

Henri Houben

Solden in Antwerpen: uitverkoop bij Opel

De beslissing om Antwerpen te sluiten “werd niet lichtvaardig genomen. Een jammerlijk gevolg van de situatie vandaag. We moesten deze beslissing nu wel aankondigen. Het is de enige manier om te garanderen dat de overige activiteiten van Opel en Vauxhall leefbaar blijven.”^[1] Nick Reilly, baas van GM Europe, maakt een einde aan een jaar van getouwtrek en speculaties over de toekomst van de Belgische fabriek.

Er is dus geen mirakel gebeurd. Antwerpen is Lourdes niet. De Belgische fabriek weegt niet zo zwaar op de beslissingen van een multinational als General Motors (waarvan het Europese filiaal verkoopt onder de merknamen Opel en Vauxhall). De autoproducent schat zijn overcapaciteit op 20 %. Hij krimpt zijn personeel naar verhouding in: 8.300 op een totaal van 48.000 mensen die nu nog aan het werk zijn in Europa. De site van Antwerpen gaat definitief dicht. Hierdoor verdwijnen rechtstreeks 2.600 banen en indirect in de Antwerpse regio (met inbegrip van het filiaal van Opel) in totaal ten minste 5.000 jobs.^[2] Er zullen geen andere fabrieken worden gesloten ... op dit ogenblik. Maar de fabriek van Bochum zou 1.800 arbeidsplaatsen verliezen, Rüsselsheim 860, Eisenach 300, Kaiserlautern (dat motoren maakt) 300 en Luton 370.^[3] In totaal zou het personeel in Duitsland moeten slinken met 4.000 (op een totaal van 24.000 over de Rijn).

Dit is een “vreselijk zware klap voor de tewerkstelling”, besluit de vertegenwoordiger van de (liberale) vakbond ACLVB van de fabriek in Antwerpen.^[4] Bij Agoria, de patroonsfederatie waar ook de metaalsector onder valt, klinkt het: “Zware slag voor de Belgische auto-industrie.” De vakbonden blokkeren onmiddellijk het vertrek van afgewerkte wagens. Dat is hun oorlogsmunitie voor de onderhandelingen over het behoud van de site. Ze roepen op tot solidariteit van de arbeiders, Europees en internationaal. Oog in oog met een ietwat arrogant en weinig toegeeflijk patronaat, is dat wel het laatste dat hen rest om hun jobs en hun inkomen te redden.

1. Overcapaciteit waar je niet meer weet wat mee aan te vangen

Het is ook wel om je direct voor je kop te schieten als je de situatie van de auto-industrie in dit kapitalistische systeem bekijkt. De overcapaciteit, dat wil zeggen het surplus aan mogelijke productie in de bestaande fabrieken in verhouding tot de effectieve vraag, is structureel. Wereldwijd gaat het over zo'n 30 miljoen wagens. Ofwel een gevestigde capaciteit van 85 miljoen tegenover een verkoop die in 2009 op ongeveer 55 miljoen ligt.^[5] Akkoord, dit heeft te maken met een uitzonderlijk scherpe crisissituatie vandaag. De overcapaciteit zou nog kunnen afnemen met 20 miljoen wagens. Maar zelfs dan blijft het een feit dat er zo goed als permanent honderd fabrieken te veel zijn. Honderd fabrieken die elk 200.000 auto's assembleren of vier constructeurs die elk vijf miljoen wagens maken.^[6]

En in Europa ziet het er ook mooi uit. We maakten een raming op basis van gegevens van de constructeurs zelf, persinformatie en analyses van een paar studie bureaus die in de sector zijn gespecialiseerd. Dat geeft ons volgend overzicht.

Tabel 1. Raming van de overcapaciteit in de auto-industrie in de Europese Unie en Turkije in 2008 (productie in miljoen/jaar)

	Capaciteit	Productie	Over-capaciteit	Capaciteit benut (in %)
Volkswagen	4,9	4,1	0,8	84,6
Peugeot	3,3	2,5	0,8	76,4

Ford	2,7	2,2	0,4	84,6
Renault	2,6	1,8	0,8	70,3
Fiat	2,5	1,6	0,9	63,4
GM Europe	2,1	1,5	0,6	72,6
Daimler	1,6	1,4	0,2	88,0
BMW	1,3	1,2	0,1	91,7
Toyota	0,8	0,7	0,1	83,1
Nissan	0,6	0,5	0,1	88,4
Hyundai	0,7	0,3	0,4	40,6
Suzuki	0,3	0,3	0,0	95,0
Honda	0,3	0,3	0,0	93,5
Tata	0,4	0,3	0,1	67,0
Andere	0,6	0,3	0,3	52,8
Totaal Europa	24,7	19,1	5,6	77,4

Bronnen: Constructeurs, diverse verslagen, het Franse CCFA, Persoverzicht, JAMA, The Motor Industry of Japan 2009 (<http://jama.org/library/pdf/brochures2009MIJReport.pdf>), OSD (Turkse federatie) Members (<http://www.osd.org.tr/Uyetanit.htm>) en OICA, Production statistics (<http://oica.net/category/production-statistics/>).

Opmerking. Het cijfer voor de capaciteit is de raming die de constructeurs zelf geven van het aantal privéwagens en lichte voertuigen dat in hun fabrieken in één jaar tijd kan geassembleerd worden. De productie is de werkelijk gerealiseerde assemblage. Het verschil geeft de overcapaciteit. Het percentage in de vierde kolom geeft de verhouding weer tussen de productie en de capaciteit of de werkelijk benutte capaciteit.

Er kunnen dus nog 5,6 miljoen wagens meer gemaakt worden. Maar er wordt niet genoeg verkocht en de export is niet groot genoeg. Onlangs schatte Calum MacRae, een analist bij PricewaterhouseCoopers, de huidige overcapaciteit in de Europese Unie op 6,5 miljoen voertuigen.^[7]

Tussen 1985 en 1990 steeg de West-Europese markt van 10,6 miljoen naar 13,5 miljoen wagens. Sindsdien schommelt dit tussen 12 en 15 miljoen.^[8] In 2008 en 2009 ligt de productie op 13,6 miljoen. Maar in Oost-Europa ging de verkoop de hoogte in. We zien daar een verdrievoudiging van de verkoopcijfers, van 1,5 miljoen in 1995 naar meer dan 5 miljoen in 2008.^[9]

De productie volgt een gelijkaardige weg. In 2008 bedraagt die in de vijftien landen in het westen van de Europese Unie 12,8 miljoen auto's. Dat komt neer op hetzelfde niveau als twintig jaar geleden, in 1988. Daartegenover staat de opmerkelijke vooruitgang in Oost-Europa en Turkije in de periode 1996 tot 2008. In Oost-Europa van 430.000 wagens naar meer dan 2 miljoen; in Turkije van 200.000 naar 622.000. De export brengt gedeeltelijk redding voor de Europese auto-industrie. Vooral het feit dat de uitvoer sneller stijgt dan de invoer. Op de handelsbalans is dit verschil opgelopen van 237.000 in 1990 naar 1,5 miljoen uitgevoerde wagens in 2008.^[10]

Eerdere berekeningen wezen op een overcapaciteit in Europa variërend tussen de 4 en de 6 miljoen wagens, afhankelijk van de conjunctuur. Bij de vorige grote daling van de verkoop in 1993 – toen noteerde de markt een verlies van 17 % op 1 jaar

tijd – bestond er een overcapaciteit van ongeveer 5 miljoen voertuigen. Bij de heropleving van de markt werd ze teruggedrongen tot “slechts” 4 miljoen. Vandaag ligt het niveau ergens tussen de 5 en de 6 miljoen.

De autoproducenten hebben een probleem. Hun machines, waar ze voor betaald hebben, draaien immers niet of niet genoeg. Dat kost geld dat niet opbrengt. Als de investering met een lening werd gefinancierd, moet het kapitaal worden terugbetaald. De intresten die moeten worden gestort, lopen door. Gevolg: de ondernemingen werpen zich tot het uiterste in de strijd om toch te verkopen aan een steeds lagere prijs. Officieel blijft de prijs voor een auto hetzelfde, maar in werkelijkheid biedt men steeds grotere kortingen. De schrootpremie is hier een voorbeeld van, maar dan betaald met het geld van de belastingbetaler. Daar hebben we het straks nog over.

Deze prijzenoorlog geeft aanleiding tot iets absurds. Ondanks de verzadiging van de markt bouwen de meest competitieve ondernemingen nog nieuwe fabrieken. De minder competitieve moeten fabrieken sluiten, jobs schrappen of zonder meer van het toneel verdwijnen. Zonder ernstige herstructureringen en faillissementen zal de overcapaciteit blijven stijgen.

Dit is geen *scoop*. Alle deskundigen van de auto-industrie en zelfs de patroons van de sector erkennen het officieel. Sergio Marchionne is de voorzitter van Fiat. Begin januari 2010 maakt hij in een debat, georganiseerd op het autosalon van Detroit, gewag van een cijfer van 30 miljoen voertuigen overcapaciteit op wereldschaal. En hij voegt eraan toe: “Ongeveer een derde hiervan ligt in Europa.” De oplossingen in gedachten, die ze hiervoor in Frankrijk vonden, zegt hij: *“De Europese constructeurs willen geen fabrieken sluiten. In feite worden ze dikwijls betaald om dat niet te doen.” In Frankrijk krijgen de plaatselijke constructeurs subsidies op voorwaarde dat ze de tewerkstelling op nationaal grondgebied houden.*^[11] En hij zette zijn woorden nog wat kracht bij: *“De laatste keer dat een Duitse fabriek dichtging, was de Tweede Wereldoorlog nog niet begonnen.”*^[12]

Maar terwijl de bazen zich haasten om deze manifeste disfunctionering te erkennen, zijn ze heel wat minder scheutig om de zware verantwoordelijkheid te erkennen, die zij zelf voor deze situatie dragen. Integendeel, ze beklemtonen het feit dat het hier om gezonde concurrentie gaat. De besten zullen overblijven. Wat de industriële schade betreft, die erdoor wordt aangericht, hebben ze het over “creatieve vernietiging”. Dat wil zeggen: door verliezen in de sectoren of bedrijven die het minst voeling hebben met de economische realiteit van dat ogenblik, kunnen veelbelovende toekomstgerichte ondernemingen zich ontwikkelen en floreren. De werknemers die sneuvelen op het slagveld van deze helse oorlog moeten opnieuw aan het werk in nieuwe ontwikkelingsdomeinen. Ook al gebeurt dat niet altijd. Het Henegouwse industriebecken wacht bijvoorbeeld nog steeds op reconversie, zo stellig beloofd nadat eerst de koolmijnen en daarna een groot deel van de staalnijverheid werden geliquideerd.

Momenteel is Volkswagen in dit verband ontegenzeggelijk het meest agressief. Hun plan: op wereldschaal de eerste constructeur worden in 2018. En dit terwijl zij in 2008 (volgens de laatste officieel beschikbare cijfers) 6,4 miljoen voertuigen produceerden tegenover 9,2 miljoen bij Toyota en zelfs 8,3 miljoen bij General Motors. Dat verschil is ondertussen wel gedaald door de crisis in 2009, door het feit dat de Japanse nummer een vooral verkoopt aan Japan en aan de Verenigde Staten – twee markten die zwaar getroffen werden door de crisis –, door het feit dat Volkswagen profiteert van de tijdelijke verbetering in Duitsland (gedopeerd door de schrootpremie) en, ten slotte, door de vooruitgang van de Chinese verkoop. Maar alle deskundigen weten dat het verschil in 2010 opnieuw hetzelfde zal zijn.

