

Blufpoker rond Opel Antwerpen

Michel Capron

Zo een acht maanden geleden ontleedde ik de crisis van de autoassemblage in ons land.¹ Ik stelde me o. a. vragen over de toekomst van Opel Antwerpen gezien de lopende onderhandelingen rond de verkoop door General Motors (GM) van zijn filiaal Opel/Vauxhall² en de pre-electorale manoeuvres van A. Merkel om de vestigingen van Opel in Duitsland te redden. Wat zien we dan half januari 2010? Van de ene kant beslist de groep GM, nadat zich een ingewikkeld spel tussen GM en verschillende overnamekandidaten (Fiat, Magna, RHJ International, BAIC) heeft ontsponnen en nadat GM door een injectie van in totaal 60 miljard US\$ onder *Chapter 11* – dat het herstel ruimschoots heeft bevorderd – van het faillissement gered is, om Opel te behouden met het afkondigen van een drastische herstructurering van de Europese vestigingen.

Er is inderdaad sprake van het verlies van zo een 8.500 arbeidsplaatsen en van de sluiting van meerdere vestigingen – iets waarover de leiding van GM zich nog altijd niet heeft uitgesproken. De fabriek van Opel Antwerpen blijft het mikpunt en haar sluiting zou 8.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen kunnen kosten.³ Van de andere kant, en dat klinkt paradoxaal, heeft men tot dan toe aan de fabriek, hoewel niemand de kwaliteit van het geleverde werk in Antwerpen ontkent, de toezegging voor de opvolger van de Opel Astra, waarvan de productie in maart 2010 zou moeten stoppen, gestand gedaan.

Men mag dus gerust aannemen dat het lot van Opel Antwerpen van zowel politieke als economische overwegingen afhangt. Indien men in april 2007 de nieuwe Astra niet aan Antwerpen heeft gegund, dan is dit toch tegen elke industriële logica in gebeurd en dan is dat deels te wijten aan

Men zou in de saga van de kandidaat-overnemers van Opel de indruk hebben kunnen opdoen dat de Europese Commissie zeer lange tijd een afwachtende houding heeft aangenomen. Dat is maar deels het geval.

de in vergelijking met de Duitse en Engelse nogal kleine Belgische markt, aan het ontbreken van een nationaal merk (zoals Opel en Vauxhall) en aan de te hoge kosten in vergelijking met bijvoorbeeld de Poolse vestiging te Gliwice. Dat daarbij de fabriek van Saab te Trollhättan toen de voorkeur op Antwerpen had gekregen, kan men enkel verklaren aan de hand van de politieke steun dat Saab, een ander filiaal van GM, genoot.⁴ Zo in 2007-2008 Antwerpen aan sluiting is ontsnapt, dan kwam dat door de belofte die men na een staking had verkregen, van 120.000 voertuigen (Chevrolet en twee SUV-modellen, kleine compacte voertuigen) die vanaf het einde van 2009 in productie zouden worden genomen. Maar GM heeft zich niet aan deze belofte gehouden, wat niet veel goeds voor het overleven van Antwerpen belooft.

Vanaf mei 2009 werden vooral politieke strategieën aangewend die met verplichtingen en beloften over overheidssteun voor het garanderen van het overleven van Opel werden omgeven. De Duitse regering heeft zich – zoals we zullen zien – op dat vlak bijzonder in de kijker gespeeld, zowel voor wat betreft GM als voor de verschillende overnamekandidaten. Men moet echter vaststellen dat de Vlaamse regering die hierin door de federale regering politiek werd ondersteund, in elk geval bij lange na niet hetzelfde gewicht als de Duitse in de schaal kon werpen. Een voorstel van Vlaamse regering van maximaal 500 miljoen euro overheidssteun stond duidelijk in geen enkele verhouding tot de 4,5 miljard euro van het Duitse aanbod.

Men moet nochtans de dreiging ten aanzien van Opel Antwerpen in een dubbele context situeren. Aan de ene kant is er de evolutie van de GM-groep in de US en aan de andere kant zijn er de onderhandelingen rond de mogelijke verkoop van het Opel filiaal, dat, zoals we later zullen zien, in belangrijke mate afhankelijk is van de situatie van GM. Ik zal in het eerste deel van dit artikel de door de verschillende actoren aangenomen strategieën in dit gigantisch spelletje blufpoker proberen uit te leggen. Behalve GM zijn er de verschillende kandidaat-overnemers, de Duitse regering en de Länder, de andere betrokken Europese regeringen, de vakbondsorganisaties, de Europese Commissie en de Vlaamse regering. In het tweede deel van dit artikel worden de gevolgen van de eindbeslissing van GM om Opel te behouden en te herstructureren voor de verschillende actoren bestudeerd. Laten we daarbij niet vergeten dat men in deze periode, als men bij Opel Antwerpen werkte, wel over stalen zenuwen en een uitzonderlijk geduld moest beschikken. Want het is niet niets om gedurende meer dan een jaar in de meest complete onzekerheid rond zijn eigen arbeidsplaats te verkeren.

§ 1. De saga van GM en de kandidaat-overnemers van Opel

De evolutie van de GM-groep in de Verenigde Staten

Gezien de rampzalige situatie van de automarkt in de Verenigde Staten sinds begin 2009 verkeren de belangrijkste Amerikaanse constructeurs in grote moeilijkheden en dus in de noodzaak om drastische herstructureringen door te voeren om te overleven. Eind april ziet GM, dat reeds 15 miljard US\$ overheidssteun heeft gekregen, zich genooddaakt om voor de 1ste juni een geloofwaardig herstelplan in te dienen,

dat ook de instemming van de schuldeisers en de vakbonden wegdraagt. Hierdoor zou de groep, na zich onder bescherming van *Chapter 11* van de faillissementswetgeving te hebben geplaatst, aan het faillissement kunnen ontsnappen en onder juridische controle buiten het bereik van de schuldeisers een herstructurering kunnen doorvoeren. De directie gaat dan met dat doel over tot een vermindering met 40 procent van het aantal dealers in de Verenigde Staten (van 6.000 tot 3.600). Tevens onderhandelt GM met de vakbond UAW (Union of Automobile Workers) en de Amerikaanse Schatkist over een sociaal plan dat de cao van het bedrijf verandert: een vermindering van de kosten met 1 miljard US\$ per jaar (door loonsverlagingen en een vermindering van het aantal vakantiedagen), de sociale vrede tot in 2015 handhaven en 20.000 arbeidsplaatsen opheffen.⁵ In ruil zou de Schatkist een aandeel van 50 procent en de UAW 35 procent in de geherstructureerde groep krijgen. Het neteligste punt bestaat erin om van tenminste 90 procent van de schuldeisers gedaan te krijgen dat de obligatieschuld van GM ten bedrage van 27,1 miljard US\$ in 10 procent van het kapitaal wordt omgezet, hetgeen een duidelijk minder aantrekkelijke oplossing voor hen is dan een eenvoudig faillissement aanvragen. Voorts zou GM waardevolle activa (de filialen van Buick, Chevrolet, GMC en Cadillac) mogen scheiden van de schulden.

GM wordt op 1 juni onder de bescherming van *Chapter 11* geplaatst: de groep beschikt over drie maanden om de herstructurering onder gerechtelijke controle te realiseren. Op dat moment zal het kapitaal van "New GM" voor 60 procent in handen van de Amerikaanse overheid komen⁶, voor 12 procent van de Canadese staat (in ruil voor een hulp van 9,5 miljard dollar), van 17,5 procent van het bedrijfspensioenfonds van GM beheerd door de UAW en van 10 procent van de vroegere obligatiehouders na het laten vallen van hun schuldvorderingen. De Amerikaanse staat zal zich niet bemoeien met de leiding van de groep die tot in 2010 11 fabrieken zal sluiten, verschillende merken zal afstoten en, zoals afgesproken, het aantal dealers zal moeten verminderen. Door deze maatregelen wordt de schuld tot 17 miljard US\$ verminderd.

De afbouw van de industriële configuratie van GM betekent, behalve het behoud van

de vier al genoemde merken, het afstoten van Pontiac (dat zal worden geliquideerd), van Saab, van Saturn⁷, van Hummer⁸ en van Opel waarvan de overname al vanaf het begin van maart⁹ het voorwerp is van onderhandelingen met verschillende kandidaten en met de Duitse regering. Deze onderhandelingen zullen later tot een aantal verwickelingen leiden die hier verder nog in detail zullen worden behandeld.

