

In de nasleep van de lockdown: hoe presteert onze automotive industrie vandaag?

D

De Europese automotive-industrie is zwaar getroffen door corona. De productie van wagens, trucks en bussen heeft weken aan een stuk volledig stilgelegd. De verkoop is ingezakt en er wordt zeer weinig geïnvesteerd. De introductie van nieuwe, propere modellen is uitgesteld. Bovendien zorgt ook de post-corona arbeidsorganisatie (om de veiligheidsvoorschriften te kunnen naleven) voor stijgende productiekosten.

De werknemers zijn eveneens hard geraakt. Ondanks systemen zoals tijdelijke werkloosheid, zagen veel mensen hun inkomen – soms drastisch – dalen. In bepaalde ondernemingen zijn werknemers al drie maanden volledig technisch werkloos. Tijdelijke contracten worden niet verlengd en ook toeleveringsbedrijven delen in de klappen.

De economische en sociale impact van covid-19 is dus groot. Wat de toekomst brengt, valt moeilijk te voorspellen. Maar veel rooskleurige berichten hoeven we niet te verwachten. Veel zal afhangen van de evolutie van het virus. Komt er een tweede golf? Komt er een vaccin? Ook de mate waarin de internationale en Europese economie (en dan vooral aan de vraagzijde) herstelt, zal doorslaggevend zijn. Ondertussen hebben zowel Frankrijk als Duitsland miljardenplannen gelanceerd om hun auto-industrie te stutten. Ook de Europese Unie zal maatregelen nemen, onder meer via haar herstelplan van 750 miljard euro (dat wel nog moet goedgekeurd worden door de lidstaten).

Hieronder werpen we een blik op de Belgische automotive-industrie. Wat is de situatie van de auto- bus- en truckconstructeurs in ons land? Delen zij ook in de corona-klappen? Wat zijn de vooruitzichten? En hoe kijken onze metalo's naar de toekomst? Een overzicht.



Jo De Mey

VOLVO CARS EN TRUCKS

Op Volvo Cars en Volvo Trucks vallen nog geen onrustwekkende geluiden te noteren. De verwachtingen zijn zelfs eerder positief. **PROVINCIAAL SECRETARIS JO DE MEY** vertelt: "Op Cars worden nu net geen duizend wagens per dag geproduceerd. Enkel in de tijd die voorzien wordt voor de ontsmetting en schoonmaak worden nog geen wagens gebouwd. Dat is het enige productieverval vergeleken met de situatie vóór corona. Ook op Trucks gaat het goed. Ze zijn daar volop bezig om het verlies van tijdens de lockdown in te halen. Er worden nu 160 vrachtwagens per dag gemaakt en dat aantal zal de komende maanden niet dalen."

Dat wil niet zeggen dat we niet alert moeten zijn, aldus Jo: "In Gent wordt voorlopig nog altijd de V60 afgewerkt. Maar in Zweden, waar de wagens in elkaar worden gelast, gaat het niet zo goed. Dat kan hier ook problemen geven. De V60 maakt trouwens nog maar tien procent uit van het totale aantal te bouwen

wagens in Gent. Voor Trucks zou het kunnen dat de bestellingen dalen vanaf het vierde kwartaal. Onze vakbondsafgevaardigden volgen de economische situatie alleszins zeer actief op."

Volgens Jo is het positief dat Volvo Cars al een tijdje voluit de kaart van elektrificering trekt: "In 2025 moet de helft van alle verkochte Volvo's op een batterij rijden. En recent werd in Gent ook een batterijfabriek opgericht. Dat is een voordeel en zorgt dat we hier sterk staan."

VAN HOOL

Op busbouwer Van Hool horen we een ander verhaal. Daar gaat het momenteel zeer slecht. **HOOFDDELEGEE DAVID SCHEVENEELS**: "Onze bus- en touringcar-afdeling is zwaar getroffen. Het collectief personenvervoer en het toerisme liggen volledig stil. De voorbije maanden werd dertig procent van onze bestellingen afgezegd. Een derde van onze busverkoop is dus weg. Onze afdeling Industriële Voertuigen doet het beter, daar is de impact beperkt."

1200 werknemers zijn nog altijd tijdelijk werkloos: "Er is gewoon te weinig werk. Er werden ook al heel wat bussen geproduceerd, maar de touringbedrijven die ze besteld hebben, kunnen ze niet meer betalen. Ze zijn zelf ook zwaar getroffen. Velen worden geconfronteerd met een faillissement."



David Scheveneels

Zal er in de nabije toekomst een impact zijn op de tewerkstelling? Volgens David is dat moeilijk te voorspellen: "Van Hool heeft geen traditie om snel over te gaan tot collectief ontslag. Zolang we kunnen gebruik maken van het stelsel tijdelijke werkloosheid wegens overmacht, zullen we dat doen. Het is vooral afwachten wat de regering beslist en hoe de economie evolueert. Vanaf wanneer komt het toerisme op gang? Wanneer mogen de touringcars weer rondrijden?"

"Ik ben optimistisch van nature, maar vandaag ben ik wel bezorgd."