Toch verdubbelt het bedrijf in Wolfsburg zijn initiatieven om de *pole position* te verwerven. Hun strategie: 8 miljoen voertuigen in omloop brengen vanaf 2010.^[13] Dat zijn er 1,6 miljoen meer dan in 2008 en 2009. En voor 2018 mikt het op een productie van 10 miljoen voertuigen.^[14] Om dat te bereiken aarzelt het niet om een fabriek te bouwen in de Verenigde

Staten. En dat terwijl de Amerikaanse constructeurs volop sites sluiten en de tewerkstelling in de sector vernietigen en de markt bovendien compleet verzadigd is. Voor hun doel moeten ze ook Mercedes (Daimler) en BMW verslaan, de twee marktleiders. Speerpunt in Europa is Audi, het *topproduct* van de groep. Voorzitter Rupert Stadler stelt dat Audi 1,5 miljoen auto's moet verkopen in 2015, tegen 1 miljoen in 2008 en 2009. [\[15\]](#)

Volkswagen nam ook een aandeel van 19,9 % in Suzuki, de Japanse autoproducent die zich in Azië heeft gespecialiseerd in kleine wagens, en meer bepaald in India (waar VW tot nu toe maar beperkt aanwezig is). Met de 2,6 miljoen voertuigen die Suzuki jaarlijks produceert, zal de droom van de Duitse managers zeker werkelijkheid worden. Alleen, de voorzitter van het Japanse bedrijf heeft al gewaarschuwd dat er geen sprake van kan zijn dat Volkswagen zijn aandelen in de firma nog verder optrekt. [\[16\]](#)

VW is niet de enige die hoog van de toren blaast over zijn ambities. Peugeot liet weten dat zij in 2015 het meest competitieve automobielbedrijf van Europa willen zijn. In vergelijking met 2006 moet het bedrijf daarvoor 300.000 wagens meer verkopen. [\[17\]](#) BMW wil 1,8 miljoen wagens afzetten in 2012, terwijl het er in 2008 maar 1,4 miljoen afleverde. [\[18\]](#) Nauwelijks binnengehaald als voorzitter van de groep Renault, lanceert Carlos Ghosn in 2006 het objectief om 800.000 voertuigen extra te verkopen in 2009. [\[19\]](#) En dan hebben we het nog niet over Toyota en Hyundai die sinds 2000 een steeds groter marktaandeel binnenrijven.

En Fiat? Hun voorzitter klaagt erover dat ze in Europa niet genoeg fabrieken sluiten. Maar mikt Fiat ook niet op een Europees marktaandeel van 10 % tegen 8,8 % in 2009? Dat komt neer op een verhoging van de Italiaanse productie met 50 % voor 2010. Van 1 naar 1,5 voertuigen. En dit ondanks de sluiting van de fabriek van Termini Imerese in Sicilië. [\[20\]](#)

Een massa plannen dus. Het resultaat: nieuwe assemblage-eenheden in Europa. Dat zien we in het volgende overzicht van de fabrieken, ingeplant sinds 2000.

Tabel 2. Vestiging van nieuwe fabrieken in Europa tussen 2000 en 2009

Jaar	Fabriek	Land	Bedrijf	Capaciteit
2001	Onnaing	Frankrijk	Toyota	270.000
2005	Leipzig	Duitsland	BMW	150.000
2005	Kolin	Tsjechië	PSA/Toyota	300.000
2006	Trnava	Slowakije	PSA	300.000
2007	Zilina	Slowakije	Kia	300.000
2008	Dacia	Roemenië	Renault	115.000
2009	Nosovice	Tsjechië	Hyundai	300.000
2009	Craïova	Roemenië	Ford	300.000
2012	Kecskemet	Hongarije	Daimler	100.000
	Totaal			2.135.000

Bron: Persartikels of aankondigingen door de constructeurs.

Op een goede 10 jaar tijd ging de capaciteit omhoog met iets meer dan 2 miljoen wagens. En dan rekenen we daar nog niet de productieverhogingen bij, doorgevoerd in bestaande fabrieken bij Skoda, Audi en andere in Turkije, of die gepland zijn, bijvoorbeeld bij Fiat.

Naast dit alles zijn de sluitingen uiteindelijk nog een mager beestje. GM sloot dan wel de site van Azambuja in Portugal, maar dat was maar een kleine fabriek. Het is de zeilen al aan het oprollen in de fabriek in Antwerpen en in de Engelse filialen. VW haalde de productie van de Golf weg uit de fabriek in Vorst en verminderde de tewerkstelling met 3.000 mensen. Zelfde scenario bij Ford Genk. Peugeot sloot in dezelfde periode de fabriek van Ryton in Groot-Brittannië. Toch blijft het weinig in verhouding tot het hele plaatje. Elke constructeur maakt zichzelf wijs dat hij er nog wel een productie-eenheid kan aan toevoegen en dat het zijn concurrent zal zijn die er eentje moet opdoeken. Maar de crisis verandert de situatie en hoe langer die zal duren, hoe ernstiger de desastreuze gevolgen zullen zijn, onder andere voor de tewerkstelling.

In deze omstandigheden oordeelt Sergio Marchionne dat een automobielbedrijf de productie van meer dan vijf miljoen voertuigen per jaar moet vooropstellen om winst te maken. Volgens hem zullen maar zes bedrijven op de wereld hierin slagen.^[21] Nu begrijpen we beter zijn verbetenheid om Chrysler over te nemen en om Opel in handen te krijgen, toen dat te koop stond.

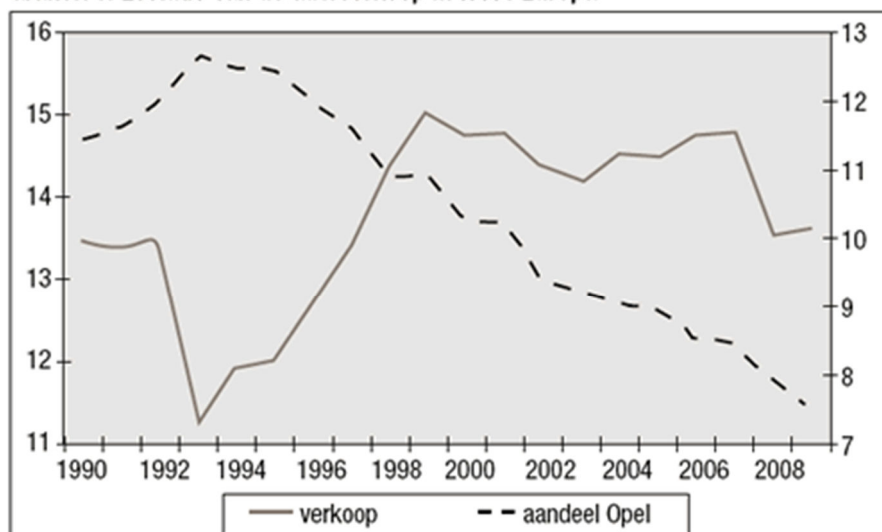
De mening van Marchionne wordt in brede kringen gedeeld. Ivan Hodac, secretaris-generaal van de Europese Federatie van Autoproducenten (ACAE) die de bedrijven groepeerde die op de Europese markt aanwezig zijn, verwoordt het op zijn manier: “De crisis gaat de consolidatie versnellen. Tegen 2010 zullen 7 à 8 constructeurs heersen op een wereldwijde markt.” George Dieng, analist bij Natixis, voegt toe: “Iedereen wil groeien, maar niemand is bereid om zichzelf uit te gommen...”^[22] Het kan de spanningen alleen maar aanwakkeren. Stuart Pearson, econoom bij Crédit Suisse in Londen besluit: “Te veel spelers en te veel capaciteit, een ideaal recept voor waardevernietiging.”^[23]

Het belooft allemaal niet veel goeds voor de toekomst. Je zou voor minder een touw zoeken om je op te hangen. Maar dat is de realiteit van het kapitalisme. Daarvan moeten we ons bewust worden als we echte alternatieven en projecten willen vinden, die de wereld kunnen redden van de aangekondigde en te voorziene rampen.

2. Bloei en vooral verval van General Motors in Europa

In deze context zien we hoe Opel langzaam instort. General Motors Europe zit niet bepaald in goede papieren. Sinds 1995 raakt het keer op keer delen van de markt in Europa kwijt. Bovenop de algemene stagnatie van de verkoop, leidt dit tot een daling van de voor het bedrijf zo noodzakelijke productie. De volgende grafiek schetst deze evolutie.

Grafiek 1. Evolutie van de autoverkoop in West-Europa



As links: verkoop van aantal privéwagens/miljoen West-Europa

As rechts: aandeel in de verkoop van Opel tussen 1990 en 2008 (in %).

Bron: ACEA, *New Passenger Car Registrations by Manufacturer*, verschillende jaren:

http://www.acea.be/images/uploads/files/20090728_06_PC_90-09_By_Manuf_W_Europe.xls.

Begin jaren 90 ligt de verkoop (doorlopende lijn) op 13,5 miljoen wagens. In 1993 stort de verkoop in tot op het diepste punt met een daling van 16,6 %. Hij neemt geleidelijk opnieuw toe tot in 1999 om daarna te stagneren. In 2008 komt er een nieuwe daling met 8,3 %. Dankzij de schrooypremie wordt een verdere daling tegengehouden. Iedereen verwacht zich echter aan een verdere daling in 2010 als deze subsidies aflopen.

We zien dat het marktaandeel van GM Europe (streepjeslijn) in het eerste deel van de jaren 90 in stijgende lijn gaat. Het begint op 11,5 % (12 % als we Saab meerekenen, waarin het bedrijf een meerderheidspositie heeft genomen). Tot 1993 is er een stijging tot 12,6 %. Het blijft op dit niveau tot 1995. Tussen 1992 en 1994 is Opel het tweede bedrijf op het continent, na Volkswagen. Maar dat is meteen het “begin van het einde”. In 1995 wordt Opel voorbijgestoken door Ford. Van dan af gaat het marktaandeel onophoudelijk naar beneden: 7,5 % in 2009 (en 8,9 % voor de hele groep, inclusief Chevrolet en Saab.)^[24]

Symbool voor deze daling: het verlies aan marktaandeel in Duitsland, het moederland van Opel. In vijftien jaar zien we een halvering van 17 naar 8,4 % (in 2008). De auto's van GM worden nog amper in de bloemetjes gezet. Sinds 1985 kreeg GM maar drie keer de titel van auto van het jaar in Europa: in 1985 met de Opel *Kadett*, een jaar later met de eerste versie van de Opel *Omega* en tot slot, in 2009, met de Opel *Insignia*, het model dat de *Vectra* moet vervangen.^[25]

Financieel gaat de toestand steeds verder achteruit vanaf 1997. In dat jaar wordt een verlies aangekondigd. En sinds 2000 zijn er nog alleen maar verliezen, zoals we kunnen zien in de volgende tabel.

Tabel 3. Evolutie van de operationele winst van GM Europe 2000-2008
(in miljard dollar)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
GM Europe	-676	-765	-1.011	-504	-976	-1.177	-225	-524	-2.798

Bron: GM, *Jaarverslagen*, verschillende jaren.

Opmerking. De operationele winst is de winst voor de financiële lasten, buitengewone kosten en belastingen.

Tussen 2000 en 2008, op 9 jaar tijd, accumuleert GM Europe een verlies van 8,7 miljard dollar. Voor 2009 zal waarschijnlijk opnieuw een verlies worden aangekondigd.

