

Jeszcze niedawno niechętni Oplowi wieszczili koniec tej marki. Po wielu perypetiach związanych z szukaniem nowego właściciela oraz negocjacjach co do ceny i ilości sprzedanych akcji General Motors znów zmienił zdanie. Wszystko wskazuje na to, iż Opel pozostanie w rękach Amerykanów.

Wywodząca się z Niemiec marka samochodów, mimo ciągłych narzekań co do jakości produkowanych aut cieszy się dość dużym powodzeniem wśród nabywców, będąc jedną z czołowych na europejskim rynku. Co więcej, ze względu na to, iż wszystkie 9 fabryk wytwarzających te samochody jest ulokowana na Starym Kontynencie, kondycja Opla ma niebagatelny wpływ na jego sytuację ekonomiczną.

Opel powstał w latach 60. XIX wieku, a na przełomie XIX i XX w. rozpoczął produkcję samochodów. W 1929 firmę przejął amerykański koncern motoryzacyjny General Motors. Dzisiaj posiada on 65% akcji firmy Adam Opel GmbH. W skutek niedawnego kryzysu General Motors bardzo silnie jednak ucierpiał co w prosty sposób odbiło się zarówno na firmie, jak i na gospodarce Niemiec.

Przenikając do gospodarki realnej, wywołany na rynku finansowym kryzys subprime'ów z olbrzymią siłą uderzył w branżę motoryzacyjną. Oprócz rosnącego bezrobocia i spadku PKB, ta gałąź przemysłu musiała stawić czoło skokowemu wzrostowi cen ropy naftowej – a to zniechęcało potencjalnych konsumentów do zakupu samochodów, raczej skłaniając ich do korzystania z innych środków transportu. Nic więc dziwnego, że na przełomie 2008 i 2009 roku GM napotkał znaczne problemy finansowe, jednak ich skala przerosła wszelkie oczekiwania. Efektem nieudanej restrukturyzacji było ogłoszone w połowie roku bankructwo koncernu, powiązane z przejęciem części akcji firmy przez amerykański rząd. Ponadto General Motors przekazał oplowskie fabryki, technologie i patenty spółce-córce Adam Opel GmbH, sprzedał Hummera oraz przeprowadził serie negocjacji w sprawie Saaba i Opla. Ostatnia z marek jednak najprawdopodobniej pozostanie w rękach dotychczasowych właścicieli. General Motors zerwał bowiem rozmowy z potencjalnym nabywcą, kanadyjsko-rosyjskim konsorcjum Magny i Sberbanku.

Informacja ta była szokiem nie tylko dla kupców Opla, ale przede wszystkim dla niemieckiego rządu oraz pracowników fabryk ulokowanych u naszego zachodniego sąsiada. Reakcją rządu była nie tylko rezygnacja z udzielenia kolejnych pożyczek dla GM, ale także zapowiedź odzyskania do końca miesiąca kapitału już wyłożonego na ratunek marki. Najwyraźniej kanclerz Merkel i jej współpracownicy nie wierzą w zapowiadaną restrukturyzację Opla w szeregach amerykańskiego potentata, podobnie zresztą, jak pracownicy niemieckich fabryk. Ci bowiem wiadomość przyjęli strajkiem, gdyż obawiają się zamknięcia ich miejsc pracy (jak zapowiada GM za Odrą zlikwidowanych zostanie 10 tys. z 25 tys. istniejących stanowisk pracy).

Niektórzy zwracają uwagę, że strajki pracowników fabryk Opla są bezzasadne, gdyż mając na uwadze jej przyszłość, powinni oni zaakceptować fakt zamykania linii produkcyjnych i przenoszenia ich do krajów o tańszej sile roboczej. Rzeczywiście w idealnym świecie homo oeconomicus taka decyzja powinna być przyjęta z przyklaskiem. Jednak osoby te zapominają, że każde przedsiębiorstwo, czy tego chce czy nie, wpływa na najbliższe otoczenie. W związku z tym wytwarza się szereg zależności, w tym społeczności lokalnej od firmy. Rezultatem jest moralny obowiązek przedsiębiorstwa do dbania o społeczeństwo, w którym dane jest mu działać. Stąd, z punktu widzenia społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR), zamknięcie niemieckich filii Opla i przeniesienie produkcji do innych krajów, w tym Polski, nie jest najlepszym rozwiązaniem. Z drugiej strony, kontynuowanie nierentownej produkcji nie ma najmniejszego ekonomicznego sensu.