Behalve deze verschillende verkopen kondigt GM een verandering in de geproduceerde modellen aan: voorrang zal worden gegeven aan de productie van kleine, energiezuinige wagens en aan de hybride Chevrolet Volt. Geleidelijk aan verbetert de financiële situatie van de groep New GM, zodat eind oktober 412 miljoen US\$ wordt besteed aan het verhogen tot 70 procent van de participatie in de Zuid-Koreaanse groep Daewoo die Chevrolets en onderdelen voor de assemblage in Oost-Europa maakt en die vooral naar Rusland exporteert. Op 3 november beslist de Raad van Bestuur van GM om, gezien het herstel van de groep¹⁰, het filiaal Opel, ten slotte niet te verkopen, maar om het aan een grondige herstructurering te onderwerpen. De officiële reden is het belang dat Opel voor GM in Europa voor de internationale strategie van GM vertegenwoordigt. GM zegt overigens bereid te zijn om de toegekende overheidssteun (1,5 miljard euro) van de Duitse regering voor het in leven houden van Opel terug te willen betalen. De draai van GM, die onder meer door minder officiële redenen wordt bepaald en die we hierna zullen uitleggen, sluit een periode van aarzelingen af ten aanzien van meerdere kandidaten die zich al hadden bereid verklaard om een meerderheidsaandeel in Opel te kopen. Deze beslissing lokt aanvankelijk woedende reacties in Duitsland en Rusland uit, maar veroorzaakt in Polen en in Groot-Brittannië een zekere tevredenheid. De inzet van het overleven van Opel en van zijn productievestigingen is erg groot, zoals blijkt uit tabel 1.

De groep Opel/Vauxhall in Europa

De groep Opel/Vauxhall stelt in Europa ongeveer 50.500 arbeiders tewerk. In *Tabel 1* kan men elke vestiging of groep van vestigingen zien met het aantal arbeidsplaatsen en het type van productie in 2009.

Hierbij moet men nog het Zweedse filiaal Saab voor GM Europe rekenen waarvan de fabriek te Trolhättan 3.982 arbeiders telt en van wie de toekomst onzeker is wegens het zich terugtrekken van de aangezochte producent van luxewagens Koenigsegg. GM is, hoewel Saab op dat moment juridisch gezien in liquidatie verkeert, in onderhandeling met verschillende overnemers gebleven.

Begin maart 2009 overweegt GM om ongeveer 65 procent van het kapitaal van Opel af te stoten. Diverse overnemers hebben zich al met verschillende opties voor financiering en herstructurering gemeld. Vanaf het begin deden de Duitse regering en de Länder, waar de vestigingen gelokaliseerd zijn, hun zegje bij de reddingsoperatie van Opel, dit gezien de vele arbeidsplaatsen die op hun territorium op de tocht kwamen te staan. Geen enkele overnemer is ten andere in staat om de financiële lasten van de overnameoperatie te dragen. Dat ze daarvoor beroep doen op overheidssteun en -garanties, vooral (en niet uitsluitend) van de Duitse overheden, lijkt dan nogal evident. Geleidelijk aan komen nochtans andere actoren op de proppen, vooral dan de regeringen van de andere betrokken landen (onder wie de Vlaamse regering voor Opel Antwerpen), de vakbondsorganisaties en de Europese Commissie. Het loont dus de moeite om zo de voorstellen en de objectieven van deze actoren te expliciteren ten einde beter te kunnen begrijpen in welke context het lot van Opel Antwerpen moet worden geplaatst.

Actoren met uiteenlopende belangen

De voorstellen en de doelstellingen van de kandidaat-overnemers

De *Fiat-groep* manifesteert zich vanaf begin april als kandidaat-overnemer. Fiat verwierf al eerder de meerderheid van het kapitaal in Chrysler en wil nu, door er Opel aan toe te voegen, Toyota en VW op wereldvlak concurrentie aandoen. Fiats bijdrage bestaat uit technologie (met zijn motoren van een nieuwe generatie), uit een verkoopnetwerk in Zuid-Amerika en in Azië, maar niet uit cash, dit gezien zijn precaire financiële situatie (een schuld van

Tabel 1: Groep Opel/Vauxhall

Vestigingen	Arbeidsplaatsen	Modellen/producten
<i>Duitsland</i>		
* Bochum	5.170	Astra, Opel Zafira
* Eisenach	1.800	Opel Corsa
* Rüsselsheim	15.600	Opel Insigna
* Kaiserslautern	3.490	Transmissies, motoren
<i>België</i>		
* Antwerpen	2.584	Opel Astra, Opel Astra T1
<i>Spanje</i>		
* Figueruelas	7.001	Opel Combo, Opel Corsa, Opel Corsa Van, Opel Zafira
<i>Groot-Brittannië</i>		
Ellesmere Port	4.729	Opel Astra, Opel Astra Van, Vauxhall
Luton		Opel Vivaro, Vauxhall
<i>Polen</i>		
* Gliwice	3.582	Opel Agila, Opel Astra, Opel Astra Classic, Opel Zafira
<i>Rusland</i>		
* Sint-Petersburg	986	Opel Antara, Chevrolet Captiva
<i>Oostenrijk</i>		
* Aspern	1.640	Transmissies, motoren
<i>Hongarije</i>		
* Szentgotthárd	640	Transmissies, motoren
<i>Frankrijk</i>		
Straatsburg	1.483	Onderaanneming
Natilly		
Cerizay		
<i>Italië</i>	1.800	Onderaanneming

19 miljard euro). Fiat zou iets meer dan 10 procent van het kapitaal in de nieuwe groep Fiat-Chrysler-Opel aan GM overlaten en zou mikken op een staatsgarantie van 3 miljard euro van de zijde van de Duitse regering. Fiat oordeelde dat om Opel te redden men de productie met 20 procent zou moeten verminderen en overgaan tot het opheffen van 10.000 arbeidsplaatsen. In deze context zou de vestiging in Antwerpen een zekere toekomst hebben, maar dan pas ná een prealabele herstructurering te hebben ondergaan. Doch daarover blijft Fiat echter vaag. Het aanbod van Fiat had als troeven de mogelijke synergieën tussen Opel en Fiat voor wat de productie, de technologische innovaties, de ontwikkeling van nieuwe modellen en de uitbreiding van het gemeenschappelijk verkoopnet betreft. Van de andere kant pleiten de aangekondigde grote herstructureringsplannen, de aanwezigheid van Fiat via Chrysler op de Amerikaanse markt, en het feit dat GM in 2005 al 1,5 miljard US\$ aan de Fiat-groep moest betalen wegens het mislukken van hun wederzijdse toenadering, niet in Fiats voordeel bij de Amerikaanse leiding. De voorkeur van de Duitse regering speelde wegens de belangrijke staatswaarborg een rol. Ook al wordt het overnamebod eind mei aan de Duitse regering betekend, toch blijven de zaken traineren en daarna wordt Fiat van de lijst der kandidaat-overnemers afgevoerd.

De Oostenrijks-Canadese groep *Magna International*¹¹ die de tweede onderdelenproducent in de wereld is, wilde door de overname van Opel in de markt van de autoproductie treden. Haar aanvankelijk financiële bod dat door de Russische Sberbank¹² werd ondersteund, bedroeg 800 miljoen euro (in schuldpapier, niet in eigen kapitaal). De voorgestelde verdeling van het kapitaal van Opel zou 20 procent aan Magna, 35 procent aan Sberbank en 10 procent aan het personeel van Opel toekennen, terwijl het resterende deel van 35 procent in handen van GM zou blijven. Op het vlak van de werkgelegenheid zou Magna 10.000 arbeidsplaatsen opheffen, met het behoud van het grootste deel van de Duitse vestigingen in ruil voor een staatsgarantie van 4,5 miljard euro. In dat scenario werd geen garantie aan de fabriek in Antwerpen verstrekt die

nochtans assemblagelijnen en onderaanneming aan andere constructeurs zou kunnen aanbieden. Magna geniet een goede reputatie bij GM en de mogelijkheid van Opel om de Russische markt te penetreren is erg interessant, evenals het voorstel om voor andere merken onderaanneming te verrichten. De overname door Magna leidt echter niet tot synergieën, de financiële toestand is door de crisis precair geworden, en GM vreest dat de technologie van Opel door het Russische GAZ zou worden toegeëigend, waarbij er twijfel rijst over de betrouwbaarheid van de Sberbank. De Duitse regering zou bereid zijn om de door Magna gevraagde garanties in ruil voor het behoud van werkgelegenheid bij de Duitse vestigingen toe te kennen. Op 29 mei wordt na moeilijke onderhandelingen tussen GM, Magna en de vertegenwoordigers van de Amerikaanse schatkist een voorlopig akkoord gesloten dat op 1 juni door de Duitse regering wordt goedgekeurd.

Het consortium Magna-Sberbank is nochtans niet de enige die in de running blijft, en het ziet zich daardoor genooddacht om zijn aanbod te verbeteren. Het doet eind juli een investeringsvoorstel om 55 procent van het kapitaal van Opel (a pari verdeeld tussen Magna en Sberbank) in ruil voor overheids garanties van 4,5 miljard euro over te nemen. Het consortium zou de Opel-modellen willen verkopen onder de merknaam GAZ en de technologie van Opel willen gebruiken om nieuwe modellen te produceren, hetgeen nauwelijks aan de directie van GM kan behagen. Het herstructureringsplan bevat de opheffing van 10.560 banen.¹³ Antwerpen zou 2.321 banen verliezen en zou in maart 2010 sluiten. Eind augustus leiden de discussies ertoe dat Opel zou mogen beslissen waar zijn producten zouden worden ontworpen en geproduceerd, en het zou geen royalties meer hoeven te betalen voor de brevetten van GM. GAZ zou toegang krijgen tot deze brevetten, en 27 procent van het aandelenpakket van Sberbank in Opel mogen kopen; tenslotte verbindt Magna er zich toe om de voertuigen van Opel niet in de Verenigde Staten en Zuid-Korea (waar GM een joint venture met Daewoo heeft afgesloten) te verkopen.