De winsten worden afgeroomd door vrij hoge kosten in de fabrieken in Duitsland, Groot-Brittannië, België en Spanje. GM heeft ook een eenheid in Polen, dat is waar. Maar globaal vertegenwoordigt in 2008 de productie in de lageloonkost landen (Oost-Europa, Portugal en Turkije) 20,8 % van het Europese totaal. Bij Fiat is dat 42,9 %, bij Renault 40,4 %, bij Volkswagen (zonder Audi) 31,8 %.

Het is waar, bij Ford Europe is dat nog minder: 11,2 %. Maar deze onderneming concentreert haar assemblage in zes grote fabrieken (Genk, Keulen, Sarrelouis, Valencia, Southampton en Kocaeli in Turkije). GM Europe heeft negen fabrieken nodig voor een vergelijkbare capaciteit van 2,1 miljoen auto's per jaar. Het gevolg is een structurele overcapaciteit, zoals blijkt uit tabel 4.

Tabel 4. Raming van de overcapaciteit van GM in de Europese Unie en Turkije in 2008
(in aantal wagens geproduceerd per jaar)

Site	Land	Capaciteit	Productie	Jobs	Model
1 Antwerpen	België	155.000	132.426	2.584	Astra
2 Bochum	Duitsland	320.000	205.079	5.170	Astra, Zafira
3 Eisenach	Duitsland	170.000	156.972	1.800	Corsa
4 Rüsselsheim	Duitsland	270.000	120.014	3.200	Insignia, Signum
5 Zaragossa	Spanje	500.000	427.055	7.001	Corsa, Mariva, Combo
6 Gliwice	Polen	180.000	171.551	3.582	Agila, Astra, Zafira
7 Warschau (FSO)	Polen	250.000	149.973	2.500	Chevrolet Aveo
8 Ellesmere Port	Groot-Brittannië	150.000	111.677	2.200	Astra
9 Luton	Groot-Brittannië	124.000	62.902	1.500	Vivaro
Batilly (Heuliez)	Frankrijk	10.000	8.840		
Totaal		2.129.000	1.546.489	29.537	

Bron: GM in Europe, *Facts and Figures*, maart 2009.

(http://www.gm.com/europe/corporate/download/GM_factandfigures_2009_low.pdf),

CCFA, Persoverzicht en OICA, *Production Statistics* (<http://oica.net/category/production-statistics/>).

Opmerking. De jobs slaan alleen maar op de assemblage.

Op basis van deze gegevens kunnen we de overcapaciteit bij General Motors ramen op ongeveer 600.000 auto's per jaar. Dat komt neer op twee grote assemblagebedrijven.

Nick Reilly analyseert deze cijfers heel koudweg. Volledig in overeenstemming met de kapitalistische logica, komt hij tot het besluit: "Om te kunnen overleven moet Opel zijn productiecapaciteit verminderen met ongeveer 20 %, of ongeveer 350.000 wagens."^[26] Temeer daar: "De Europese automarkt zou dit jaar 1,5 miljoen auto's minder moeten verkopen dan in 2009 en bijna 4 miljoen minder dan in 2007, het recordjaar. Niets wijst er immers op dat we in de eerstkomende jaren opnieuw kunnen aansluiten bij een dergelijk verkoopsniveau."^[27] "De productie van de modellen in Antwerpen wordt ook in

voldoende aantal verzekerd op andere Europese sites.” De *Astra* wordt immers even goed geassembleerd in Bochum, Ellesmere Port en Gliwice. Dus: “We moesten wel een fabriek sluiten. Jammer genoeg is dat Antwerpen.”^[28]

Wat een paradox met het einde van de jaren 1980! Toen vormde de site van Antwerpen het speerpunt van de flexibiliteit en van het participatief management in Europa.^[29] Antwerpen assembleerde toen *Astra's* en *Vectra's* op twee lijnen volgens een flexibel model van drie ploegen die mekaar om de tien uur aflossen (en vier uur voor het onderhoud van de machines). De arbeiders maken op die manier weken van vier dagen van gemiddeld tien uur. Reden om andere entiteiten aan te zetten om gelijkaardige systemen in te voeren: nachtploeg in Zaragoza, flexibiliteit bij Eisenach enzovoort.

Nu is het de beurt aan Antwerpen om in het oog van de cycloon te staan. De tewerkstelling is er verschrompeld: 10.000 werknemers in 1990, 7.500 in 1994, 5.700 in 2000 tot momenteel 2.600. De hele groep deelt in deze zelfde teruggang. In Duitsland vermindert het aantal personeelsleden van 46.000 in 1996 tot 24.000 vandaag. En GM Europe zag zijn personeelsbestand smelten van 111.000 in 1996 tot 48.000, het laatste beschikbare cijfer. Antwerpen verloor in 2001 de productie van de *Vectra* en wordt er nog maar één product gemaakt. Zo kan het gemakkelijk worden vervangen door een andere fabriek van de groep. Vanaf 2007 vermindert de productie tot de helft, net zoals het aantal werknemers. In 2009 rollen er nog maar 89.000 *Astra's* van de ketting, terwijl er in 2005 nog 253.000 auto's werden geassembleerd.

Sommigen denken dat de beslissing om Antwerpen te sluiten door politieke motieven is ingegeven. Op economische gronden zou het voor de hand liggen dat Bochum dicht zou gaan, omdat de kosten daar hoger liggen en ze een langere assemblagetijd hebben. Maar zo werkt het niet bij multinationals. Die kiezen er niet noodzakelijk voor om de minst performante site van de hand te doen. Heel wat andere overwegingen spelen een rol: de geografische ligging van de fabriek, de grootte van de binnenlandse markt, de eventuele staatssteun – niet enkel in termen van subsidies, maar ook op het gebied van de administratieve faciliteiten en fiscale voordelen of op het gebied van de verdediging van de internationale positie – en *last but not least*, de kost van de afdankingen. Dit laatste heeft ongetwijfeld meegespeeld bij de keuze voor Antwerpen. De directie heeft waarschijnlijk de volgende redenering gemaakt: het is gemakkelijker om het Belgische filiaal te liquideren, in een land of een regio waar ze plat op de buik gaan voor zo goed als alle eisen van de multinationals. Liever dan met Duitsland en hun industrieel beleid in de clinch te gaan en geconfronteerd te worden met de strijdbaarheid van de werknemers van Bochum. Aan de Antwerpse arbeiders om te bewijzen dat de directie zich vergist!

3. De automobiel heeft ook zijn dopingaffaires: de schrootpremie

Verschillende Europese regeringen namen hun toevlucht tot een middel om de automarkt ofwel te herstellen, ofwel te stabiliseren: de schrootpremie. Het doel: de grote catastrofe en een onherstelbare instorting van de verkoop vermijden. (In 2009 daalde de verkoop in de Verenigde Staten met 20 % ten opzichte van het jaar voordien en zelfs met 34 % vergeleken met 2007.) Het komt erop neer dat men een subsidie toekent voor elke auto die gekocht wordt om een oudere, bestemd voor de sloop, te vervangen. De premies en de leeftijd van de ingerulde wagens verschillen naargelang de programma's. De volgende tabel geeft een overzicht van de genomen maatregelen in elke lidstaat van de Unie.

Tabel 5. Belangrijkste schrootpremies in de Europese Unie

Land	Premie (in euro)	Leeftijd ingerulde wagen	Looptijd	Kost aan de staat (in miljoen euro)
Duitsland	2.500	+ 9 jaar	14/01/09-2/09/09	5.000
Oostenrijk	1.500	+13 jaar	01/04/09-31/12/09	45

Spanje	2.000	+10 jaar	01/12/08-01/10/10	240
Frankrijk	1.000	+10 jaar	04/12/08-31/12/09	220
	700	+10 jaar	01/01/10-30/06/10	
	500	+10 jaar	01/07/10-31/12/10	
Groot-Brittannië	2.248	+10 jaar	01/05/09-28/02/10	450
Griekenland	400 tot 3.400	geen limiet		
Italië	1.500 tot 5.000	+ 9 jaar	07/02/09-31/12/10	2.400
Luxemburg	1.500 tot 3.250	+10 jaar	22/01/09-31/07/10	10
Nederland	750 tot 1.750	+10 jaar	2009-2010	50
Portugal	1.000	+10 jaar	01/01/09-31/12/09	
Roemenië	900	+10 jaar	01/02/09-31/12/09	
Slowakije	1.000 tot 2.000	+10 jaar	06/04/09-31/12/09	55

Bron: ACEA, *Vehicle Scrapping Schemes in the European Union*, 26 augustus 2009.

http://www.acea.be/images/uploads/files/20090826_Fleet_renewal_schemes.pdf en persoverzicht.

Twaalf landen passen deze procedure toe. In Tsjechië kwam het bijna zover, maar president Vaclav Klaus weigerde zijn handtekening te zetten onder de tekst, goedgekeurd door het parlement in Praag. De totale som voor deze operaties bedraagt ongeveer 8,5 miljard euro (waarvan 5 miljard alleen al voor Duitsland).^[30]

De impact varieert, maar daar waar de regering er grof geld tegenaan gooide, gaat de verkoop omhoog. Dat zien we in de tabel 6. Die geeft zowel het aantal auto's, verkocht in de Europese Unie en het aantal auto's dat van de premie kon profiteren, als de verhouding tussen beide en de marktstijging tegenover 2008.

Tabel 6. Aantal auto's die in 2009 profiteren van het systeem van de schrootpremie, vergeleken met de totale verkoop (x 1000)

	Auto's met premie	Totale verkoop	% verkoop	Stijging verkoop in 2009 (%)
Duitsland	1.994	3.807	52,38	23,2
Oostenrijk	30	319	9,40	8,8
Spanje		953		-17,9
Frankrijk	600	2.269	26,44	10,7
Groot-Brittannië	289	1.995	14,49	-6,4
Griekenland		221		-17,5
Italië	1.060	2.158	49,12	-0,2
Luxemburg	6	47	12,77	-9,7
Nederland	61	388	15,72	-22,5
Portugal	52	161	32,00	-24,6
Roemenië	32	116	27,59	-59,4
Slowakije	44	75	58,67	6,7
Andere	0	1.607	0,00	-20,9
Totaal	4.168	14.116	29,52	-1,3

Bron: ACEA, *Passenger Cars: 2009 Registrations Down 1,6 % Compared to 2008*, 15 januari 2010.

http://www.acea.be/images/uploads/files/20100115_PRPC-FINAL-0912.pdf en persoverzicht.

Opmerking: Voor Spanje en Griekenland zijn er geen concrete cijfers.

In de landen die het meest investeerden in dit programma (Duitsland, Frankrijk en Italië, maar ook Oostenrijk en Slowakije), kon de premie een verdere daling van de verkoop tegenhouden. Het aantal betrokken auto's ligt hoog. Het gaat om de helft van de markt in Duitsland en Italië (of nog iets meer in Slowakije) en ruim een vierde in Frankrijk. Zonder de premie zou de verkoop zonder twijfel zijn gedaald.

In totaal zijn meer dan 4 miljoen wagens bij de subsidie betrokken (zonder Spanje). Dat slaat op ongeveer 30 % van de Europese markt. We kunnen moeilijk weten of de klanten ook een auto zouden hebben gekocht zonder de korting of dat zij simpelweg van dit buitenkansje hebben geprofiteerd. Duidelijk is dat de verkoop in de Europese Unie werd gedopeerd, vooral in Duitsland. Martin Winterkom, voorzitter van Volkswagen, slaat de nagel op de kop: "Terwijl we hadden voorzien dat de Duitse markt zo'n 2,75 miljoen eenheden zou bereiken, moesten we dit jaar afsluiten met 3,5 miljoen voertuigen. Dat is een verbetering van de prognose met 800.000 tot 1 miljoen wagens. Zonder de premie zouden zo'n 50 à 60 % van de klanten geen wagen besteld hebben." [31] In werkelijkheid haalde de verkoop zelfs 3,8 miljoen.