Firma znalazła się więc w trudnej sytuacji, gdzie żadne z rozstrzygnięć nie jest dobre. Zamknięcie i przeniesienie fabryk może na krótką metę uratować Opla, jednak ze względu na niemieckie przywiązanie do narodowych marek, bardzo możliwe jest również odwrócenie konsumentów zza Odry od rodzimej marki wytwarzanej przez jego samochodów. Wówczas firma mogłaby stracić pokaźny i, co ważniejsze, zamożny rynek, a to już byłoby gwoździem do trumny koncernu. Ponadto ucieczka z mniej rentownych fabryk niemieckich na lata pokryłaby cieniem opinię o Oplu jako o stabilnym inwestorze, mocno godząc w wiarygodność spółki. Każdy kolejny kryzys na nowo wzbudzałby

obawę przed wycofaniem się firmy z kraju, w którym aktualnie urzęduje. Z tego względu Niemcy raczej nie powinni obawiać się całkowitego zamknięcia wszystkich linii, jednak, jak zapowiada sam koncern, likwidacja części z nich jest nieunikniona, dla dobra obu stron.

Skąd jednak tak nagle zmiana decyzji i zerwanie negocjacji? Na pewno poprawa nastrojów na giełdzie i w całej gospodarce postawiła kwestię sprzedaży marki pod znakiem zapytania. Nie od dziś bowiem wiadomo, że branża motoryzacyjna jest przypisywana do agresywnych działów gospodarki, co oznacza ni mniej ni więcej jak silniejsze zmiany w spółkach ją reprezentujących niż wzrosty lub spadki całego rynku. Wobec tego ostatnie wzrosty na giełdzie i nieznaczna poprawa amerykańskiej i europejskiej gospodarki przyczyniły się do wzrostu sprzedaży samochodów, a w konsekwencji – wzrostu przychodów GM. Portal fleet.com.pl podaje za msn.com sześć innych powodów, dla których koncern niekoniecznie byłby zainteresowany pozbyciem się Opla. Głównie z nich to potencjalna utrata wpływów na kształtowanie się europejskiego rynku motoryzacyjnego. Rezygnacja z tak znaczącej na Starym Kontynencie marki, mogłaby doprowadzić do marginalizacji GM w Europie. Co więcej rynek europejski jest przedsięwzięciem do ni mniej ni więcej zyskownego rynku rosyjskiego, a bogacące się tamtejsze społeczeństwo staje się łakomym kąskiem dla niejednego koncernu. „Europeizacja” Rosjan, poprzez wprowadzanie podobnych, jak w krajach Unii Europejskiej, marek byłaby jednym z najprostszych sposobów na zajęcie tego rynku. Istotnym skutkiem sprzedaży Opla byłoby także zaostrożenie się konkurencji z Chevroletem (inną marką GM) czy sprzedaż patentów i rozwiązań technologicznych. Te niematerialne czynniki mogą mieć większe znaczenie niż obiecywane przez niemiecki rząd miliardy euro kredytów i gwarancji.

Globalizacja gospodarki doprowadziła do powstania wielkich koncernów. Niestety, w razie problemów jednego z nich, skutki mogą być odczuwane na całym świecie. Tak właśnie dzieje się w przypadku bankruta General Motors i posiadanego przezeń Opla. Kłopoty firmy z rentownością wymagają milionów dolarów kredytów, a dyskusje co do przyszłości koncernu kreślą wzrosty i spadki na światowych giełdach. Jednak trzeba pamiętać, że GM i Opel to nie tylko akcjonariusze, wierzyciele i amerykański Departament Skarbu, ale przede wszystkim ludzie. Upadek Opla pozbawiłby pracy dziesiątki tysięcy osób. Z drugiej strony nie należy oczekiwać, że General Motors będzie utrzymywał nierentowną markę z jej nadmiernym zatrudnieniem pro publico bono, gdyż będzie to się wiązało ze spiralą zadłużenia i jeszcze głośniejszym końcem koncernu.

Możemy żartować na temat Socjalistycznych Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, jednak rządy amerykański i niemiecki, będą robiły wszystko, by nie dopuścić do upadku tak ważnej firmy, jak GM. Tutaj też tkwi jej przekleństwo. Nie możemy być do końca pewni, czy posiadając znaczny pakiet akcji amerykański Departament Skarbu pozwoli na prawdziwą restrukturyzację General Motors, czy raczej w obawie przed zwolnieniami będą woleli nieustannie dotować to przedsiębiorstwo. O tyle lepsza jest sytuacja Opla w Europie, gdzie prawo zabrania dotowania poszczególnych firm. Dzięki temu marka ta ma jeszcze przed sobą szansę w postaci gruntownej restrukturyzacji. Szansę, której nie wolno jej zmarnować.

Autor: Eliza Smyrgała, Redaktor portalu **IPO.pl**