Eind augustus en begin september blijkt het herhaaldelijke uitstel van de beslissing door de directie van GM rond het afstoten

van Opel de aarzelingen in zijn raad van bestuur te weerspiegelen. In april en mei spoort de precaire toestand van GM de raad nog aan om zich van een aantal activa, waaronder Opel, te ontdoen. Enkele maanden later, toen de toestand als gevolg van de steun van de Amerikaanse Schatkist al was verbeterd en de verkopen crescendo gingen, werd het afstoten van Opel minder urgent. Fritz Henderson, die in maart 2009 CEO van GM was geworden, bekeek de banden tussen Magna en Sberbank wantrouwig: de Russische concurrent zou zich de technologie van Opel kunnen toe-eigenen en exploiteren.¹⁴ En van de andere kant heeft GM ook nog Opel nodig om zijn invloed op het Europese continent te kunnen bewaren. Ten slotte lijkt de raad van bestuur een einde te willen maken aan haar aarzelingen en in september beslist ze om 55 procent van Opel met de garantie van 4,5 miljard euro van de Duitse regering aan het consortium van Magna-Sberbank af te willen staan,¹⁵ terwijl Magna zich verplicht om 500 miljoen euro in Opel te investeren, maar wel mits een verlies van 10.500 arbeidsplaatsen.¹⁶ Maar alles is dan nog niet geregeld, zoals we later zullen zien, daar het akkoord enkel met de goedkeuring van de andere betrokken actoren kan worden gevalideerd.

Intussen zijn andere kandidaat-overnemers opgedoken. Vooreerst is er de holding *RHJ International* die medio mei opduikt. Het betreft hier een Amerikaans bedrijf dat in Brussel is gevestigd¹⁷ en dat zich bereid verklaart om in de overname van Opel te investeren en daarvoor over 400 miljoen euro zegt te beschikken. Onderwijl reageert RHJ ontwijkend ten aanzien van de aan GM toe te kennen participatie, maar vraagt het wel 5 miljard euro overheids garanties en is het van plan om 10.000 arbeidsplaatsen te vernietigen, waarbij men zwijgt over het lot van Antwerpen. Ook al weet GM de vestiging in Azië (in dit geval in Japan) van de automobiellactiviteiten van RHJ te appreciëren en ook al betreft het hier geen concurrent, toch pleiten het gebrek aan industriële ervaring, het ontbreken van synergieën en de slechte vooruitzichten voor de verdere ontwikkeling van Opel tegen een overname door RHJ. Toch zal in de loop van de volgende maanden RHJ zijn aanbod niet intrekken. Het bedrijf is bereid om 300 miljoen euro uit eigen middelen te bieden voor ongeveer 50 procent van Opel. Het

vraagt wel 3,2 miljard euro overheidssteun (met de belofte om die in 2013 terug te betalen) en het belooft aan GM vóór 2014 een optie op een totale overname te willen uitoefenen. RHJ verzekert dat de Duitse vestigingen, ondanks een vooropgesteld verlies van 10.000 arbeidsplaatsen, toch zullen worden gered. De directie van GM wijst niet meteen het aanbod van RHJ af, ook al steunt de Duitse regering het bod van Magna-Sberbank. Ten slotte zal dit aanbod niet worden aanvaard, evenmin als dat van de vijfde Chinese constructeur BAIC (*Beijing Automotive Industry Corp.*) dat zijn kandidaatstelling eind mei heeft ingediend: het Chinese bedrijf bood 600 miljoen euro voor de overname van Opel, het zou minder staatswaarborg vragen en het zou de vestigingen en de werkgelegenheid in Duitsland gedurende twee jaren handhaven, zonder echter iets los te willen laten met betrekking tot de andere vestigingen. BAIC preciseert in het begin van juli zijn voornemens: in een eerste periode importeren en verhandelen van 500.000 Opels op de Chinese markt, alvorens vanaf 2012 door middel van een investering van 1,8 miljard euro, de lokale productie op te starten. De herstructurering van Opel¹⁸ zou het verlies van 3.018 arbeidsplaatsen in Duitsland (Bochum en Rüsselsheim), van 1.300 in Figueruelas en van 2.446 in Antwerpen (dus de sluiting van de vestiging) betekenen, maar noch GM, noch de Duitse regering gingen op dit bod in.

De Duitse regering en de Länder

Daar de gevraagde overheidsgaranties, die ook de redding en de overname van Opel garanderen, van de diverse Duitse overheden afhangen, en deze laatste er ten andere alle belang bij hebben om op enkele maanden van de bondsverkiezingen van 21 september 2009 de overlevingskansen van de vestigingen met behoud van de nationale werkgelegenheid maximaal te garanderen, is de regering-Merkel, vanaf den beginne als bevoorrechte gesprekspartner van GM met deze problematiek bezig. Dit wegens de Duitse wortels van Opel en het belang van de Duitse thuismarkt voor Opel. Ook al heeft de regering-Merkel het op 29 mei tussen GM en Magna in principe gesloten akkoord aanvaard, toch gaat haar eerste zorg uit naar het consolideren van de precaire situatie bij Opel. Daarom kijkt ze in de richting van twee oplossingen. Aan de ene kant

biedt ze op de korte termijn een overbrugingskrediet van 1,5 miljard euro aan dat bij een *Treuhand* zal worden geparkeerd die 65 procent van GM Europe zal beheeren, tegen 35 procent voor GM, dat alles in geval van een definitief akkoord waarbij Opel aan Magna zal worden overgedragen. De raad van bestuur van de *Treuhand* zal dan paritair worden samengesteld: daar zullen dan twee Duitse afgevaardigden (één van de federale regering en één van de betrokken Länder) en twee afgevaardigden van GM in gaan zetelen. Daar komt tevens nog een voorzitter (de voorzitter van de Amerikaanse Kamer van Koophandel in Duitsland) zonder stemrecht bij, wiens opdracht erin zal bestaan om over de beslissingen overeenstemming te bereiken. Echter, ook al geniet Magna de voorkeur van de federale regering, van de Länder en van de vakbonden, toch blijkt de directie van GM niet ongevoelig voor de voorstellen van RHJ te zijn gebleken. Zelfs al heeft de *Treuhand* daarna het akkoord van 10 september tussen MG en Magna goedgekeurd, dan nog heeft dit akkoord slechts een voorlopig karakter, daar de afronding ervan van de houding van de vakbonden en ook van de Europese Commissie afhangt. Aan de andere kant zal er op de kandidaat-overnemers druk worden uitgeoefend om de nieuwe start van Opel via een levensvatbare kapitaalstructuur te garanderen en de risiconeming te vergroten door meer eigen kapitaal in te zetten. Rond half augustus kondigen de federale regering en de betrokken Länder de toekenning van 4,5 miljard euro staatssteun aan Magna aan, echter op voorwaarde dat Magna ten minste 450 miljoen euro aan eigen middelen binnenbrengt en geen enkele vestiging sluit.

De regering van A. Merkel ziet zich nochtans al een maand later gedwongen om met de andere betrokken landen, in het bijzonder met Groot-Brittannië, Spanje en België (de federale en de Vlaamse regering), de discussie over de overheidssteun te openen als gevolg van de door hen geuite kritiek¹⁹ en wegens hun aandringen om de Europese Commissie te laten ingrijpen. Berlijn zou daarom graag de andere landen laten deelnemen in het bedrag van 4,5 miljard euro van overheidsgaranties, en het informeert de Europese Commissie midden oktober dat deze steunmaatregelen niet van de identiteit van de overnemer van Opel afhankelijk zijn. Wat er politiek op het spel

staat, is duidelijk: nu A. Merkel de verkiezingen heeft gewonnen, kan ze haar houding versoepelen. Ze ligt nochtans onder vuur van kritieken van de FDP-ministers in de regering, voor wie een herstructurering van Opel door GM (toen op 3 miljard euro geschat) lager zou uitvallen dan het bedrag aan beloofde overheidssteun. Berlijn wacht echter nog altijd op de afronding van het akkoord tussen GM en Magna-Sberbank. De protectionistische regeringspolitiek contrasteert nochtans met de opties die door de vakbondsorganisaties, inclusief die van IG Metall, worden verdedigd, ook als zij zelfs een voorkeur voor Magna-Sberbank uitspreken.