Het enige probleem: de premie zorgt alleen maar voor uitstel. In plaats van morgen een auto te kopen, werden de gezinnen gestimuleerd om dit vandaag al te doen. Het gevaar is reëel dat de markt instort zodra de maatregel stopt. Zo verklaart Matthias Wissmann, voorzitter van de Federatie van de Duitse auto-industrie: "Een aantal uitzonderlijke factoren verklaren de vooruitgang van de Duitse automarkt met 25 % in 2009 met zo'n 3,8 miljoen verkochte eenheden, volgens onze prognoses. In 2010 kunnen we ons aan een normalisering verwachten. We zullen dan opnieuw dalen tot een globaal niveau tussen 2,75 en 3 miljoen ingeschreven wagens." [32] Dat komt neer op het instorten van de verkoop met 38 %!

Ferdinand Dudenhoeffer, directeur in het Center for Automotive Research aan de universiteit van Duisburg-Essen, schat dat in 2010 de Europese markt zou kunnen dalen met 10 % en de Duitse markt met 29 %. [33] De Europese Centrale Bank deelt deze vrees: "De positieve impact (van deze maatregelen) op de activiteit in de hele Eurozone zal waarschijnlijk beperkt blijven tot 2009 en negatief worden in 2010." [34]

Welnu, Opel is één van de voornaamste begunstigden van de premie, onder meer in Duitsland. Daar heeft het in 2009 een marktaandeel teruggewonnen van 8,9 % (tegen 8,4 % in 2008). Om de productie van de *Corsa* te verzekeren, draaien de fabrieken in Zaragoza en Eisenach opnieuw volcontinu. De economische werkloosheid wordt afgeschaft. Maar wat zal er gebeuren op het einde van de subsidies? Kan een niet-gesubsidieerd Opel overleven? De chef van het Center of Automotive Research Institute in Bergisch-Gladbach in Duitsland, Stefan Bratzel, is ervan overtuigd dat Opel een van de bedrijven zal zijn, die het meest zullen lijden onder het einde van de premies. [35]

4. De vrije concurrentie tussen Staten

General Motors, dat in de Verenigde Staten zelf met zware problemen heeft te kampen, is eerst van plan om zijn Europese filiaal te verkopen. Begin 2009 maakt de directie haar rekening op. Ze maakte 82 miljard dollar verlies tussen 2005 en 2008. Haar activa zijn nog maar 82 miljard dollar waard, terwijl de passiva – haar werkelijke schulden – oplopen tot 172 miljard. Een gat van 90 miljard! Het bedrijf besteedt twee à drie miljard dollar per maand aan de betaling van lonen, onderaannemers en taksen. Zo kan het onmogelijk verder. Ze moeten een vergelijk vinden met de schuldeisers voor een herschikking van de schulden of ze gaan failliet.

Uiteindelijk wordt voor die oplossing gekozen met behulp van de Amerikaanse wet. Hoofdstuk 11 (*Chapter 11*) voorziet in de procedure bij bankroet. Het laat toe dat een onderneming haar activiteiten voortzet zonder onmiddellijk de geldschietters te moeten terugbetalen op voorwaarde van een ernstige herstructurering. Tegelijkertijd pompt de Amerikaanse staat 50 miljard dollar in de zaak en zal ze 60 % overnemen van de nieuwe autoproducent. De werknemers ruilen 40 miljard in voor aandelen in het kapitaal om de pensioenen te betalen (die op dat moment als schuld uitstaan in de balans van GM). Zo zuivert men in één klap 90 miljard dollar aan!

De hele procedure geeft vorm aan een nieuw bedrijf: de *New GM*. Men doet afstand van de weinig rendabele activa. Die worden verkocht, niet altijd zonder moeilijkheden, zoals we konden zien met Saab, Hummer of Saturn. De autoproducent is dan voor 60,8 % in handen van de Amerikaanse schatkist (het ministerie van Financiën), voor 17,8 % van de holding die de pensioenen van de ex-werknemers van GM beheert (onder bescherming van de vakbond UAW^[36]), voor 11,7 % van de Canadese regering en voor 10 % van de vroegere aandeelhouders of schuldeisers van General Motors.^[37] De vroegere, niet overgenomen bezittingen worden in een andere onderneming ondergebracht, die heel symbolisch de naam krijgt van Motors Liquidation.

In deze context is de vroegere *leader* van Detroit van mening dat het geen zin heeft om Opel te behouden. Het moet geherstructureerd worden. Dat vraagt handen vol geld en de autoproducent heeft dat niet. Bovendien zou de verkoop fondsen opleveren, die heel nuttig zijn voor de overleving van de Amerikaanse onderneming. Langs de andere kant beschikt het Europese filiaal over een aantal troeven voor de groep. Opel is immers gespecialiseerd in kleine wagens. Dat is een interessant gegeven op een ogenblik dat de klanten door de stijgende benzineprijzen geneigd zijn dit soort modellen te kopen.

In maart 2009 kondigt Carl-Peter Forster, voorzitter van General Motors Europe, op het autosalon in Genève aan dat hij bereid is de eenheid Opel/Vauxhall over te laten. Maar toen hij zag hoe Washington zich haastte om het moederhuis te hulp te schieten, pleit hij ook voor dringende hulp van de Europese staten. “Iedereen moet bijdragen om te voorkomen dat er fabrieken dichtgaan”, verklaart hij aan de pers.^[38] Subsidies vragen onder het mom van voortdurende chantage met de tewerkstelling!

De Europese Commissie houdt de lippen stijf op elkaar. Vergeten zijn de prachtige verklaringen over de noodzaak van een echt Europees industrieel beleid of over de onontbeerlijke samenwerking tussen Staten! José Manuel Barroso, voorzitter, en Günter Verheugen, commissaris voor de Ondernemingen en de Industrie, bekijken het allemaal van op zeer grote afstand.

In deze omstandigheden is het uiteindelijk de Duitse regering die de zaken aanpakt. Het is een feit dat ongeveer de helft van de personeelsleden van GM Europe in dat land werken. Zij vraagt de steun van de regionale staten (de *Länder*) waarin de bedreigde entiteiten liggen. Aan hen om te bepalen waaruit die concreet bestaat: “Die deelstaten moeten zelf beslissen of ze uiteindelijk al dan niet hun site zullen helpen en op welke manier.”^[39] De vier staten met een assemblagebedrijf op hun grondgebied voegen 750 miljoen euro toe aan de nationale enveloppe.^[40] Op voorwaarde dat “hun” fabriek blijft bestaan, natuurlijk.

Dat is het tegenovergestelde van Europese samenwerking. Armin Schild, lid van de Raad van toezicht van Opel en van de metaalvakbond IG Metall, komt tot het besluit dat het gevaar groot is “dat men de personeelsleden en de productiesites tegen elkaar zal opzetten.”^[41] Met dit soort politiek is dat een gegarandeerd feit. Tegelijk verleent Berlijn onmiddellijk een *overbruggingskrediet* (zes maanden uitstel op schuldaflossing) van anderhalf miljard euro, gewoon om het faillissement te voorkomen.

Er bieden zich drie en daarna vier kopers aan: de Amerikaanse holding RHJ met zetel in Brussel, maar met de groep Ripplewood als voornaamste aandeelhouder [\[42\]](#), Fiat, de Chinese Beijing Automotive Industry Holding (BAIC) – maar hun bod komt officieel te laat, en tot slot Magna, een grote Canadese fabrikant van elektronische apparatuur. De Duitse regering vindt het bod van Magna het meest betrouwbare. In vergelijking met de voorstellen van Sergio Marchionne brengt het plan van Frank Stronach, de stichter-voorzitter van Magna, echt nieuw kapitaal binnen in het bedrijf. Het ziet er ook minder ongunstig uit voor de tewerkstelling, vooral in Duitsland. Bovendien weet de ploeg van Angela Merkel nog dat er in 2000 een poging was om GM Europe en Fiat te fusioneren. Dat botste toen op hevig verzet van de vakbonden omdat het gepaard ging met zware herstructureringen. De Duitse regering belooft dan ook bijkomende leningen voor 4,5 miljard euro aan Magna, als er voor dit bedrijf wordt gekozen.

Maar in Detroit zijn ze niet zo blij met de overname door het Canadese consortium. Stronach is namelijk van plan om de Russische markt en de andere, zogenaamde “tijgers” te veroveren (China, India, Korea of Brazilië). En daar is GM zelf aanwezig. Waarom zou Detroit de voorkeur geven aan een concurrent die actief wil zijn in gebieden die zij zelf als groeilanden beschouwen? Bovendien is de partner van Magna de Russische groep Sberbank [\[43\]](#). Die is eigendom van de oligarch Oleg Deripaska. Hij staat dicht bij Vladimir Poetin en is heel rijk. Sberbank is ook geassocieerd met de constructeur GAZ (autofabriek in Gorky [\[44\]](#)), die de *Volga* maakt. Voor GAZ is het ook een kans om zijn blazoen op te poetsen. Het bedrijf heeft enorme schulden. Het verkocht in 2008 maar 187.000 wagens (een daling met 25 % tegenover 2007), waarvan slechts 22.000 privéauto's. GAZ ziet hierin een kans om Opels van de band te laten rollen. Opnieuw vraagt de Amerikaanse directie van General Motors zich af of een herstel van de Russische onderneming de moeite loont. Daarbij stelt zich ook de kwestie van de intellectuele eigendomsrechten, een dossier van duizenden bladzijden. Het gaat om voorakkoorden over het afleveren van brevetten, die geval per geval moeten worden betaald.

Eind augustus en begin september 2009 ontstaat er verzet binnen de Raad van Bestuur van General Motors. Hierin zitten voor een deel zakenlui, benoemd door de Amerikaanse Schatkist – die zijn nu immers hoofdaandeelhouder –, en voor een deel verantwoordelijken van het vroegere GM, die op hun post bleven zitten. Edward Whitacre, ex-PDG van AT&T – de telecomreus – vertegenwoordigt de eersten, tegen Fritz Henderson, die op dat moment nog steeds voorzitter is van GM. Hij vindt dat het Europese filiaal in de schoot van de Amerikaanse groep moet blijven. Henderson is overtuigd dat dit onmogelijk is. Hij denkt dat het beter is zich te concentreren op de inkomsten die de brevetten zouden kunnen opleveren. “We gaan op substantiële wijze de controle bewaren op de ontwikkeling van onze producten en motoren, dat wil zeggen op de intellectuele eigendom en de globale aankopen”, verklaart hij [\[45\]](#).

Om de twee kampen te verzoenen, wordt een studie besteld bij KPGM, een van de reuzen op het gebied van audits [\[46\]](#). Het resultaat is onherroepelijk: men zou zes miljard dollar moeten vinden om Opel te kunnen herstructureren [\[47\]](#). Die heeft GM niet. Het besluit: de aankondiging van de verkoop van het filiaal aan het consortium Magna/Sberbank. Berlijn triomfeert.

Maar de andere lidstaten maken zich ongerust. Duitsland verbindt zijn hulp aan het behoud van de Duitse sites. Waar gaan dan de ontslagen vallen? Magna moet immers herstructureren. Er moeten 10.000 banen sneuvelen. Dat Antwerpen moest sluiten, stond al vast. Groot-Brittannië wil de twee entiteiten in Luton en Ellesmere Port niet laten vallen. In Spanje begrijpen ze niet waarom 1.700 van de 7.000 arbeidsplaatsen naar Eisenach moeten verhuizen, terwijl Zaragoza als een van de meest performante fabrieken wordt beoordeeld. Elk land verbindt zijn eventuele steun aan het behoud van de sites. Maar hun steun is een mager beestje in vergelijking met de 4,5 miljard van Berlijn.

