

(Focus) Automobiel



KAREL BOS EN
LARS HOLMQVIST (CLEPA)
"Als de Duitse regering de
leningen aan Ford of Opel
garandeert, denk je dat ze
aanvaardt dat Ford of GM
verder produceert in
Anwerpen? I don't think so."

Europese federatie voorspelt
einde van autosector in België

Toeleveranciers autosector slaan

ALARM

De Belgische auto-industrie is gedoemd om te verdwijnen, voorspelt Clepa, de Europese organisatie van de toeleveranciers van de autosector. Die toeleveranciers stormen razendsnel richting afgrond. Naar schatting 500 onder hen flirten met het faillissement.

|| Door Bert Lauwers

Karel Bos en Lars Holmqvist

Karel Bos (47) werd geboren in Pretoria in Zuid-Afrika, maar heeft de Nederlandse nationaliteit. Na studies toegepaste economische wetenschappen in Antwerpen en Leuven en managementstudies in Boston ging hij in 1985 aan de slag bij de uitlaatproducent Bosal, dat werd opgericht door zijn grootvader en toen werd geleid door zijn vader. In 1992 startte Bos Bosal Canada op, om drie jaar later de verantwoordelijkheid te krijgen voor de VS. In 1998 kreeg hij ontwikkeling en fabricage onder zijn hoede en twee jaar later volgde hij zijn vader op als CEO. In oktober vorig jaar nam hij ontslag na een verschil in visie met de raad van bestuur. Sindsdien trekt hij mee aan de kar van Clepa, dat wordt geleid door de Zweed Lars Holmqvist (62). Die werd directeur van Henkel in Zweden en het Verenigd Koninkrijk na zijn studies chemisch ingenieur. Nadien was hij directeur bij Emissieontsteking, kreeg hij de verantwoordelijkheid voor dieselmotoren bij Johnson Matthey en stond hij aan het hoofd van de sectororganisatie Scandinavian Automotive Suppliers. In 1999 werd Holmqvist algemeen directeur van de toeleverancier Konstruktions-Bakelit, om vanaf 2004 Clepa te leiden.

De autosector zit in de hoek waar de klappen vallen. Volgens het *worstcasescenario* daalt de productie van auto's dit jaar met 40 procent. De zwaarste mokerslagen treffen vooral de toeleveringsbedrijven, waarvan er in Europa ongeveer 5000 zijn. Zowat 10 procent daarvan riskeert weldra ten onder te gaan, voorspellen Lars Holmqvist, de Zweedse CEO van Clepa, en Clepa-bestuurder, Karel Bos. "Er zullen veel faillissementen zijn en een omvangrijke consolidatie in de sector."

"Wij schatten dat deze crisis bij de toeleveranciers voor de autosector 1 tot 1,5 miljoen jobs kan kosten", zegt Bos, die onlangs opstapte als CEO van de uitlaatproducent Bosal. In totaal zijn de toeleveranciers in Europa rechtstreeks goed voor 5 miljoen jobs. De golf van aanvragen tot gerechtelijk akkoord en faillissementen kan al vanaf eind volgende

"Buiten de sector heb je wel heel wat durfkapitalisten die azen op goede activa"

maand over West-Europa rollen en zal naar alle verwachting lelijk huishouden in maart en april. Dat het zo snel kan gaan, komt omdat de meeste toeleveringsbedrijven al langer hun financiële reserves hebben opgesoupeerd en de banken in volle crisis niet bereid zijn soelaas te bieden.

De consolidatie zal ook niet van binnen de sector worden gevoed omdat bijna alle spelers op droog zaad zitten. Zelfs sterke spelers als het Duitse Bosch werden hard getroffen en moeten in hun reserves snijden. "En als je in je reserves gaat, ga je niet op zoek naar overnames", zegt Bos. "Maar buiten de sector heb je wel heel wat durfkapitalisten die azen op goede activa."

Holmqvist en Bos klopten vorige week aan bij de Europese Commissie. Niet dat Clepa veel hoop koestert dat de EU snel met grof geld over de brug komt. Maar ze zien wel een belangrijke controlerende rol voor eurocommissaris voor Ondernemingen en Industrie, Günther Verheugen.

"Zijn rol zal erin bestaan om te coördineren of dat tenminste te proberen. Zoniet dreigt de totale chaos. Dan ontstaat er een opbod van maatregelen in de lidstaten om de autosector in hun eigen land te beschermen", zegt Holmqvist. Van de

contacten met de Commissie heeft hij wel al opgestoken dat die zich niet echt bewust is van het feit dat België ook als een autoland moet worden beschouwd.

Protectionistische reflex

Maar misschien is het weldra zelfs niet meer nodig om de Commissie te overtuigen van het belang van de autosector in België. Volgens Bos en Holmqvist is het gevaar reëel dat ons land de autoassemblage en toeleveringsactiviteiten ziet verschrompelen. "Het risico voor de assemblagebedrijven in België is extreem groot. Het is slechts een kwestie van tijd voor ze verdwijnen. En dan verdwijnen meteen ook de toeleveranciers." De afbouw van de autoactiviteiten in ons land zal het gevolg zijn van een onvermijdelijke protectionistische reflex die om de hoek loert in landen als Duitsland, Frankrijk en Zweden.