De vakbondsorganisaties

Vanaf mei hebben de vakbondsorganisaties vertegenwoordigd in de Europese ondernemingsraad (EOR) van Opel de kandidaat-overnemers ontmoet en hun voorkeur voor het bod van Magna-Sberbank²⁰ uitgesproken, zelfs al staat Magna, volgens de Canadese vakbondsafgevaardigden, niet bijzonder open voor de vakbondsorganisaties. Meteen bekend K. Franz, de voorzitter van de EOR van Opel, kleur: de vakbonden zullen zich tegen elke sluiting van een vestiging verzetten en daarom kan er van een sluiting van Antwerpen geen sprake zijn. Volgens R. Kennis, de ondervoorzitter van de EOR van Opel en vakbondsafgevaardigde van de metaalvakbond CMB te Antwerpen, zal het erop aankomen om Magna te overtuigen van de kwaliteiten van Antwerpen voor het verkrijgen van productievolumes voor de kleine SUV's ('*sports utility vehicles*'). Daarbij weigeren de vakbonden het behoud van de controle door GM over Opel en eisen ze een deelneming van het personeel in het kapitaal van Opel. De vakbonden zijn er zich ten andere van bewust dat ontslagen onontkoombaar zullen zijn. Ze willen daarover tot in detail onderhandelen en ze verklaren zich bereid om een bijdrage te leveren aan de gezondmaking van Opel²¹, maar dan wel in het kader van een duurzaam ondernemingsplan. In de loop van september herhalen de vakbonden van Opel hun verzet tegen elke sluiting en hun stakingsacties zouden de toestand kunnen verergeren. Hun standpunt wordt door P. Scherrer, de secretaris-generaal van de EMF (*European Metalworkers' Federation*)²², volgens wie de productievolumes, zelfs na afloop van de slooppremies,

onvoldoende zijn om alle vestigingen open te houden. Om hun intenties te onderstrepen herbevestigen tijdens een manifestatie te Antwerpen ongeveer 4.000 vakbondsleden van de verschillende vestigingen van Opel hun steun aan het behoud van deze fabriek.

Een werkgroep is ten andere door de vertegenwoordigers van Magna gevormd om de toekomst van Antwerpen te bekijken. Verschillende scenario's worden ontworpen voor het vervangen van de Astra waarvan eind maart 2010 de productie zal worden stopgezet, ofwel een minimale productie van 45.000 kleine SUV's, ofwel een bijkomende productielijn voor de Opel Combo. De vakbonden herinneren nochtans aan de beloften van GM in mei 2007 om de productie van de SUV aan Antwerpen toe te kennen, beloften die tot op heden dode letter zijn gebleven.

De Duitse vakbonden aanvaardden parallel hiermee jaarlijkse besparingen van 175 miljoen euro (een bevrozing van de lonen gedurende twee jaar en een vermindering van de eindejaarspremie en van het vakantiegeld) en de Engelse vakbonden verkrijgen de garantie voor het openhouden van Ellesmere Port en van Luton in ruil voor een loonstop gedurende twee jaar en het verlies van 600 arbeidsplaatsen. De vakbonden van Figueruelas organiseren daarentegen in oktober een vierdaagse staking tegen de plannen van Magna die nochtans in een vermindering van de voorgenomen ontslagen met de helft voorziet (van 1.700 tot 900). Hierop volgen diverse onderhandelingen tussen Magna en de vakbonden, waarna die op 3 november een aandeel van 10 procent van het kapitaal van Opel en een vetorecht op de delokalisaties verkrijgen in ruil voor een bijdrage

in de kostenvermindering van 265 miljoen euro per jaar middels diverse loonsverminderingen. Hierdoor hopen de vakbonden naakte ontslagen en elke fabriekssluiting te voorkomen. Ze preciseren dat dit akkoord nochtans enkel van kracht kon worden op voorwaarde van een overname van Opel door Magna. Enkele uren later verneemt men evenwel dat GM heeft besloten om Opel te behouden en daarna zelf te herstructureren ...

De Europese Commissie

Men zou in de saga van de kandidaat-overnemers van Opel de indruk hebben kunnen opdoen dat de Europese Commissie zeer lange tijd een afwachtende houding heeft aangenomen. Dat is maar deels het geval. Reeds op de vergadering van de Europese ministers van Economie op 29 mei werd er aan herinnerd dat Duitsland bij de over-



name van Opel met het overwogen overbruggingskrediet alle vestigingen moest ondersteunen en dat bij een eventuele sluiting men die beslissing op grond van economische en niet op basis van politieke criteria zou moeten nemen. Op 15 juni oordeelde de Commissaris voor Industrie G. Verheugen het noodzakelijk om er zich van te vergewissen of dat het principeakkoord met Magna Opel weer competitief zou kunnen maken. N. Kroes onderstreepte dat de overheidssteun niet aan voorwaarden van lokalisatie van de investeringen en van herstructureringsmaatregelen zou mogen worden verbonden. Het is dus waar dat de Commissie zich hiermee beperkte tot het herinneren van Duitsland aan de plicht om met betrekking tot de overheidssteun aan de ondernemingen de Europese regels te respecteren.

Het is dus pas vanaf medio september dat op aandringen van de Britse en Belgische regeringen dat de Commissie er toe overgaat om het ontwerpakkoord GM-Magna vanaf de datum van betekening aan een nader onderzoek te onderwerpen, hier in het bijzonder de geldigheid van de voorwaarden van de Duitse overheidssteun, om daarna op vraag van de betrokken regeringen haar opmerkingen te overhandigen. Ten slotte verklaart de Commissie medio oktober over "betekenisvolle aanwijzingen" te kunnen beschikken met betrekking tot het niet conform aan de Europese concurrentieregels zijn van de door Berlijn beloofde overheidssteun.²³ De Duitse regering verklaarde zich daarna bereid aan de eisen van de Commissie te voldoen. Maar ze zou pas daarna aan de koerswijziging van GM op 3 november gevolg geven.

De Vlaamse regering

Men kan aan de regering van K. Peeters, die hierin door de federale regering werd gesteund, niet verwijten dat ze niet het maximale heeft gedaan om het behoud van de vestiging van Opel Antwerpen veilig te stellen. Het is inderdaad begin januari 2009 dat, gezien de steeds precairder wordende toestand van de GM-groep en de overproductiecrisis in de Europese automobielsector, de Vlaamse overheid in beweging komt om het overleven van

Opel Antwerpen veilig te stellen. Aan de ene kant heeft de Vlaamse regering meerdere initiatieven ondernomen²⁴ bij zowel de directie van GM in Detroit (ontmoeting met CEO R. Wagoner), GM Europe (contacten met C.-P. Forster), als bij de regering van Merkel en de regeringen van de Länder, om de troeven die Antwerpen bezit uit te spelen. Aan de andere kant verbindt ze er zich eind april toe om aan de overnemer van Opel een overheidssteun van 500 miljoen euro (een garantie van 300 miljoen euro en een bijkomende hulp van ongeveer 200 miljoen euro) te verstrekken, dit dan via het systeem van "sale and lease back" van de terreinen en gebouwen van de Antwerpse vestiging.

In mei-juni zijn de Vlaamse ministers (K. Peeters, F. Vandenbroucke en P. Ceysens, plus na de verkiezingen van 7 juni het trio Peeters-Lieten-Muyters), na afloop van nieuwe demarches bij nota bene de Europese Commissie, ten slotte wel gedwongen om toe te geven dat hun voorstellen geen gewicht in de schaal werpen tegenover de 4,5 miljard euro staatssteun die door Duitsland wordt beloofd. Ze verbinden er zich niettemin toe om in overleg met de vakbonden en de Antwerpse directie en met de steun van Agoria Vlaanderen²⁵ in de onderhandelingen met Magna de levensvatbaarheid van de vestiging te benadrukken en om mogelijke alternatieve denksporen te verduidelijken om aldus aan een voldoende productievolume te geraken. De schrotopremies kunnen wel momentaan de productie van de Astra nog verzekeren, maar daarna zou men dan vanaf maart 2010 de weggevallen productie van de Astra door andere voertuigen moeten zien vervangen. Dat zou voorlopig in onderaanneming voor andere constructeurs kunnen gebeuren (zoals in het geval van de Oostenrijkse fabriek van Magna te Graz), of zelfs door de concretisering van de oude nog altijd niet vervulde beloften van GM Europe uit 2007 (één of twee kleine SUV-modellen). Gelijklopend met deze werkgroep worden nog diverse demarches in de richting van de Europese Commissarissen Verheugen en Kroes ondernomen opdat zij er voor zouden zorgen dat de toekomst van de Europese vestigingen op grond van economische criteria²⁶ zou moeten verzekeren, dus niet op basis van de onderliggende politieke criteria die eerder al aan de belof-

ten van de Duitse regering ten grondslag hadden gelegen.

De Vlaamse openbare overheden zijn er zich maar al te goed van bewust welke effecten een eventuele sluiting van Opel Antwerpen op hun economie kan hebben. Men schat inderdaad dat behalve een direct verlies van 2.600 banen ook nog eens meer dan 5.000 banen bij de ongeveer 60 onderaannemers²⁷ verloren zullen gaan en dat die onderaannemers zich genoopt zullen zien om fors te herstructureren, ook al is Opel Antwerpen niet hun enige afnemer. De Vlaamse regering luistert trouwens naar de argumenten van de vakbonden van Opel Antwerpen: de onderneming is financieel gezond, haar kosten zijn bij de laagste per geproduceerde auto (te noteren valt dat de loonkosten maar voor 6 procent meetellen in de totale kosten), haar productiviteit en haar flexibiliteit zijn bij de hoogste. Medio oktober komen directie en vakbonden van Opel Antwerpen overeen om tussen 2010 en 2014 20,2 miljoen euro per jaar op de personeelskosten te besparen in het kader van een jaarlijks algemeen besparingsplan van 265 miljoen euro voor Opel Europe.