Het hevigste verzet komt natuurlijk van de Vlaamse regering. Die heeft niets meer te verliezen. Zij doet een oproep aan de Europese verantwoordelijken. Günter Verheugen luistert aandachtig, ook al is hij een Duitse sociaaldemocraat. Zijn

natuurlijke liberalisme komt aan de oppervlakte. Hij bekritiseert het akkoord, omdat dit de Russische autoproducent de mogelijkheid geeft zijn competentie uit te bouwen met de hulp van Duitsland. “De actie van de regering mag niet in de plaats komen van de verantwoordelijkheid van General Motors!”, zegt hij.^[48] Vrij spel dus voor de beslissingen van het patronaat! Trouwens, in elk geval, voegt hij toe: “Er is geen andere oplossing dan een onvermijdelijke herstructurering van de Europese automobielenindustrie en dat zal niet gaan zonder verlies van banen en zonder pijnlijke ingrepen.”^[49]

Neelie Kroes, de commissaris voor het concurrentiebeleid, die herhaaldelijk verklaarde dat ze geen enkele formele klacht ontving, heeft nu in de gaten dat ze moet tussenkomen. Ze stuurt dus een brief naar Berlijn om navraag te doen naar de voorwaarden van de Duitse steun bij de keuze voor Magna als overnemer. De Europese verdragen verbieden zoiets in naam van de vrije concurrentie. Maar de Europese gezanten leggen meteen uit aan de regering van Berlijn dat een schriftelijke mededeling als antwoord volstaat. Daarin moet ze op erewoord verklaren dat om het even welke koper deze steun kan krijgen. Iedereen weet dat het niet waar is. Maar zo wordt de schijn opgehouden.

Wat de Commissie niet wist, is dat de officiële brief het kamp van de tegenstanders binnen het GM bestuur zou versterken. Volgens hen zou een polemiek binnen de Unie de zaken ernstig compliceren. De beloofde 4,5 miljard zijn niet binnen. Waarom niet terugkomen op die hypothese en Opel toch houden, nu de zaken beter gaan? Midden november gooit de directie het roer om. Carl-Peter Forster en daarna ook Fritz Henderson nemen ontslag. Edward Whitacre neemt de teugels volledig in handen.

Deze ommezwaai – deze staatsgreep, ware het niet dat we gewoon te doen hebben met een onderneming – maakt hoegenaamd geen einde aan het spelletje van hulp vragen en de lidstaten tegen elkaar opzetten om ze te krijgen. Detroit heeft nog steeds ongeveer 2,7 miljard euro nodig om de gewenste herstructurering met succes af te ronden. Dit keer zijn Groot-Brittannië, Spanje en Polen er als de kippen bij om hun diensten aan te bieden.

Duitsland kreeg een klap in het gezicht en vooral Angela Merkel, die haar volle gewicht in de schaal had gelegd voor de overname door Magna. Ze gebruikte het als doorslaggevend argument in haar campagne voor de herverkiezing in september als kanselier. Toen iedereen ervan uitging dat de zaak rond was ten voordele van de Canadese fabrikant, zegde zij, zeer bescheiden: “*Geduld, vastberadenheid en duidelijkheid van alle regeringsdiensten en van mijzelf hebben zeker bijgedragen tot dit besluit.*”^[50]

Twee maanden later titelt *Bild*, het meest verkochte dagblad in Europa, dan ook: “De yankees hebben de kanselier goed voor schut gezet!”^[51] Jürgen Rüttgers, leider van de deelregering van Rijnland Noord-Westfalen – nochtans christendemocraat van dezelfde partij als Merkel – neemt woorden in de mond, die we eerder gewoon zijn van andersglobalisten: “*De houding van GM toont ons het verfoeilijke gezicht van het turbokapitalisme.*”^[52] En de minister van Economie, een liberaal, voegt zelfs eraan toe dat het gaat om een beslissing die “onaanvaardbaar is voor het personeel, acht weken voor Kerstmis.” En te bedenken dat het personeel bereid was tot loonopofferingen in ruil voor werkbehoud.^[53]

De Belgen zijn nog steeds niet tevreden. De fabriek van Antwerpen gaat uiteindelijk toch dicht. De minister-president van het Vlaamse Gewest probeert dus opnieuw zijn idee aan de man te brengen bij de Europese instanties dat de sluiting van de Antwerpse site niet enkel is ingegeven door economische motieven ... want de eerste keer had dat toch gepakt. Hij heeft ontegensprekelijk de steun van Agoria, de werkgeversfederatie waaronder de automobielsector valt. In juli 2009 doet Agoria de volgende oproep: “Door Antwerpen niet te beoordelen op zijn economische en industriële merites krijgen de plant en zijn werknemers geen eerlijke kans. Agoria roept de Vlaamse regering op om krachtige taal te spreken aan het adres van de

Duitse overheid en de Europese Commissie, die ook in dit dossier haar verantwoordelijkheid moet nemen. De federatie zal de Vlaamse overheid blijven steunen in haar pogingen om de site van Opel Antwerpen open te houden.”[\[54\]](#)

Maar er is weinig kans op slagen. De rol van de Europese instanties in dit dossier is op zijn zachtst gezegd uitgespeeld. Het zijn de Staten die de zaken in handen hebben genomen ter verdediging van de tewerkstelling in hun eigen regio. De multinationals profiteren ervan. Die kunnen mooi speculeren op deze verdeeldheid om overal de beste voorwaarden binnen te rijden. Of om een bijna beroemd geworden nationaal devies te parafraseren: “*L’Union, c’est la farce*”.[\[55\]](#) Eenheid maakt alleen macht als het geheel van de Europese kapitalistische belangen op het spel staan.[\[56\]](#) Blijkbaar hebben ze in dit geval duidelijk behoefte aan meningsverschillen en spanningen tussen landen.

5. Als privébedrijven het vervoersbeleid bepalen

Als je ziet hoeveel duizenden jobs er van de kaart worden geveegd, kan je verbaasd zijn over de hardvochtigheid waarmee beslissingsorganen uit de privé een beleid goedkeuren en de gemaakte keuzes toepassen. Je kunt geschokt zijn door de manier waarop de Raad van Bestuur van de Amerikaanse autoproducent een “democratisch” verkozen kanselier behandelt. Vladimir Poetin, de huidige Russische eerste minister, vertolkt het zo: “We zullen in de toekomst moeten rekening houden met een dergelijke behandeling van partners, ook al slaat deze misprijzende benadering van de vennoten vooral op de Europeanen en niet op ons. GM heeft niemand gewaarschuwd, heeft met niemand gepraat ... ondanks alle afgesloten akkoorden en ondertekende documenten. Wel, laat het een goede les zijn.”[\[57\]](#)

Maar als je rekening houdt met wat aan de basis ligt van dit kapitalistisch gedrag, zijn het toch allemaal maar holle woorden en schertsverontwaardiging. Privébezit betekent namelijk dat de beslissingsmacht toekomt aan een Raad van Bestuur. Dat beperkte groepje kan dus rechtstreeks over het lot en het leven van duizenden werkers beslissen. Heel dikwijls is dat ook nog aan niemand verantwoording schuldig (tenzij misschien aan de aandeelhouders, maar als je alleen rekening houdt met wie echt gewicht in de schaal leggen in de onderneming, gaat dat ook maar om een handjevol).

Als de overheid het eigen initiatief steevast hieraan ondergeschikt maakt, moeten ze niet verwonderd zijn dat ze zonder veel medelijden als marionetten worden behandeld. Uiteindelijk zijn ze dat ook. En meer dan dat, ze aanvaarden dat ook.

Bij de sluiting van de site van Azambuja in Portugal, die bij GM Europe zat, reageerde het Europees Parlement aangeslagen op het grote aantal jobs dat verloren ging. Günter Verheugen zei toen: “De beslissingen om ondernemingen te sluiten of te demoraliseren liggen bij hen en geen enkele staat, noch de Europese Unie kan of moet tussenbeide komen – zelfs in het geval van Azambuja.”[\[58\]](#) Weinig zin om zich te beklagen over banenverlies, verscheurde contracten of misprijzen voor politieke verantwoordelijken in dergelijke omstandigheden ... Tenslotte is het niet meer dan “gezond kapitalistisch beheer”.

Men zou kunnen aanvoeren dat in dit geval General Motors toch onder overheidscontrole staat. De Amerikaanse overheid heeft immers een meerderheidspositie met meer dan 60 % van de stemmen en benoemt 10 van de 13 bestuurders. Maar van in het begin stelde president Barack Obama dat hij en zijn regering zich niet zouden bemoeien met het concrete beheer van General Motors: “Wij zullen ons gedragen als aandeelhouder, maar een terughoudende aandeelhouder. Ik heb geen enkele zin om GM te beheren. Het zal geleid worden door een raad van bestuur en een directieploeg, die de beslissingen zullen nemen over de wijze waarop deze onderneming hersteld wordt. De federale regering zal haar rechten als aandeelhouder niet uitoefenen en enkel tussenbeide komen voor de belangrijkste beslissingen. Samengevat is onze ambitie GM terug op de been te helpen, niet tussenbeide te komen en snel weer te vertrekken.”[\[59\]](#)

Onmiddellijk na de ommezwaai trouwens, begin november, belde hij met Angela Merkel. Hij herhaalde dat hij niet op de hoogte was van die koerswijziging en dat hij er voor niets tussenzit. Het ogenblik zou anders wel slecht gekozen zijn, omdat precies op dat moment de kanselier met veel pracht en praal werd ontvangen op het Witte Huis. Ze hoorde het nieuws pas op de terugweg in het vliegtuig. Er zijn voor minder oorlogen uitgebroken.

De samenstelling van de Raad van Bestuur van het bedrijf, dat tevoorschijn kwam uit de wet op het bankroet, weerspiegelt trouwens ook het overwicht van de zakenwereld. Hieronder, in tabel 7, de lijst van de twaalf leden; ex-voorzitter Fritz Henderson heeft ontslag genomen.

Tabel 7. Samenstelling van de Raad van bestuur van *New GM* eind 2009

Naam	Externe functies	Benoemd door
Daniel Akerson	Directeur Carlyle Group en American Express	Financiën US
David Bonderman	Stichter-voorzitter Texas Pacific Group, voorzitter Ryanair	Financiën US
Erroll Davis	Bestuurder van BP	Financiën US
Stephen Girsky	Voorzitter Girsky & Company	UAW
Neville Isdell	ex-CEO van Coca-Cola	Financiën US
Robert Krebs	Bestuurder United Airlines	Financiën US
Kent Kresa	Erevoorzitter Northrop Grumman, Bestuurder Fluor	Financiën US
Philip Laskawi	ex-CEO Ernst & Young	Financiën US
Kathryn Marinello	ex-CEO Ceridian, voormalig leidend kader van General Electric	Financiën US
Patricia Russo	Bestuurder Merck, ex-PDG Alcatel-Lucent	Financiën US
Carol Stephenson	Bestuurder MTS Allstream, ex-CEO Lucent Technologies	Canada
Edward Whitacre	ex-CEO AT&T, ex-bestuurder Anheuser-Busch	Financiën US

Bron: General Motors, The General Motors Board of Directors,

http://www.gm.com/corporate/about/board.jsp?evar10=gm_investor_corporategov_directors.

