

GEKORTWIEKT PEUGEOT IS KLAAR VOOR MEGAFUSIE MET FIAT



Topman Carlos Tavares redde eerst Peugeot, wist toen Opel weer winstgevend te krijgen en staat nu aan de vooravond van de grootste fusie in de geschiedenis van het bedrijf. **Hoe houdbaar is het succes van het Franse autobedrijf dat sinds 2016 onder de naam Groupe PSA door het leven gaat, en nog geen zes jaar geleden bijna failliet ging?**

Het is droevig dat de aartsvader van de Europese autosector Sergio Marchionne de eind oktober aangekondigde fusie niet meer meemaakt.

De gelauwerde topman, die een bijna failliet Fiat – mede door een overname van het in moeilijkheden verkerende Chrysler en flinke kostenbesparingen – transformeerde tot een internationale auto-kampioen, overleed onverwacht op 66-jarige leeftijd in de zomer van 2018.

Drie jaar voor zijn dood zorgde

de Italiaan voor oproer toen hij in een inmiddels legendarische presentatie de hele autosector vergeleek met een junk die naarstig op zoek is naar een shot vers kapitaal.

In een zaal vol analisten liet Marchionne weten dat de industrie – inclusief zijn FCA (Fiat Chrysler Automobiles) – het door beleggers verschaft kapitaal niet waard was. De hele sector was niet in staat een winst te boeken als rekening wordt gehouden met de kosten van kapitaal.

Er was in de ogen van Marchi-

GROUPE PSA BEOORDEELD OP VIJF CRITERIA

Hoe bestendig is het succes van PSA? De VEB beoordeelt de Franse autobouwer op vijf criteria.



Beleggers betalen circa twee keer het bruto bedrijfsresultaat (ebitda) voor PSA (ondernemingswaarde, dus inclusief de nettoschuld). De lage waardering lijkt te vertellen dat weinig beleggers erop vertrouwen dat het concern in staat is om structureel waarde te creëren.

onne maar één oplossing om het rendement van de sector structureel op een acceptabel niveau te krijgen: consolidatie.

Door bedrijven samen te voegen, konden miljarden bespaard worden op investeringen voor de ontwikkeling en de productie van auto's.

De Italiaan bestempelde de helft van de ontwikkelingskosten van een auto als "pure economische verspilling", omdat deze de "aankoopbeslissing van de klant op geen enkele wijze beïnvloedt".

Nu, ruim een jaar na zijn dood lijkt het geesteskind van Marchionne toch geboren in de vorm van het beoogde huwelijk tussen FCA (bekend van onder andere Fiat, Jeep en Chrysler) en Groupe PSA (Peugeot, Citroën en Opel).

Dat Marchionne geen onzin sprak, wordt weerspiegeld in de verwachting dat de combinatie in het vierde jaar van de fusie 3,7 miljard euro meent te kunnen besparen. En dat ieder jaar. Teruggerekend naar vandaag zijn deze synergiën zeker 20 miljard