"Stel dat de Duitse regering de leningen aan Ford of Opel garandeert, denk je dan echt dat die regering aanvaardt dat Ford of GM verder produceert in Antwerpen? *I don't think so*. Er zijn gewoon minder fabrieken nodig en de regeringen zullen al heel blij zijn dat ze in eigen land de tewerkstelling in de sector op peil kunnen houden. GM zal dus door de overheid worden gedwongen die jobs te

12 miljoen jobs

De Europese autosector vertegenwoordigt heel wat meer banen dan gedacht. Het totaal bedraagt 12 miljoen, zegt Lars Holmqvist, de CEO van Clepa. Ongeveer de helft wordt gevormd door de assemblagebedrijven en de directe toeleveranciers. De assemblagevestigingen zijn goed voor 1,1 miljoen banen en de toeleve-

ranciers tellen 5 miljoen werknemers. In ons land vertegenwoordigen assemblage en toelevering naar schatting 300.000 banen. Die sterke vertegenwoordiging is het resultaat van de vestigingen van Ford, Volvo, Opel en Audi. Maar daarnaast zijn er ook heel wat jobs bij toeleveranciers in de tweede of derde lijn of bij benzine-

stations en bij dienstenleveranciers zoals beveiligingsbedrijven of transportbedrijven. "En waar trek je de lijn", vraagt Holmqvist zich af. Zo is ArcelorMittal voor 30 procent afhankelijk van de auto-industrie en zijn er bijvoorbeeld ook jobs in de chemische sector die afhankelijk zijn van de autosector."



KAREL BOS



LARS HOLMQVIST

“Niemand wil toch een Maserati of Ferrari *made in China* kopen”

Clepa

Clepa, het comité de liaison européen des fabricants d'équipements et de pièces automobiles, is de Europese belangenorganisatie van de autobieltoeleveranciers. Ze werd in 1959 opgericht door een aantal nationale federaties. De kantoren werden gevestigd in Brussel met het oog op de technische regelgeving die de toenmalige Europese

Economische Gemeenschap (EEG) opstelde. De EEG was pas een jaar eerder in werking getreden. In 1997 werden de statuten van Clepa aangepast om de organisatie onafhankelijker te maken van vergelijkbare federaties. Meteen werden ook bedrijven toegelaten als leden. Vandaag telt Clepa onder meer dertien nationale federaties en Europese

sectorale organisaties. Voor België is Agoria Automotive lid. Daarnaast overkoepelt Clepa bijna 80 bedrijven, inclusief 's werelds grootste toeleveranciers van onderdelen, systemen en modules. De organisatie vertegenwoordigt daarmee ongeveer 3000 van de in totaal 5000 toeleveranciers in Europa en ruim 3 miljoen werknemers.

► rug te halen naar Duitsland. De Zweedse regering zal hetzelfde zeggen voor Volvo. En België valt dan telkens uit de boot.”

“En *let's face it*, België heeft al een probleem met zijn concurrentiekracht. Als je de loonkosten berekent voor 100 mensen in België, kom je op 6,5 miljoen euro. In Hongarije kosten diezelfde 100 werknemers 1 miljoen euro en je krijgt dezelfde productiviteit, dezelfde kwaliteit en dezelfde output en logistieke kosten.”

De ellende van de autotoeleveranciers komt natuurlijk niet uit het niets. De sector staat al sinds de jaren negentig onder druk. Die aanhoudende problemen versnellen de aftakeling. “Als de sector de voorbije tien jaar winst had kunnen opbouwen, zouden de problemen nu niet zo groot zijn”, zegt Bos, die erop wijst dat de meeste prijsstijgingen van de grondstoffen de voorbije vijf jaar niet werden doorgerekend door de autoproducenten aan hun klanten. “De toeleveranciers hebben dat moeten slikken en dat gingen kosten van de marges en de winstgevendheid.” Afgezet op een schaal van 100 is de kostprijs van auto-onderdelen sinds 1995 geërodeerd tot 85, voegt Holmqvist eraan toe.

De toeleveranciers kunnen zich ook nauwelijks verdedigen. “Eens je in dit soort business bent, kun je niet meer switchen.” Een toeleverancier die een product voor Ford maakt, kan dat alleen bij die producent slijten. Toeleveranciers die contracten eenzijdig verbreken omdat ze niet voldoende meer opleveren, worden genadeloos voor de rechtbank gedaagd door de producenten.

Strijdtoneel

Volgens Bos is de autosector het strijdtoneel geworden voor geopolitieke regio's als Europa, de VS, Japan, Korea, China, India en weldra Rusland. En West-Europa moet in die strijd steeds vaker het onderspit delven. “Ik kan je zeggen dat geen enkele bedrijfsleider in de autosector een fabriek zal opzetten in West-Europa.” Oost-Europa maakt een veel betere kans, net als Noord-Afrika. Bos wijst op zijn ervaring met Bosal. “Om een fabriek te sluiten, kostte dat ons eerst 70.000 euro per persoon en op het einde was dat gestegen tot 140.000 euro per hoofd. *Crazy*. Die mensen zullen nooit zoveel opleveren voor het bedrijf om dat bedrag te verantwoorden.

De sociale verplichtingen zijn te groot, de inflexibiliteit van de werknemers is te groot en de kosten van het werknemersbestand zijn te hoog. Daarom moeten we terugkeren naar redelijke arbeidskosten en veel flexibeler arbeid. Want voor alles dat arbeidsintensief is, is West-Europa *out*.”

Dat het zo ver kwam, is mede het gevolg van de uitbreiding van de EU naar het oosten. “Door de toetreding van nieuwe lidstaten waar de loonkost veel lager is, is in de oude lidstaten de hoogste levensstandaard verleden tijd.” Toch zullen nog heel wat banen kunnen behouden blijven in onze contreien. “Zo wil toch niemand bijvoorbeeld een Aston Martin, Maserati of Ferrari *made in China* kopen, niet? Mensen willen voor dat soort auto's meer betalen. Zulke niches zullen er altijd zijn.” (T)