De twaalf leden, met in begrip van de vakbondsafgevaardigde van de automobielsector (UAW), waren – en zijn in de meeste gevallen nog steeds – lid van bestuursraden van grote bedrijven. Sommigen behoren tot de machtigste economische leiders aan de andere kant van de Atlantische oceaan: Erroll Davis, Neville Isdell, Kent Kresa, Patricia Russo en Edward Whitacre. Anderen zijn ontzaglijk rijk zoals bijvoorbeeld David Bonderman. Hij staat aan het hoofd van een van de grootste *private equity funds*.^[60] Met een persoonlijk fortuin van 1,7 miljard dollar staat hij op de 204^e plaats in de hitparade van de rijkste mensen in de Verenigde Staten.^[61]

Deze administrateurs besturen dus met de ogen van een privépatroon. Je begrijpt dat ze zich dan ook weinig bezighouden met sociale overwegingen: een bedrijf moet rendabel zijn. Hun doel is de autoproducent zijn vroegere luister teruggeven. Jammer voor Antwerpen of voor de tewerkstelling zo ongeveer overal ter wereld. Want de herstructurering slaat niet alleen op Europa. Amerika. Ook in de Verenigde Staten willen ze de 110.000 personeelsleden van 2007 inkrimpen tot 38.000 in 2011.

Deze complete anarchie steekt de oceaan over. De Europese verantwoordelijken, in de Europese Commissie of aan het hoofd van de lidstaten, zijn het daar immers in ruime mate mee eens. Angela Merkel bevestigt dit: “De staat is nooit een bijzonder gelukkige ondernemer geweest.”^[62] Dat is een manifeste onwaarheid. Kijk maar naar de geschiedenis van Renault, BP, Total of de ASLK, vroeger allemaal goed draaiende overheidsbedrijven. Maar natuurlijk kan ze daarmee haar gulle steun aan de auto-industrie rechtvaardigen zonder er ook maar iets voor in ruil te vragen. Tussen oktober 2008 en juli 2009 kregen de autoproducenten ongeveer 100 miljard dollar (72 miljard euro) steun van hun staat. Daarvan was 60 miljard alleen al voor de Verenigde Staten.^[63] Voor dat bedrag hadden ze het volledig kunnen overnemen en zelfstandig kunnen beheren.

Wat hadden ze kunnen doen als dat het geval zou geweest zijn? Als het geld van de belastingbetaler dient om te herstructureren en het daarna terug naar de privé te sluizen, dan hoeven de kapitalisten natuurlijk niet te investeren in deze zware taak. Of als het is om beheerders uit de privé aan te stellen of om dezelfde rendabiliteitsnormen op te leggen als in de privé, dan verandert er natuurlijk niet veel.

Overname van bedrijven door de overheid heeft enkel zin als een ander economisch en industrieel beleid wordt gevoerd. Dat is de werkelijke inzet. Dat is precies wat de overheden willen vermijden. Toch zou er wel degelijk heel wat kunnen veranderen in de vervoersstrategie. Daarvoor bestaan een aantal evidente redenen: luchtvervuiling, overvolle wegen, vernietiging van landschappen en steden, de gevaren in het verkeer ...

We weten waar het toe leidt als overheden de automobielsector rationaliseren om hem vervolgens terug te geven aan de privé: ontwikkeling van privéwagens, alsof er nog niet genoeg zijn; de derde wereld die overspoeld wordt met nieuwe auto's; hold-up op de milieu-investeringen voor de elektrische wagen, de enige mogelijkheid om aan de CO₂-uitstoot te ontsnappen.^[64] En dan hebben we het nog niet over de constructeurs zelf. Zij zullen hun rush naar meer competitiviteit voortzetten. Er volgt opnieuw overcapaciteit. Volgende crisissen in de sector moeten opnieuw met herstructureringen worden opgelost.

Het is evident dat er teveel auto's zijn, vooral in Europa, de Verenigde Staten en Japan. De autodichtheid bereikt er dikwijls 50 % of zelfs meer.^[65] Een op de twee gezinnen heeft er een auto. Er is teveel verkeer op de weg. Minder mobiliteit is nochtans geen optie. Wat we nodig hebben, is waarschijnlijk nog meer mobiliteit. Daarom zou de overheid promotie moeten maken voor: het gebruik van het openbaar vervoer, de voorrang aan het spoor boven de weg, het maximaal gebruik van hernieuwbare energie ...

Er moet op de eerste plaats een beslissing komen voor het goederenvervoer. Al veertig jaar wint de weg onophoudelijk terrein. Dat is slecht voor het milieu en voor de veiligheid. Het betekent beschadiging van de gebruikte wegen en verloedering van de steden. Volgende tabel toont het gebruik van de verschillende transportmiddelen.

Tabel 8. Verdeling van goederenvervoer volgens transportmodi binnen de Europese Unie 1970-2007 (in %)

	1970	1980	1990	2000	2007
Weg	47,7	56,3	67,9	69,6	72,7

Spoor	32,7	25,9	18,7	18,5	17,1
Scheepvaart	12,0	9,6	7,9	6,1	5,3
Pijplijnen	7,6	8,2	5,5	5,8	4,9
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Europese Commissie, "EU Energy and Transport in Figures", *Statistical Pocket Book*, 2009, blz. 109.

http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf,

voor de gegevens van 2000 en 2007; Europese Commissie, *EU Transport in Figures, Statistical Pocket Book*, 2000, blz. 53:

<http://www.uni-mannheim.de/edz/pdf/2000/transstat.pdf>, voor de gegevens van 1970, 1980 en 1990.

Opmerking. De berekening is gemaakt op basis van het aantal ton vervoerde goederen per kilometer. Voor 2000 en 2007 slaan de gegevens op de EU 27. Voor 1970, 1980 en 1990 slaan ze op de EU 15. Dat verklaart de breuk in de reeks in 2000.

Vrachtwagens namen in 1970 bijna de helft van alle goederen voor hun rekening. In 2007 al bijna driekwart. Het spoor was in 1970 nog goed voor een derde van de activiteiten. Het vervoert in 2007 nog maar een zesde. In de binnenscheepvaart en de pijplijnen zien we een halvering. De overgang van Europa met 15 lidstaten naar de EU 27 zwakt deze cijfers nog wat af. De landen in het oosten maken meer gebruik van het spoor.

Een correctie in het voordeel van minder vervuilende transportmiddelen is nodig. Zelfs de Europese Commissie maakte gewag van de nefaste evolutie. Zo wilden ze in 2001 in het kader van hun witboek voorrang geven aan vervoer per spoor voor lange afstanden. De weg zou dan vooral voor korte trajecten zijn. Maar deze strategie botste op de lobby van de vrachtwagenchauffeurs. Omdat de Europese politiek de markt wil laten spelen, zijn de verwachte veranderingen er niet gekomen. Toch zouden ze veel directiever kunnen zijn: speciale tolheffingen voor het zwaar verkeer om op die manier het onderhoud van de wegen die erdoor worden beschadigd, te financieren, de toegang tot de steden verbieden aan de zwaarste vrachtwagens, zware taksen opleggen aan het wegtransport over lange afstanden enzovoort.

Het tweede probleem heeft te maken met de mobiliteit van mensen. Ter vergelijking met het goederentransport maakten we een overzicht voor het personenvervoer.

Tabel 9. Verdeling van het personenvervoer volgens transportmodi binnen de Europese Unie 1970-2007 (in %)

	1970	1980	1990	2000	2007
Auto's	68,2	71,4	74,9	72,9	72,5
Motors en fietsen	6,8	5,5	4,1	2,3	2,4
Bus	11,6	10,6	8,4	8,8	8,3
Tram en metro	1,6	1,2	1,1	1,3	1,3
Trein	9,3	7,7	6,2	6,3	6,1
Vliegtuig	1,9	2,9	4,6	7,7	8,8
Boot	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Cf. tabel 8: Europese Commissie, op. cit., 2009, blz. 118 en Europese Commissie, op. cit., 2000, blz. 72 en 73.

Opmerking. Zie tabel 8. De berekening is gemaakt op basis van het aantal vervoerde passagiers per kilometer.

De evolutie is niet zo duidelijk als bij het goederenvervoer. Het overheersend gebruik van de auto is wel een duidelijke tendens. Dit stijgt tot in 1990 om daarna constant te blijven. De lichte daling die we opmerken, is vooral het gevolg van het opnemen van Oost-Europese landen in de EU-statistieken. Ook het gebruik van tweewielers gaat tot 2000 in dalende lijn. Idem voor het openbaar vervoer (bus, trein en in mindere mate tram en metro). Anderzijds is het niet verwonderlijk dat het luchtverkeer zijn “marktaandeel” ziet stijgen.

Het zou veel consequenter zijn als het beleid het openbaar vervoer verder zou ontwikkelen. Dat heeft twee onweerlegbare voordelen: er is minder ruimte per persoon nodig en globaal ook minder energie. Daarvoor kunnen ook minder vervuilende energiebronnen aangewend worden dan benzine. Maar momenteel heeft dit vervoermiddel een hoop nadelen: het is tamelijk duur; het comfort is niet altijd gegarandeerd; op de piekuren worden de treinen dikwijls zo bestormd dat het vervoer nog minder aangenaam is; de regelmaat, ten slotte, laat dikwijls te wensen over.

Om hieraan te verhelpen zouden twee dingen moeten gebeuren. Enerzijds moet de infrastructuur ontwikkeld worden (meer bussen, meer trams, meer treinen, meer metrostellen). Anderzijds moet de prijs voor de burgers beperkt blijven, zodat het echt aantrekkelijk wordt ten opzichte van de auto. Met andere woorden, de overheid zou enorme uitgaven moeten doen voor een aangename en soepele dienstverlening zonder direct de gebruikers hiervoor te laten betalen.

We moeten dus andere financieringsbronnen vinden. Dat is geen bezwaar! Er is geld in Europa. Ook al beweren de politieke verantwoordelijken van niet. Alleen is dat compleet ongelijk verdeeld. In 2007 bezaten drie miljoen gezinnen samen een financieel fortuin (zonder gronden en andere buitengewone bezittingen) van zo'n goede 7.300 miljard euro.^[66] Een belasting van 2 % op dit vermogen zou ongeveer 100 miljard euro per jaar opbrengen. Genoeg om die investeringen in het openbaar vervoer te financieren. Vooral omdat het over lange termijnprojecten gaat, over meerdere jaren. Zo zou er ook bespaard kunnen worden op de bouw en het onderhoud van de wegen en op alle andere uitgaven die het gevolg zijn van de milieuvervuiling.

Een dergelijke ontwikkeling zorgt ook voor nieuwe arbeidsplaatsen: om de nodige infrastructuur te bouwen, om het gebruikte materiaal te produceren (bussen, trams, metrostellen, treinwagons...) en ten slotte en misschien vooral om de openbare dienst te bemannen voor een aangenaam openbaar vervoer, dat voor iedereen toegankelijk is. Dat er banen verloren gaan in de auto-industrie lijkt onontkoombaar door de verzadiging van de markt en de noodzaak om het autoverkeer aan banden te leggen. Een snelle ontwikkeling van het openbaar vervoer zou dit kunnen compenseren.

Dat is een alternatief vervoersbeleid, dat tegemoetkomt aan de sociale behoeften van de bevolking en aan een schoon milieu. En de vakbonden en de burgers moeten het opvolgen en controleren. Zo wordt vermeden dat de verantwoordelijken aan het hoofd van deze projecten of bedrijven alleen hun eigen belangen bevoordelen in plaats van het algemeen belang.

Stellen dat de privé de baas moet blijven van de auto- en transportsector, lijkt ons totaal ongeloofwaardig. Die politieke keuze stort ons gegarandeerd in de afgrond.