Ondanks dit alles moet de Vlaamse regering wel degelijk erkennen dat het toegezegde bedrag weinig gewicht in de schaal werpt ten aanzien van de beloofde Duitse overheidssteun en dat zelfs in vergelijking met Groot-Brittannië en Spanje de Vlaamse regering slechts marginaal op de door Magna te nemen beslissingen invloed kan uitoefenen. Er gaan in Vlaanderen ten andere stemmen op dat het beter allicht beter zou zijn om deze 500 miljoen euro aan innoverende en toekomstgerichte producten te besteden in plaats van tot elke prijs een industrie in stand te willen houden waarvan de toekomst erg onzeker is.²⁸ Maar ook daarin is na het bakzeil halen op 3 november door de directie van GM de situatie veranderd en dit niet meteen ten faveure van Antwerpen.

§ 2. De ommekeer van GM: Opel behouden en zelf herstructureren

Na heel wat aarzelingen beslist de raad van bestuur van de GM-groep ten slotte op 3 november om Opel voor de groep te behouden en aan een herstructurering te onderwerpen met het oog op het verzekeren van een duurzame toekomst. Dus adieu aan

Magna en het afbreken van alle tot dan toe gevoerde onderhandelingen met de verschillende actoren.

De eerste effecten van de ommekeer

De koerswijziging van de raad van bestuur van de GM-groep om op 3 november Opel te behouden en om alleen aan de eigen herstructurering te beginnen, heeft de betrokken actoren verrast en in Europa veelsoortige reacties uitgelokt. De Duitse en Russische regeringen hebben deze plotse meningsverandering²⁹ erg slecht ontvangen. Magna legt er zich bij neer, maar overweegt nochtans om een schadevergoeding te vragen. De Europese Commissie neemt er nota van, maar belooft om van zeer nabij elke aanvraag voor overheidssteun te volgen. De vakbonden zijn verontwaardigd, want de koerswijziging van GM dreigt alle met Magna onderhandelde akkoorden te annuleren. In dat geval is er geen sprake meer van de door de vakbonden toegezegde jaarlijkse inspanning van 265 miljoen euro. Vanaf 5 november betoogt de IG Metall te Rüsselsheim tegen een beslissing die haar voor het verlies van een groter aantal arbeidsplaatsen in Duitsland doet vrezen. Op 6 november onderbreken de arbeiders van Opel Antwerpen het werk om zich te informeren over de mogelijks nadelige gevolgen van deze beslissing voor hun vestiging.³⁰ Ten andere, de Vlaamse regering herbekijkt na 5 november de resultaten van de met Magna gevoerde discussies met betrekking tot GM. Drie scenario's komen in beeld: tot 2012 de productie van een kleine SUV (45.000 voertuigen per jaar) te Antwerpen concentreren op grond van de door GM in 2008-2009 gedane beloften; het in Antwerpen openen van een bijkomende productielijn voor de Opel Combo die tot nu toe nog exclusief in Spanje werd geproduceerd; het assembleren van een kleine stadsauto ter vervanging van de Opel Astra. Om de vestiging in Antwerpen te kunnen aanpassen blijft daarom het aanbod van 500 miljoen euro overheidssteun nog steeds van kracht.

Bij nader inzien kunnen verschillende redenen de beslissing van de directie van GM helpen verklaren. Aan de ene kant heeft de massieve steun van de Amerikaanse regering aan GM de kans geboden zijn financiële toestand te verbeteren. Hogere verkoopcijfers in het buitenland hebben

GM in staat gesteld om tussen begin juli en eind december een omzet van 28 miljard dollar te realiseren en om de verliezen tot 1,15 miljard dollar te beperken. Vanaf dat moment heeft GM de bedoeling om vanaf december 2009 geleidelijk aan te beginnen met de terugbetaling van de 6,7 miljard dollar aan de Schatkist en van 1,4 miljard dollar aan Canada. Gezien de verbetering van de conjunctuur kan het afstoten van Opel geen echte prioriteit meer zijn, te meer dat de raad van bestuur van GM geen betekenisvolle voorkeur voor het aanbod van Magna-Sberbank heeft laten blijken. Deze laatste keuze was er alleen meer met tegenzin komen uitrollen wegens het ontbreken van een beter alternatief. Door de inmiddels herwonnen gezondheid van het bedrijf oordeelde de GM-groep dat de aanwezigheid op de Europese markt via Opel tot haar internationale strategie moest blijven behoren. Wat dat betreft maakte GM zich sterk dat het zou kunnen beschikken over een deel van de voorlopig door de Amerikaanse Schatkist geblokkeerde fondsen. In samenhang daarmee was het risico dat de technologie van Opel in handen van een Russische constructeur zou vallen, meteen vermeden.

Blijft natuurlijk het feit dat Opel op de verzadigde Europese markt, waar beslist overproductiecapaciteit bestaat, te maken heeft met een zeer hevige concurrentie en dat het door F. Henderson voorgeschoten bedrag van 3,3 miljard euro voor het herstructureren en leefbaar maken van Opel/Vauxhall door talrijke analisten als onvoldoende wordt beschouwd. Te meer daar het niet zeker is dat het bedrijf op substantiële overheidssteun afkomstig van de Europese regeringen zal kunnen rekenen. Daarbij kan GM door af te zien van het aanbod van Magna-Sberbank niet meer rekenen op een directe toegang van Opel tot de Russische markt. GM heeft nochtans dat laatste probleem deels opgelost door zijn participatie in de Zuid-Koreaanse constructeur Daewoo tot 70 procent op te voeren. Daewoo exporteert met succes naar de Russische markt hoofdzakelijk Chevrolet's en onderdelen.

Deze beslissing heeft ten andere ook gevolgen op het niveau van de directie van GM. C. P. Forster, die gunstig tegenover Magna stond, verlaat op 6 november de directie van GM Europe. Hij wordt vervangen door de Welshman Nick Reilly. Die laatste is

verantwoordelijk voor GM International en hij is een specialist in herstructureringen, die hij ooit bij Daewoo doorvoerde. Op 1 december neemt Fr. Henderson, de CEO van GM, ontslag. Hij wordt dan voorlopig door Ed Whitacre, de voorzitter van de raad van bestuur van GM, vervangen. Men kan in dit ontslag de hand van de Amerikaanse regering zien. De regering verwijt aan Henderson zowel de mislukking van de verkoop van Saab en Saturn, alsook te weinig vorderingen die tot dan toe bij het aanpassen van de modellen van GM aan de behoeften van het moment werden geboekt, te weten het tegemoetkomen aan de vraag naar kleinere en minder energieverblindende modellen. Voegen wij erbij dat Henderson zich op verschillende punten tegen Whitacre heeft gekeerd. Hij was met name gewonnen voor een snelle beursherintroductie, terwijl Whitacre een voorstander van een terugkeer naar de winstgevendheid en de terugbetaling van de schulden was.

Een ontwerp van herstructureringsplan

De nieuwe baas van GM Europe wil de plooiën met de Duitse regering meteen gladstrijken. GM begint dus met het terugbetalen van het overbruggingskrediet van 1,5 miljard euro en, ook al verwacht men banenverlies in Duitsland, toch zullen noch Bochum, noch Kaiserslautern worden gesloten. Daarbij komt nog de overbrenging van het Europese hoofdkantoor van GM van Zürich naar Rüsselsheim. Reilly belooft ten andere aan de vakbonden een grote onafhankelijkheid voor Opel, dat voortaan direct onder GM International zal vallen. Dat belet de betrokken actoren niet om op een geloofwaardig herstructureringsplan te wachten dat aan Opel een reële toekomst op zuiver economische grondslagen kan beloven. Hier speelt Reilly op uitstel door het definitief profiel van zijn herstructureringsplan tot januari 2010 te verdagen.

Men kent nochtans de grote lijnen van het herstructureringsplan van Opel. Reilly voorziet een vermindering van de productiecapaciteit met 20 procent en een verlies van 8.313 arbeidsplaatsen (waarvan ongeveer 5.000 in Duitsland en 354 te Luton), hoewel hij zich ontwijkend uitlaat met betrekking tot eventuele sluitingen en hij de jaarlijkse besparingen van 265 miljoen euro wil behouden. De totale kosten van



de herstructurering worden op 3,3 miljard euro geschat³¹, waarvan 600 miljoen euro ten laste van GM komen, terwijl het restant als overheidssteun van de betrokken regeringen afkomstig zal moeten zijn. De discussies met de vakbonden worden verder in werkgroepen gevoerd.

De kwestie van de overheidssteun heeft de aandacht van de Europese Commissie gaande gehouden. Commissaris G. Verheugen verkrijgt op 23 november van de ministers van Economie van de betrokken landen een akkoord voor het uitwerken van een gemeenschappelijk antwoord aan GM. Behalve Duitsland zouden de andere landen mogelijks over zo een 1,5 miljard hulp kunnen beschikken (waarvan 500 miljoen euro afkomstig van de Vlaamse regering). De Commissie trekt het toezicht op het toekomstige herstructureringsplan naar zich toe en stelt dat alleen in functie van de economische leefbaarheid op de lange termijn beslissingen over te verstrekken overheidssteun konden worden genomen. De Duitse minister van Economie R. Brüderle meent van zijn kant dat overheidshulp zal moeten afhangen van de mogelijkheid van het plan van N. Reilly om aan Opel een duurzame

levensvatbaarheid te verzekeren.³² De vakbonden van hun kant herhalen hun verzet ten aanzien van elke sluiting en ze menen dat alvorens men overheidssteun kan verstrekken, GM eerst alle mogelijke interne besparingen zal moeten doorvoeren. In het geval van bedrijfssluitingen en indien GM geen investeringsvoorstellen voor nieuwe modellen doet, dan kan er geen sprake van zijn om nog aan het personeel inspanningen op te leggen. De vakbonden verwachten dus van de kant van GM een precies plan dat aan hun eisen tegemoetkomt.