- David

Het zou alleszins helpen moest de overheid bij grote aanbestedingen (bijvoorbeeld van De Lijn) kijken naar Belgische producenten: "Vaak lopen we dergelijke bestellingen mis, omdat we te duur zouden zijn. Maar als je kijkt naar de kostprijs van tijdelijke werkloosheid of naar misgelopen belastingen, dan ben ik daar niet zo zeker van. We hebben dat al aangekaart bij de politiek en we gaan dat nu opnieuw doen. Onze hoogtechnologische en duurzame lagevloerbussen (ExcuiCity) zijn zeer succesvol in buitenland, maar hier niet. Hoe komt dat?"

David besluit: "Ik ben optimistisch van nature, maar vandaag ben ik wel bezorgd. Het touringcar-seizoen begint in september. Normaal zouden de bestellingen volop moeten binnenkomen, maar er komt niets binnen. De vooruitzichten voor de komende maanden zijn dus niet rooskleurig."



Kristof Diels

DAF TRUCKS

Daf Trucks heeft ook al betere tijden gekend, maar de situatie is niet zo ernstig als op Van Hool. **HOOFDDELEGEE KRISTOF DIELS** geeft een stand van zaken: "Momenteel produceren wij 160 trucks per dag. Dat zijn er vijftig minder dan vóór corona. Er is dus een duidelijke negatieve economische impact. Van alle tijdelijke werknemers en uitzendkrachten hebben we trouwens afscheid moeten nemen. Die contracten werden niet verlengd."

Er wordt ook nog altijd gestempeld in een beurtsysteem: "Niet zozeer om de social distance te kunnen respecteren, maar vooral omdat er te weinig werk is. De vraag is ingezakt. Als je rondrijdt met de wagen, dan zie je gewoon dat er veel minder vrachtwagens op de baan zijn. Veel bedrijven stellen hun investeringen – onder meer de aankoop van nieuwe vrachtwagens – nog uit. Ze wachten af hoe de situatie evolueert. Komt er een tweede coronagolf? Wat zijn de economische vooruitzichten?"

Of er een (snel) herstel komt, valt dus moeilijk te voorspellen: "Als een tweede golf uitblijft, dan kan de vraag snel stijgen en komen er waarschijnlijk ook terug nieuwe aanwervingen. Er zal dan ook meer geproduceerd worden. Hoe dan ook: dit jaar zullen de financiële

cijfers alvast niet denderend zijn. We mogen al blij zijn als we break-even draaien ... "

VDL BUS

VDL bus in Roeselare heeft de productie zo goed als volledig hernomen. Maar ook hier zijn er belangrijke aandachtspunten. **SECRETARIS YVES ALLEWAERT** vertelt: "VDL heeft twee productielijnen. Eén voor touringcars in Nederland en één voor bussen (zoals voor De Lijn) in België. Het probleem is dat het in Nederland momenteel zeer slecht gaat. De verkoop van touringcars is volledig ingezakt, vergelijkbaar met de situatie op Van Hool. In Roeselare daarentegen zit het orderboek helemaal vol. Dat is positief, maar het zou kunnen dat een deel van de productie naar Nederland wordt verplaatst."

Concreet is dat nog niet, zegt Yves: "Maar wat mij verontrust is dat hier plannen waren om een nieuwe fabriek te bouwen en dat die plannen met een jaar werden uitgesteld. Je mag ook niet vergeten dat VDL een Nederlands bedrijf is. Anderzijds hebben we in Roeselare heel wat knowhow – we maken hier hoogtechnologische elektrische bussen. Dat kun je ook niet zomaar verplaatsen. Toch is dat een bezorgdheid die leeft bij veel werknemers. We zullen zien."



Yves Allewaert

Tot slot verwijst Yves nog naar de situatie bij auto-toeleverancier Fremach in Izegem, waar zo'n negentig mensen werken: "Dat bedrijf maakt dashboards voor Peugeot, PSA en Ford. Zij exporteren naar Frankrijk, waar de auto-industrie het zeer moeilijk heeft. En Fremach deelt in de klappen. Alles ligt daar al drie maanden stil, iedereen zit werkloos thuis. Dat illustreert de ernst van de situatie."

BESLUIT

Uit bovenstaande getuigenissen blijkt dat de economische situatie verschilt van bedrijf tot bedrijf. Volvo (zowel Trucks als Cars) en VDL Bus Roeselare doen het nog steeds goed. Op Van Hool is de toestand dan weer zeer slecht. Daf Trucks bevindt zich daar ergens tussenin.

Toch is er in geen enkele van deze bedrijven sprake van overdreven enthousiasme, maar eerder een voorzichtig uitkijken naar hoe de toekomst er zal uitzien. Veel zal afhangen van de internationale en Europese economische context én van de evolutie van het corona-virus. Een tweede golf – gevolgd door een nieuwe lockdown – kan iedereen missen als kiespijn.

Onze delegees en secretarissen volgen de toestand proactief op. Ze bestuderen de cijfers en interpellieren de directie. Op Van Hool gaan ze zelfs nog een stap verder en willen ze de politiek op hun verantwoordelijkheid wijzen. De komende maanden zullen zij – zoals altijd – hard werken en alles op alles zetten om de tewerkstelling te behouden en de toekomst te vrijwaren.