6. Voor Europese arbeiderssolidariteit!

Het zou goed zijn als er een plan komt voor een openbare vervoersector. Maar zoiets is ongetwijfeld niet te realiseren op korte termijn. In elk geval niet voor de geplande sluiting van Opel Antwerpen in juni of juli 2010. Dat veronderstelt een omkering van de krachtsverhoudingen die we momenteel niet zien. We moeten dus iets anders vinden voor de arbeiders van de Belgische vestiging van GM Europe.

Op de eerste plaats zouden we niet langer vertrouwen mogen hebben in de Europese (en Amerikaanse) politieke en economische leiders. Nick Reilly is de sluiting van de Antwerpse site komen aankondigen met de hand op het hart: “We begrijpen volkomen wat dit betekent voor onze werknemers in Antwerpen, en voor hun familie, en we leven ten volle met hen mee.”^[67] Krokodillentranen, natuurlijk.

Voorals je zijn antwoord kent op de geopperde oplossing voor het behoud van de fabriek door bijvoorbeeld over te stappen op een ander model. Ze zullen de nieuwe SUV (Sports Utility Vehicle) assembleren in Korea: “*De productie in Korea is voor ons economisch veel voordeliger.*”^[68] En dan in Europa invoeren? Als je weet dat de Koreaanse lonen op het niveau liggen van de lonen in Groot-Brittannië, is dat wel een verwonderlijke en veelzeggende beslissing.

GM wuift de alternatieven weg. De elektrische auto? Nick Reilly: “Wij zijn geen *leader* op het domein van hybride of volledig elektrische wagens en onze transmissiesystemen leveren geen bijzondere resultaten op voor de brandstofbesparing, de CO₂ uitstoot en de besturingsfaciliteiten.”^[69] Specialiseren in de fabricatie van onderdelen? “*Wij zijn niet geïnteresseerd in auto-onderdelen in Antwerpen. Dat is echt niet onze hoofdactiviteit.*”^[70]

Kortom: “Wij willen de site verkopen en voor het aantrekken van een investeerder zullen we met de plaatselijke regering samenwerken.”^[71] Nogmaals een illusie. Wie zou er namelijk een alleenstaande fabriek kunnen overnemen? Ze ligt dan wel vlak bij een grote Europese haven, maar toch in een al sterk ontwikkelde industriële zone. De traditionele autobouwers worstelen al met overcapaciteit. Niet bepaald het goede moment dus om er een nieuwe eenheid bij te nemen. En de nieuwkomers op de markt, de Indiërs en de Chinezen, zijn veel meer geïnteresseerd om merken of verdeelnetten in handen te krijgen (zoals Saab of Volvo). Als ze een fabriek nodig hebben, zoeken ze die wel in Oost-Europa en dan liefst eentje die ze nog aan hun wensen kunnen aanpassen. Ze zouden verveeld zitten met een site in Antwerpen. Ze krijgen dan wel iets in handen om mee te produceren, maar niets om te verkopen.

Het personeel weet dat het niets moet verwachten van de Amerikaanse directie. “We worden als schroot weggegooid”, zucht Rudi, die al bijna 30 jaar bij Opel werkt.^[72] En Joeri, die er 22 jaar op heeft zitten, voegt toe: “We worden beschouwd als oude bro!”^[73] De directie heeft mooi praten dat de arbeiders zich niets te verwijten hebben, zij geloven er niets van. ACV-Metaal drukt het zo uit: “De industrie, en de auto-industrie in het bijzonder, had de arrogantie van de topmannen van GM best kunnen missen. Duizenden werkers het recht op een inkomen afpakken na jaren trouwe dienst, jaren van inzet, noeste arbeid en kwaliteitsvol werk. Schandalig en puur crimineel!”^[74]

Aan de andere kant zouden ze ook geen krediet meer mogen geven aan de economische verantwoordelijken in België en in Vlaanderen. Kris Peeters, de minister-president van Vlaanderen, volgt nu de strategie om de zaak aan de orde te stellen bij de Europese overheid. Hij vermoedt dat de prestaties van Antwerpen beter zijn dan die van Bochum. Maar Nick Reilly had al geantwoord dat competitiviteit niet het enige criterium was. Ook de strategie voor de verdeling van de producten, met andere woorden de productiecapaciteit, speelde een rol, naast de spreiding van de sites en de geografische ligging.^[75]

Is “eerder in Duitsland sluiten” bovendien een arbeidersstrategie? De leiders in België geven de hete aardappel liever door aan het buitenland. Dan hoeven ze geen vragen te stellen bij de economische politiek, nochtans hun verantwoordelijkheid. Zo

behouden de multinationals alle macht om de loontrekkenden te verdelen: Belgen tegen Duitsers, Europeanen tegen Amerikanen enzovoort.

Maar op dat punt ziet de situatie van de werknemers er nu precies het beste uit. Zoals bij heel wat andere grote groepen in Europa, meer bepaald in de automobielsector, bestaat ook bij General Motors een Europese Ondernemingsraad. In tegenstelling tot veel anderen is hij zeer actief en liet al iets zien van zijn weerstandsvermogen. Hij ontstond na 2000 bij de plannen voor de fusie van bepaalde activiteiten van GM met die van Fiat op het oude continent. De nieuwe, samengesmolten entiteiten zouden een enorm nadeel opleveren voor de tewerkstelling. En de sociale verworvenheden (sociale rechten, lonen, anciënniteit enz.) zouden serieus teruggedraaid worden.

De werknemers kwamen in opstand tegen de plannen van de patroons. Ze lanceerden met succes een Europese staking. In 2001 ondertekende de Europese directie van de Amerikaanse autobouwer een akkoord. In periodes van laagconjunctuur zou er geen enkele site worden gesloten en de eventuele daling van de productie zou verdeeld worden over alle bestaande entiteiten. Europese solidariteit is dus geen loze term. Ze kan tot resultaat leiden als ze consequent wordt aangepakt.

September vorig jaar werd de fabriek van Antwerpen bedreigd door de plannen van Magna. Toen al namen vijfduizend arbeiders – onder hen heel wat Duitsers – de moeite zich naar België te verplaatsen. De vakbondsverantwoordelijken herhaalden dat zij hun Vlaamse kameraden niet willen laten vallen. Zij beseffen dat, als ze Antwerpen opgeven, hun kameraden in Bochum, Rüsselsheim, Kaiserlautern, Ellesmere Port, Luton of Zaragossa, de volgende zijn van wie GM offers vraagt of zelfs de volledige sluiting.

Peter Scherrer, algemeen secretaris van de Europese Federatie van de Metaalnijverheid (FEM – EMF), verklaarde eind januari 2010 aan de pers: “Ze hoeven geen enkel offer, noch enige toegeving van de vakbonden, van de werknemers, te verwachten als de beslissing (om Antwerpen te sluiten) niet wordt ingetrokken.”^[76] Een verwijzing naar het akkoord met Magna over looninleveringen wanneer Magna Opel zou overnemen. “De beslissing om de fabriek in Antwerpen te sluiten moet vernietigd worden!”, voegde hij toe.^[77] IG Metall, de machtige federatie van de Duitse metaalarbeiders, beschreef het opgeven van de site van Antwerpen als “een oorlogsverklaring aan alle Europese werknemers van Opel”.^[78] De centrale eis van de vakbonden is en blijft: geen sluiting, geen gedwongen ontslagen, evenwichtige verdeling van de productievermindering over alle Europese fabrieken van de groep. In feite komt dit neer op het respecteren van het akkoord, dat in 2001 werd ondertekend, maar dat GM nu met alle middelen tracht te omzeilen.

Op dit ogenblik zijn nog geen werkonderbrekingen voorzien. Maar de afgevaardigden van de Antwerpse site blokkeren het vertrek van afgewerkte wagens, als hun oorlogsmunitie in de onderhandelingen. Tegelijk wordt een staking niet uitgesloten, maar die wordt voorbereid op Europese schaal. Klaus Franz, de verantwoordelijke van de Europese Ondernemingsraad, waarschuwde dat een gemeenschappelijke actie tot de mogelijkheden behoorde, als de onderhandelingen met de directie op niets uitdraaien. En daar ziet het wel naar uit.

Aan deze reacties zie je hoe belachelijk het is om de Belgen te willen opzetten tegen de Duitsers. Er is sprake van een oorlogsverklaring, ja. Van de kapitalistische vertegenwoordigers aan het adres van alle werknemers in Europa en zelfs in de wereld.

In verband met een eventuele verdeling van de productie over al de sites van GM, is er nog een ander punt: we moeten erover waken dat dit niet gebeurt via een daling van de tewerkstelling. Ze moet er komen via een proportionele arbeidsduurvermindering. Als ze gepaard zou gaan met personeelsinkrimpingen, zijn het opnieuw de werknemers die er op

een of andere manier voor opdraaien, zelfs als er geen naakte ontslagen zouden vallen. Een arbeidsduurvermindering met 20 % als antwoord op de 20 % overproductie: of werkweken van 32 uur, daar waar nu 40 uur gewerkt wordt; 30 uur, daar waar vandaag de 37 of 38 urenweek bestaat. Dit is een unieke kans om die centrale eis van de arbeidersbeweging opnieuw op de agenda te zetten. En dit moet toegepast worden in alle Europese fabrieken van een groep.

7. Conclusie

De zaak van Opel Antwerpen speelt zich in Europa of in West-Europa niet af op maagdelijk terrein. De bijdrage van België aan de herstructurering in de automobielsector weegt al bijzonder zwaar. Voor de vijfde keer sinds 1997 wordt het ernstig in de rug geschoten door de autobouwers:

- eind februari 1997 gaat Renault Vilvoorde dicht; het treft meer dan 3.000 werknemers;
- in 2003 wordt de lijn van de Transit afgeschaft bij Ford Genk; 3.000 jobs minder;
- in november 2006 wordt de productie van de *Golf* bij Volkswagen Vorst stopgezet ten voordele van de *Audi A1*; 3.000 arbeidsplaatsen opgedoekt;
- in 2007 wordt de nachtploeg bij Opel Antwerpen afgeschaft; inkrimping van het personeel met ongeveer 2.500 personen;
- vandaag wordt de Antwerpse site geliquideerd; 2.600 jobs.

Dit lijstje kan de indruk wekken dat er niets aan te doen is, dat de realiteit van het kapitalisme toch onvermijdelijk is.

Het toont vooral de enorme passiviteit van de Belgische politieke wereld. Hoe kan het anders! Ze maakten van het aantrekken van multinationals naar dit land toch het centrale punt van hun beleid? Natuurlijk, als die om een of andere reden dan opnieuw willen vertrekken, kost hun dat geen enkele moeite. Ze mochten doen wat ze wilden, als ze maar hierheen kwamen.

Toch zit in de huidige situatie ook een kans. Het kan als katalysator werken voor de ontevredenheid van de bevolking. Waarom zouden de werknemers de gevolgen van de economische crisis moeten ondergaan? Daar is geen enkele reden toe. Toen het goed ging, hebben ze niet geprofiteerd van de rijkdom die zij zelf produceerden. Maar nu, nu de zaak fout loopt, zouden zij de eersten moeten zijn die ervoor opdraaien.