De Vlaamse regering en de vakbonden

Ondanks meerdere ontmoetingen met N. Reilly krijgen de Vlaamse regering en de vakbonden geen enkele zekerheid ten aanzien van de toekomst van de vestiging in Antwerpen. Hoewel hij de kwaliteiten van Antwerpen erkent, toch garandeert Reilly geenszins de productie van twee kleine SUV-modellen waartoe GM zich in 2007 ten aanzien van G. Verhofstadt had verplicht. Op 16 december meent N. Reilly dat de productie van een klein SUV-model door Daewoo een redelijke optie kan zijn, maar zonder nochtans de mogelijkheid van

de productie van een minimodel te Antwerpen te willen uitsluiten. Hij weigert nochtans om zich definitief vóór eind januari 2010 over het lot van Antwerpen uit te spreken.

Ten aanzien van deze vertragsmanoeuvres herbevestigt de Vlaamse regering haar voorstel van 500 miljoen euro steun gekoppeld aan het openhouden van de vestiging in Antwerpen. Dat hangt ten andere van de belofte van GM af (in april 2008 door C.-P. Forster herhaald) om ten laatste in 2012 aan Antwerpen de productie van twee SUV-modellen toe te kennen. K. Peeters erkent echter in deze belofte het opnemen van een clause, waardoor GM in geval van een verslechterende economische conjunctuur – hetgeen dan het geval is – zijn belofte niet gestand hoeft te doen. Hij voegt er nochtans aan toe dat dit dan geenszins een aanleiding hoeft te zijn om de productie naar Zuid-Korea te delokaliseren. Tegelijk komt de werkgroep betreffende de toekomst van Antwerpen eind december met de volgende door de vakbonden aanvaarde voorstellen³³: een productie van 80.000 tot 100.000 voertuigen per jaar die een gecumuleerde cash

flow van 570 miljoen euro tot 2015 moeten genereren. Deze productie zou men via drie kanalen kunnen verkrijgen: door het voorlopig in productie houden van de oude Astra bestemd voor de markten van het Midden-Oosten; het behouden van de Astra Cabrio a rato van 15.000 voertuigen tot in 2015; het verkrijgen van de productie vanaf 2012 van ofwel een klein SUV-model, ofwel een minimodel.

In afwachting wordt tussen 23 november en 7 december de productie in Antwerpen stilgelegd. De productie wordt dan gedurende vier dagen hernomen alvorens opnieuw een maand stil te liggen. De productie wordt dan op 11 januari 2010 heropgestart. De arbeiders wachten, met een zekere spanning, de beslissing van N. Reilly af, omdat die eind januari hun lot kan bezegelen. Ze mogen echter nog hopen dat de onderhandelingen met de betrokken Europese vakbonden tot een voor hen gunstige oplossing zal kunnen leiden. Maar op dit moment dat we dit schrijven, is nog niets beslist.

Welke toekomst is er voor Opel Antwerpen?

Het is bijzonder moeilijk om medio januari 2010 enige voorspellingen te wagen met betrekking tot de toekomst van de vestiging van Opel Antwerpen, dit bij gebrek aan nieuws over de definitieve beslissingen van N. Reilly, de baas van GM Europe, betreffende de herstructurering van Opel. Men kent de kwaliteit en de flexibiliteit van de productie van Antwerpen, evenals de bekwaamheid van zijn arbeiders. Een eerste vraag betreft nochtans hetgeen N. Reilly op het oog heeft met een fabriek die slechts 5 procent van alle loonarbeiders van Opel/Vauxhall tewerkstelt en op een kleine nationale markt opereert. Als hij zijn voornemen bevestigt om meer dan 8.000 banen te schrappen en om de totale productiecapaciteit van Opel met 20 procent te verminderen, dan blijft de vraag of men dat zonder het sluiten van een vestiging kan realiseren? Het antwoord van Reilly is mogelijks “neen”, maar hij moet er zich wel rekenschap van geven dat hij geen vrij spel heeft om te herstructureren zoals hij ongetwijfeld zou willen. Van de ene kant komt hij in aanvaring met de duidelijk door de vakbonden van Opel geafficheerde wil om geen enkele sluiting te aanvaarden. Zal hij dat naast zich neer kunnen leggen, zelfs

op het gevaar af een groot sociaal conflict uit te lokken dat voor zijn herstructureringsplan nadelig kan uitpakken? Van de andere kant kunnen de financieringsmodaliteiten van de herstructurering problemen veroorzaken.

Tot nu toe weet men dat GM vragende partij is voor een goede 2,7 miljard euro overheidssteun op een totaal dat volgens GM op 3,3 miljard euro wordt geschat; een bedrag dat trouwens door meerdere analisten als te miniem wordt beschouwd. De Europese Commissie is echter niet bereid om gelijk welk herstructureringsplan te aanvaarden alvorens het sein voor de overheidssteun (kan men geen maximum aan het totale bedrag stellen?) van de betrokken staten op groen te zetten. Tenslotte is de nieuwe Duitse minister van Economie R. Brüderle blijkbaar niet bereid om, zonder solide garanties vooraf ten aanzien van het behoud van de werkgelegenheid in Duitsland, zo maar zijn beurs te trekken. Om te voorkomen dat ze in deze zaak “cavalier seul” zal spelen, heeft de Europese Commissie van verschillende staten verkregen dat ze met betrekking tot de eventuele steun aan GM gemeenschappelijk over een akkoord zullen onderhandelen. We moeten dus afwachten of dit akkoord zal worden geëerbiedigd. Uit dit alles volgt evenwel dat de redding van Opel enigszins op een hindermissenwedloop lijkt die zeker nog enige tijd kan voortduren alvorens het einde van de tunnel in zicht zal zijn.

Voor wat Opel Antwerpen betreft kunnen de door de Vlaamse regering voorgestelde

Ondanks meerdere ontmoetingen met N. Reilly krijgen de Vlaamse regering en de vakbonden geen enkele zekerheid ten aanzien van de toekomst van de vestiging in Antwerpen.

alternatieven, die trouwens door de vakbonden en het plaatselijke management worden ondersteund, ook nog houtsnijden, echter op voorwaarde dat GM zijn beloften uit 2007 nakomt. Daarbij hebben de ontwikkelingsprojecten van *Flanders' Drive* voor hybride en elektrische voertuigen op termijn werkelijk kans om in productie te worden genomen. Maar op dat vlak is echter nog niet alles gezegd.

Merken we slechts op dat de vakbonden van Antwerpen tot op heden een krachtige

houding hebben aangenomen, doch zonder tot stakingsacties te besluiten omdat die allicht tot gevolg zouden kunnen hebben dat men nog dieper in het moeras zal wegzinken. Het komt er op aan om te zien of in geval van sluiting hun houding ook door de vakbonden van de andere vestigingen krachtig zal worden ondersteund, dit in de wetenschap dat de concurrentie tussen Bochum en Antwerpen sterk is.

Wat echter wél zeker is, is dat, mocht de directie van GM – tegen alles en iedereen – toch besluiten om de vestiging in Antwerpen te sluiten, dit dan voor de Vlaamse economie een zware slag zal betekenen. Inderdaad, behalve het verlies van 2.600 directe arbeidsplaatsen, komt er nog eens het verlies van ongeveer 5.000 à 6.000 indirecte arbeidsplaatsen bij de onderaannemers bij. Maar niets is echter tot op heden beslist, ook al hoeft men er niet aan te twijfelen dat de beproeving voor de arbeiders en arbeidster van Antwerpen uiterst penibel is en dat hun toekomst erg onzeker blijft.

(18 januari 2010)

*

Post Scriptum

De sluiting van Opel Antwerpen

Hetgeen men al geruime tijd heeft gevreesd is dan toch gebeurd. Na op 18 januari in een brief aan het personeel van Opel eerst nog met een overwinnaarsmentaliteit te hebben willen uitpakken, kwam N. Reilly op 21 januari echter met de intentie om Opel Antwerpen te sluiten³⁴. Hij startte daarom de Renault-procedure op die volgens hem eind juni in de sluiting van de fabriek zou moeten uitmonden. De niet al te moedige Reilly, die door zijn Duitse rechterhand R. Hoben werd geflankeerd, deed deze aankondiging in de perszaal van het Sheraton Airport te Zaventem. Hij liet aan directeur Leo Wiels van Antwerpen de taak over om zijn “intentie” aan een nog daartoe speciaal samen te roepen buitengewone ondernemingsraadvergadering mee te delen. Tijdens de lezing door L. Wiels ten overstaan van het personeel van de fabriek kon men duidelijk aanvoelen dat deze beslissing hem bij de keel had gegrepen. Daardoor maakte hij op een bepaalde manier zijn betrokkenheid bij de strijd voor het behoud

van de werkgelegenheid aan het personeel kenbaar. Hij heeft trouwens nooit nagelaten om zich hiervoor in te zetten. Dit feit is té zeldzaam om hier niet te onderstrepen.

