagelnieuwe middenklasse-model Insignia en de kleine Corsa, kachelt Opels Europese marktaandeel al tijden terug, van 12,6 procent in 1993 tot 7,5 procent vorig jaar. Wat dat betreft heeft Opel GM keihard nodig, als klant en als partner die ontwikkelkosten terugverdient met de afzet van Corsaatjes in China en Brazilië.

Met zijn jaarproductie van 1,6 miljoen wagens is het niet de kleinste Europese fabrikant, maar wel te klein om als leverancier van doorsnee-auto's op termijn zelfstandig te blijven. Als Duitsland instapt, zal dat ook als tijdelijke overbrugging zijn naar de verwachte consolidatiegolf die een stuk of zes wereldconcerns zal overlaten in de auto-industrie.

[PHILIP.BUETERS@REEDBUSINESS.NL]

0910_opel 47 3-3-2009 17:45:55