Het noorden van het land kon de voorbije jaren nog geloven dat die moeilijkheden typisch waren voor Wallonië. Dat was zelf verantwoordelijk voor de ondergang van haar grote industriële sectoren: de mijnen, de staalnijverheid... Wallonië was niet in staat om nieuwe investeerders en dus nieuwe tewerkstelling aan te trekken. Vandaag is Vlaanderen het mikpunt en op een domein, waar het zo trots op is: de auto-industrie. De patroonsfederatie Agoria vertolkt dit zo: "Deze sector verschaft aan tienduizenden mensen werk en was in 2008 zelfs nog goed voor 11 procent van het totale exportcijfer van ons land."^[79]

Vijf duizend mensen zullen rechtstreeks getroffen worden door deze enorme sociale ramp. Ondertussen wordt de werkloosheid steeds erger: eind 2009, 661.000 volledig uitkeringsgerechtigde werklozen, waarvan 301.000 in Vlaanderen. Opnieuw werk vinden wordt in zo'n context niet eenvoudig. Dit kan de lont in het kruitvat zijn. De gelegenheid om te begrijpen wat kapitalisme echt betekent. Om bewust te worden dat we een ander perspectief nodig hebben om hieruit te geraken en uiteindelijk een ander soort maatschappij.

4 februari 2010

Henri Houben ([henrih\[at\]skynet.be](mailto:henrih[at]skynet.be)) is economist, onderzoeker bij GRESEA et het Instituut voor Marxistische Studies. Hij is een specialist van de automobielsector.

Noten

[1] *Les Echos*, 21 januari 2010.

[2] Agoria, “Sluiting Opel Antwerpen zware slag voor sector en werknemers”, Perscommuniqué, 21 januari 2010.

<http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb?vWebSessionID=134076&vUserID=999999&ENewsID=69012&TopicID=6597&TopicList=6597>.

Agoria is de patroonsfederatie van de technologische industrie (vroeger de metaal).

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[3] *Les Echos*, 22 januari 2010.

[4] *L'Usine nouvelle*, 21 januari 2010.

[5] PricewaterhouseCoopers, “Autofacts Global Automotive Outlook 4th Quarter 2009”, januari 2010. Het gaat om privéwagens en lichte voertuigen (bestelauto's, 4x4, jeeps, kleine vrachtwagens ...).

[6] Alleen Toyota, General Motors, Ford en Volkswagen zijn zo groot.

[7] *Business Week*, 14 januari 2010.

[8] Met het hoogste cijfer in 1999.

[9] Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), *L'industrie automobile française. Analyse et statistiques, différentes années*, <http://www.ccfa.fr/publications/analyse-statistiques/edition-2009.html>.

[10] Berekeningen op basis van het Comité van de Franse Automobielfabrikanten (CCFA), De Franse automobielfabrikanten. Analyse en statistieken, 2009, blz. 10: http://www.ccfa.fr/IMG/pdf/CCFA_RA_2008_FR_p01-11.pdf.

[11] *Les Echos*, 22 januari 2010.

[12] *Le Monde*, 14 januari 2010.

[13] CCFA, “Les ambitions de M. Winterkom pour Volkswagen”, *Persoverzicht*, 10 september 2007:

<http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/Allemagne/les-ambitions-de-m-winterkorn-pour-volkswagen.html?datedebut=2007-01-01&datefin=2007-12-31>.

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[14] *Automotive News*, 2 februari 2010.

[15] *Süddeutsche Zeitung*, 2 maart 2009, overgenomen in het Franse CCFA, “Audi veut devenir la marque de luxe la plus attractive”, 3 maart 2009: <http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/Allemagne/audi-veut-devenir-la-marque-de-luxe-la-plus-attractive.html>

[?datedebut=2009-01-01&datefin=2009-12-31](#).

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[16] *Automotive News*, 21 januari 2010.

[17] PSA Peugeot Citroën, “Stratégie et Ambition 2010-2015”, 4 september 2007: http://www.psa-peugeot-citroen.com/document/publication/strat_amb1188999336.pdf.

[18] CCFA, “BMW annonce ses objectifs à long terme”, *Persoverzicht*, 27 september 2007: <http://www.ccfa.fr/revue-de-presse/Allemagne/bmw-annonce-ses-objectifs-a-long-terme.html?datedebut=2007-01-01&datefin=2007-12-31>.

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[19] Renault, *Jaarverslag 2005*, blz. 6: [http://www.renault.com/fr/Lists/ArchivesDocuments/Renault %20- %20Rapport %20annuel %202005.pdf](http://www.renault.com/fr/Lists/ArchivesDocuments/Renault%20-%20Rapport%20annuel%202005.pdf). Een plan dat voorlopig door de crisis werd afgelast.

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[20] *Global Insight*, “Fiat Agrees to Boost Domestic Car Production to over 1 mil. Units; Targets Closure of Termini Imerese Plant”, 23 december 2009: <http://www.ihsglobalinsight.com/SDA/SDADetail18048.htm>.

[21] *Les Echos*, 24 april 2009.

[22] *L’Echo*, 3 juni 2009. Natixis is een Franse bank die is ontstaan uit de recente fusie van twee spaarkassen.

[23] *The New York Times*, 26 mei 2009.

[24] Verkocht aan Spyker.

[25] *Le Monde*, 6 maart 2009.

[26] *L’Echo*, 21 januari 2010.

[27] *Les Echos*, 21 januari 2010.

[28] *L’Echo*, 21 januari 2010.

[29] Zie het artikel van Jo Cottenier, “De Saturnusrevolutie: Nieuwe werkmethodes en oude klassencollaboratie”, *Marxistische Studies*, nr. 1, 1989.

[30] In België bestaat een programma voor het kopen van *groene* auto's. In 2009 kostte dit 66 miljoen euro. (*Trendstendances*)

[31] *Les Echos*, 17 april 2009.

[32] *Les Echos*, 31 december 2009.

[33] *Bloomberg*, 11 september 2009.

[34] Europese Centrale Bank (ECB), *Monthly Bulletin*, oktober 2009, blz. 48 (vertaling: *Les Echos*, 15 oktober 2009): <http://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/mobu/mb200910en.pdf>.

[35] *Bloomberg*, 11 september 2009.

[36] UAW: United Automobile Workers.

[37] GM, “The New General Motors Company Launches Today”, *News*, 10 juli 2009.

http://publish.media.gm.com/content/media/us/en/news/news_detail.html/content/Pages/news/us/en/2009/Jul/0710_NewGMLaunches.

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[38] *Le Monde*, 5 maart 2009.

[39] *Global Insight*, 23 februari 2009.

[40] *Global Insight*, 21 mei 2009.

[41] *Le Monde*, 4 mei 2009.

[42] Dit is een *private equity fund*, dat wil zeggen een privaat investeringsfonds, opgericht door zijn voorzitter Timothy Collins. Het is bedoeld om bedrijven op te kopen om ze te herstructureren en enkele jaren later voor een goede prijs opnieuw te verkopen. RHJ heeft al drie autoleveranciers in handen: Niles, HIT en Asahi Tec Corporation (*Global Insight*, 21 mei 2009).

[43] Sberbank, al in 1841 opgericht, is de grootste bank van Rusland en Oost-Europa. Zij stelt 265.100 personeelsleden tewerk.

[44] In het Russisch: Gorkovski Avtomobilny Zavod. Het ligt op 400 km ten oosten van Moskou.

[45] *Le Soir*, 23 september 2009.

[46] Er bestaan wereldwijd vier grote auditbedrijven: PricewaterhouseCoopers (PwC), Ernst & Young, Deloitte Touche Tohmatsu en KPMG. Het zijn deze bedrijven die de balans en de rekeningen van de grote wereldmultinationals nakijken. Maar zij hebben ook departementen die onderzoek doen, meer bepaald in de automobielsector.

[47] *Les Echos*, 10 september 2009.

[48] *Trends-tendances*, 27 augustus 2009.

[49] *Le Soir*, 23 september 2009.

[50] *Le Soir*, 10 september 2009.

[51] *L'Expansion*, 5 november 2009.

[52] *Les Echos*, 5 november 2009.

[53] *L'Expansion*, 4 november 2009.

[54] Agoria Pers, "Agoria: geen politieke beslissing over het lot van Opel Antwerpen", 24 juli 2009.

<http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb?>

[SessionLID=1&vUserID=999999&vWebSessionID=26493&t=Daily&ENews](http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb?SessionLID=1&vUserID=999999&vWebSessionID=26493&t=Daily&ENews)

[ID=65898&TopicID=0&ComingFrom=Back2search&FWordsSearch](http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb?ID=65898&TopicID=0&ComingFrom=Back2search&FWordsSearch)

[Q=Opel&FTopicIDSearchQ=0&ShowSummary=no&From=0&FAction=SearchQ&Attach=yes](http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb?Q=Opel&FTopicIDSearchQ=0&ShowSummary=no&From=0&FAction=SearchQ&Attach=yes).

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))

[55] "L'Union, c'est la farce" [Nederlands: De (Europese) Unie is een grap. Parafrasering van de Franse vertaling van het Belgische devies "L'union fait la force". [Nederlands: "Eendracht maakt macht"]].

[56] Dat gebeurde toen de geïntegreerde markt en de gemeenschappelijke munt werden doorgedrukt.

[57] *Automotive News*, 6 november 2009.

[58] Günter Verheugen, "De competitiviteit – het antwoord op de herstructurering en de concurrentie", Debat in het Europees Parlement over de herstructurering van de industrie in de Europese Unie, Brussel, 4 juli 2006.

[59] *Les Echos*, 2 juni 2009.

[60] Private equity fund = privé-investeringsfonds.

[61] *Forbes*, "The 400 Richest Americans", 30 september 2009.

http://www.forbes.com/lists/2009/54/rich-list-09_David-Bonderman_EGH8.html.

[62] *The Wall Street Journal*, 1 april 2009.

[63] *Financial Times*, 9 juli 2009.

[64] Toekomstonderzoek raamt het aandeel van de elektrische auto in 2020 op niet meer dan 3 % van het wagenpark, omdat de verbruikers niet bereid zouden zijn om de meerkost te betalen. Die ligt op ongeveer 10.000 euro per voertuig (bijv.: Oliver Wyman Study, "Power play with electric cars", *E-Mobility in 2025*, 2009, blz. 1;

http://www.oliverwyman.com/ow/pdf_files/ManSum_E-Mobility_2025_e.pdf).

[65] 46,4 % in de Europese Unie, 53,9 % in Japan, 78,3 % in de Verenigde Staten (Europese Commissie, "EU Energy and Transport in Figures", *Statistical Pocket Book*, 2009, blz. 105;

http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf).

[66] Met de economische crisis is de globale som in 2008 verminderd. Maar in 2009 zijn de beurskoersen opnieuw aan het stijgen. Het fortuin van deze rijken zou dan ook opnieuw hetzelfde niveau moeten bereiken als in 2007.

[67] *Trends-tendances*, 21 januari 2010.

[68] *Les Echos*, 22 januari 2010.

[69] *Global Insight*, 20 januari 2010.

[70] *Les Echos*, 21 januari 2010.

[71] *Les Echos*, 22 januari 2010.

[72] *Le Monde*, 22 januari 2010.

[73] *Trends-tendances*, 21 januari 2010.

[74] *Trends-tendances*, 21 januari 2010.

[75] *Global Insight*, 22 januari 2010.

[76] *L'Echo*, 26 januari 2010.

[77] *Trends-tendances*, 26 januari 2010.

[78] *Le Monde*, 22 januari 2010.

[79] Agoria, « Sluiting Opel Antwerpen zware slag voor sector en werknemers », Perscommuniqué, 21 januari 2010.

<http://www.agoria.be/s/p.exe/WService=WWW/webextra/prg/izContentWeb>

?vWebSessionID=13553&vUserID=999999&t=Daily&ENewsID=69012&TopicID=6597

&ComingFrom=Back2search&FWords=&TopicList=6597&ShowSummary=no&From=0&FAction=searchTo

(De url moet in één lijn worden ingegeven in uw browser (nvd webmaster))