Dat Reilly al die tijd de “intentie” had om Opel Antwerpen te sluiten, is ten slotte niemand ontgaan: de beslissing is genomen en het lijkt er geenszins op dat hierop zal worden teruggekomen. Op zijn manier veegt hij daarom met zijn rechtvaardiging alle voorgestelde alternatieven van tafel. Volgens hem is de sluiting te wijten aan de automobielcrisis: er is bij Opel overcapaciteit die men met 20 procent (ofwel zo een 350.000 wagens per jaar) moet zien te verminderen, hetgeen “erg logisch” (en dus niet per toeval ...) overeenstemt met de capaciteit van Antwerpen. De te Antwerpen geproduceerde modellen zullen daarom naar andere vestigingen gaan. Voor in geval van topdrukke met flexibiliteit nog een “opvulfabriek” instandhouden, had geen zin meer daar er elders al voldoende capaciteit voor handen was. Daarbij zou ook de functie van onderaannemer geen betekenis meer hebben. Weg dus ook de in 2007 beloofde productie van de SUV te Antwerpen. Want Opel moet zijn productieplannen in neerwaartse richting bijstellen. De productie van de SUV kan men tegen lagere kosten naar Daewoo in Zuid-Korea overhevelen. Hetzelfde geldt trouwens voor de productie van de kleine modellen die naar de andere vestigingen zullen gaan, gezien de overcapaciteit aldaar. Zo zullen *last but not least* vanaf juni de in Antwerpen geproduceerde modellen na het verrichten van een investering van 17 miljoen euro door Bochum worden overgenomen.

Zelfs al had men zich hieraan kunnen verwachten, dan nog komt de droge aankondiging van Reilly bij het personeel van Antwerpen, bij K. Peeters en bij de vakbonden van de andere Europese vestigingen hard aan. Ten aanzien van Antwerpen meent R. Kennes dat Opel zijn woorden inslikt. Hij beslist om naar de rechtbank te stappen wegens het niet respecteren van de belofte van 2007. R. Kennes verwacht ten andere veel van de Europese vakbondssolidariteit en van de houding van de Europese Commissie ten aanzien van de door GM voor Opel geëiste overheidssteun. Men kan eveneens wijzen op het feit dat Opel de sluiting van Antwerpen al lang op voorhand heeft voorbereid. Een voortdurende afkalving van de

werkgelegenheid (van 7.600 arbeiders in 2000 tot 2.600), het schuiven met modellen, het niet toekennen van de nieuwe Astra en het uitblijven van de modernisering van de fabriek waren even zoveel tekenen aan de wand³⁵. K. Peeters heeft zich van meet af aan ingespannen om de door hem afgewezen beslissing van Reilly tegen te houden. Hij heeft daarbij meerdere vergaderingen met de vakbonden belegd en van J. M. Barroso verkregen dat de Europese Commissie de evolutie van de toestand nauwkeurig zou volgen. Tot op heden echter hebben noch Peeters, noch Barroso een voorstel van een “business plan” dat Reilly zegt te hebben opgesteld, ontvangen. In het Vlaamse Parlement heeft K. Peeters ten andere de tegenwerpingen van de oppositie weerlegd als zou hij over geen Plan B voor de reconversie van de vestiging te Antwerpen hebben beschikt. Hij heeft herhaald dat hij eerst wilde vechten voor het behoud van Antwerpen en daartoe de in de Renaultprocedure voorziene termijn te hebben willen gebruiken om aan Opel alternatieve voorstellen voor het behoud van de fabriek te doen. Maar dat overtuigt niet alle specialisten van de sector, want die stellen liever de kwestie van de toekomst van de Vlaamse industrie aan de orde. Op syndicaal vlak zijn de posities ten slotte duidelijk en de vakbondsvertegenwoordigers van de verschillende vestigingen zijn dat in Antwerpen komen mededelen. K. Franz en *IG Metall*, maar ook P. Scherrer, de secretaris van de EMF, bevestigen dat N. Reilly niet hoeft te rekenen op de jaarlijkse besparingsinspanning van 265 miljoen euro zolang hij niet op zijn beslissing om Antwerpen te sluiten is teruggekeerd. Indien nodig dan zullen de vakbonden tot stakingsacties overgaan.

Onder welke auspiciën zal deze krachtmeting worden ingezet? Van de ene kant blijkt uit een memorandum met betrekking tot Opel Antwerpen, dat door Reilly aan de vakbondsvertegenwoordigers³⁶ is gestuurd, dat hij geen enkel alternatief ziet en dat de hulp van 500 miljoen euro van de Vlaamse regering als “irrelevant” kan worden beschouwd. Van de andere kant herbevestigt Reilly tijdens een Europese ondernemingsraad op 1 februari te Wiesbaden zijn duidelijke bedoeling om Antwerpen te sluiten, waardoor hij nauwelijks ruimte voor dialoog met de vakbonden overlaat. De laatste hebben hem trouwens, een reeks

vragen met betrekking tot de toekomst van Opel Europe overhandigd, iets waartop ze een schriftelijk antwoord verwachten. Nog onheilspellender: het zou erop lijken dat Opel nog eens een verlies van 2.000 banen, in het bijzonder bij de verkoopsorganisatie en de diensten na verkoop bij de reeds 8.300 aangekondigde ontslagen zou willen voegen, maar zonder dat men de lokalisatie ervan kent. Reilly houdt ten andere nog altijd vast aan zijn eis van de voorziene jaarlijkse 265 miljoen euro besparingen. Dat heeft tot effect dat de vakbonden nog meer geïrriteerd geraken en dat hun cohesie wordt versterkt.

Het meest onaanvaardbare in de door GM op afstand aangestuurde politiek ten aanzien van Opel, dat is de wil om het overleven van Opel te verzekeren door er slechts 600 miljoen euro binnen te brengen en door voor de noodzakelijke bijkomende 2,7 miljard euro overheidssteun te vragen die tevens bestemd moet zijn voor onder andere het financieren van de sluiting van Antwerpen. Het dossier blijft dus – zonder rekening met de economische overwegingen te houden – een politiek dossier, daar Duitsland geneigd is om steun te verlenen op voorwaarde dat geen van zijn vestigingen zal worden gesloten. De rol van de Europese Commissie zou wel eens cruciaal kunnen zijn. Maar men bevindt zich hier wel tussen hamer en aambeeld: zal het weigeren van overheidssteun niet tot het risico van het faillissement van Opel kunnen leiden? De vakbondsstrategie danst eveneens op een slappe koord: tot hoe lang zal men willen vasthouden aan de weigering om Antwerpen te sluiten, dit op het gevaar af dat men het gehele herstructureringsplan van GM voor Opel zal doen kapseizen? Zullen de vakbonden de daad bij het woord voegen en tot acties overgaan met het doel om ten aanzien van de beslissing van Reilly en GM een doorbraak te forceren? In geval van mislukking van het plan van Reilly zal de bal bij de betrokken staten belanden. Maar welke prijs zijn ze bereid aan GM te betalen voor het verkrijgen van de autonomie van Opel? En wat met de financiering van het herstel van Opel? En wat zullen de sociale gevolgen hiervan dan wel niet zijn?

(2 februari 2010)

(Vertaling: André Mommen)

Noten:

¹ M. Capron, 'De onzekerheid in de automobiellindustrie', in *Vlaams Marxistisch Tijdschrift*, jg. 43, nr. 4, 2009, blz. 8-14.

² Ter vereenvoudiging zal hier zonder verdere specificatie als er sprake van "Opel" is, "Opel/Vauxhall" worden verstaan.

³ De geschiedenis herhaalt zich periodiek volgens de conjuncturele crises van de automobielsector in Europa. Opel Antwerpen, dat al de rekening van voorgaande herstructurering betaalde, heeft in 1998 1.200 arbeidsplaatsen verloren; in 2002 verdwenen 900 banen, en begin 2008 werden ongeveer 2.200 banen opgeheven. Daaruit volgt dat er medio 2009 nog maar 2.600 arbeidsplaatsen van de 10.000 arbeidsplaatsen van Opel Antwerpen (GM Belgium) in 1900 zijn overgebleven. Over de herstructurering en de staking van 2007, zie M. Capron, 'Opel Antwerpen: een stop-and-go-staking', in *Vlaams Marxistisch Tijdschrift*, jg. 41, nr. 3, 2007, blz. 23-27.

⁴ In juni 2009 nam GM het besluit om Saab, dat in financiële problemen verkeerde, te verkopen. Een principeakkoord met de Zweedse constructeur van luxewagens Koenigsegg werd op 18 augustus bereikt. Deze laatste heeft echter op 24 november het bod ingetrokken en de Chinese groep BAIC, een minderheidspartner van Koenigsegg in de transactie, wilde de technologie van Saab kopen. Daarna deed de Nederlandse groep Spyker Cars opeenvolgende biedingen, maar dat heeft GM niet belet om tot een juridische liquidatie van Saab over te gaan, terwijl er tegelijk nog met zowel Spyker Cars als met het Luxemburgse investeringsfonds GH van Chinese origine – dat de steun van B. Ecclestone, de baas van de F1, genoot –, plus met een Zweedse investeringsgroep werd onderhandeld. Het lijkt erop alsof de voorstellen van deze overnemers GM tot op dat moment niet tevredenstelden. Daarbij werd de eerdere toekenning van de quota's van de nieuwe Astra aan Trolhättan nooit meer te berde gebracht.

⁵ De GM-groep stelt in de Verenigde Staten 92.000 personen te werk.

⁶ Deze leverde een totale steun van zo een 60 miljard dollar op, waarvan 13 miljard dollar enkel na uitdrukkelijke toestemming mocht worden gebruikt.

⁷ Het verkoopproject van Saturn begin juni aan de distributeur US Penske Automotive Group, die 350 dealers omvat en 13.000 mensen tewerkstelt, mislukte uiteindelijk toen de kandidaat-overnemer eind september afhaakte.

⁸ Hummer werd in juni aan de Chinese groep Sichuang Tengshong Heavy Industrial

Machinery voor ongeveer 100 miljoen dollar verkocht met het behoud van de 3.000 arbeidsplaatsen in de Verenigde Staten.

⁹ Zie M. Capron, 'De onzekerheden...', *a. w.*, blz. 10-11.

¹⁰ In oktober zijn de verkopen van GM en Opel in de Verenigde Staten in vergelijking met oktober 2008 respectievelijk met 4,1 procent en 3,1 procent gestegen.

¹¹ Deze groep die door Frank Stronach wordt geleid, heeft zijn hoofdzetel te Aurora (Canada) en produceert voor meerdere grote merken, waaronder GM, een aantal componenten (zetels, carrosseriedelen en chassis, elektronica) en beschikt over een assemblagefabriek van lichte utilitaire voertuigen. De groep stelt in 240 fabrieken en 86 ontwikkelingscentra in 25 landen over de hele wereld 74.350 personen te werk, van wie 28.600 in Europa.

¹² Deze alliantie berust op de volgende deal: Sberbank zou een industriële joint venture tussen Magna en de tweede Russische constructeur GAZ waarvan Sberbank de schulden wou herstructureren. GAZ zou op zijn vestiging te Nizjni Novgorod Opelmodellen op basis van Opeltechnologie produceren.

¹³ Waarvan 2.045 te Bochum, 717 te Rüsselsheim, 283 te Kaiserslautern, 830 te Ellesmere Port en 354 te Luton.

¹⁴ GM heeft op de Europese markt via Opel/Vauxhall in 2008 2 miljoen voertuigen verkocht. Van januari tot augustus 2009 verminderden zijn verkopen nochtans, waardoor het marktaandeel van GM Europe daalde van 8,9 procent tot 8,5 procent, doordat men wat minder dan de concurrenten van de schrootpremie had kunnen profiteren.

¹⁵ In feite ziet Sberbank hierin vooral een financiële operatie en zou de bank na de verkoop een deel van zijn belangen kunnen afstaan. Vandaar de demarche van de Chinese groep Geely die vooral uit is op het zich toe-eigenen van de Opeltechnologie. Doordat het aanbod blijft aanslepen, concentreert Geely zich op een bod voor de overname van Volvo dat tot dan toe eigendom van Ford was.

¹⁶ Magna voorziet op dat moment een verlies van 4.116 arbeidsplaatsen in Duitsland, van 2.090 in Spanje, van 1.373 in Groot-Brittannië en van 447 in Polen. De sluiting van Antwerpen wordt ten andere voorspelbaar daar Magna 2.517 arbeidsplaatsen zou willen opheffen, hoewel het zich bereid verklaart om alternatieve plannen te bestuderen ...

¹⁷ De hoofdaandeelhouder van deze holding is het Amerikaanse investeringsfonds Ripplewood dat 15 procent bezit. RHJ is een gediversifieerde holding die belangen in de financiële wereld,

de media en de automobiellindustrie (in Azië) heeft.

¹⁸ Dit lokte het verzet van het Land Hessen (waar zich Rüsselsheim bevindt) uit met het argument dat BAIC te weinig ervaring in de automobiellconstructie bezit en de steun van de Chinese regering ontbreekt.

¹⁹ Deze kritieken gelden voor het solospel van Duitsland vanuit een protectionistische visie, met name de betoonde voorkeur voor Bochum ten aanzien van Antwerpen (in geval er sprake zou zijn van het sluiten van een fabriek: Bochum kan rekenen op lagere productiekosten en een superieure techniek ten aanzien van Antwerpen en de sluiting zou nadelige gevolgen voor de verkoop van Opel op de grote Duitse markt hebben) en voor de rechtvaardiging van een gedeeltelijke overplaatsing van de productie van Figueruelas naar Eisenach wegens de nabijheid van deze vestiging met de Oost-Europese markten.

²⁰ De vakbonden hebben de kandidaturen van Fiat, een concurrent van Opel, en van RHJ afgewezen. De laatste had geen ervaring in de automobiellassemblage en zou er hoofdzakelijk op uit zijn geweest om Opel te herstructureren en daarna weer aan GM te verkopen.

²¹ Ze becijferen hun inspanning voor de periode 2010 tot 2014 op 1,25 à 1,5 miljard euro.

²² "We gaan vechten voor Opel", interview in *De Morgen*, 21 september 2009.

²³ De Duitse overheidssteun was onder voorwaarde van de overname van Opel door alleen maar de groep Magna-Sberbank.

²⁴ Voor de details van de demarches, zie M. Capron, "De onzekerheden...", *a. w.*, blz. 12-13.

²⁵ In het interview gegeven aan *L'Écho* 13-15 juni 2009 meent W. De Pril, voorzitter van Agoria Vlaanderen, dat de vestiging te Antwerpen over technologisch innovatiepotentieel (gebaseerd op onderzoek verricht binnen de structuur van "Flanders' Drive") beschikt, wat haar toelaat om voor de toekomstige productie van een nieuwe generatie hybride en elektrische voertuigen operationeel te blijven.

²⁶ Op 7 oktober schrijft K. Peeters naar N. Kroes, waarbij hij zich baseert op een studie van Price Waterhouse Coopers, die stelt dat Antwerpen minstens zo efficiënt als Bochum is op het vlak van het aantal uren per geproduceerde wagen.

²⁷ We noemen in Antwerpen: Atlas Copco (persluchtleidingen), CTS (pedalen), Thyssen-Krupp (stalen geraamtes); in Vlaanderen: Plastic Omnium en Inergy (Herentals: brandstofsyste- men), Johnson Controls (Geel: zetels), Kautex Textron Benelux (Tessenderlo: brandstofsyste- men), Belpas Industries (Genk: bumpers,

dashboards, ruiten), Jontech (Sint-Truiden: industrieel onderhoud), Bosch (Tienen: ruitenswissers), IAC (Grobbendonk: geluiddempende producten en vloerbekleding), Struktuplas (Izegem: bewerking van plastic onderdelen); te Brussel: Bosch (Anderlecht: ABS); in Wallonië: AW Europe (Braine l'Alleud: software), Continental Benelux (Herstal: banden), TI Groupe (Luik: elektronica en remsystemen). Zie 'Duizenden jobs bedreigd bij sluiting', *De Morgen*, 12 september 2009.

²⁸ Zie bijvoorbeeld J. van Biesebroeck, 'Zonder staalharde strategie geen belastinggeld voor automobiel', in *De Morgen*, 1 augustus 2009, en G. Willmann, 'Goed dat de Opeldeal van de baan is', in *De Morgen*, 6 november 2009.

²⁹ Er komen eveneens negatieve reacties uit Spanje, namelijk waar men zich aan het onderhandelde akkoord met Magna wil houden. In Gliwice in Polen ziet men de perspectieven echter beter worden, evenals in Groot-Brittannië waar men zich tevreden betoont, echter wel met een pleidooi voor een rechtvaardige verdeling van het verlies aan arbeidsplaatsen in Europa. ³⁰ Antwerpen blijft met Bochum in evenwicht, maar men vreest dat om de Duitsers te kalmeren Bochum niet zal worden gesloten ten nadele van Antwerpen.

³¹ Een som van 1 miljard euro zal aan de eigenlijke herstructurering worden besteed, de rest wordt voorzien voor het dekken van de verliezen en voor de investeringen.

³² Eind december is Opel opnieuw de tweede constructeur op de Duitse markt geworden met een marktaandeel van 8,9 procent, dit wegens o. a. de effecten van de schrootpremie.

³³ Zie het interview met R. Kennes, 'General Motors doet aan emotioneel terrorisme', in *De Morgen*, 2 januari 2010. R. Kennes herinnert eveneens aan de troeven van Antwerpen: de nabijheid van de haven, een goede positionering in termen van loonkosten, de kwaliteit van de geproduceerde voertuigen, en een grote flexibiliteit die de productie van vier modellen op dezelfde assemblagelijns mogelijk maken.

³⁴ Terwijl het lot van Antwerpen bezegeld werd, was GM er eindelijk in geslaagd om met Spyker Cars een akkoord te sluiten over de verkoop van de fabriek van Saab te Trollhättan voor ongeveer 400 miljoen dollar.

³⁵ F. Demets, 'Hoe de Duitsers Opel Antwerpen lieten verrotten', in *De Morgen*, 23 januari 2010.

³⁶ Zie *De Morgen*, 26 januari 2010.