



Calimero in de auto



Etienne de Callatay

Senior Fellow

Waarom heeft General Motors, het moederbedrijf van Opel, besloten om zijn fabriek in Antwerpen te sluiten? Sommigen menen dat de fabriek dichtgaat omdat de arbeidskost per geproduceerde auto er te hoog ligt. Anderen zijn van mening dat General Motors de fabriek sluit omdat Vlaanderen en België weinig gewicht in de schaal kunnen leggen ten opzichte van Duitsland. Volgens de eerste logica zouden de sociale bijdragen moeten worden verlaagd. Is de tweede verklaring de juiste, dan zou er een industrieel beleid moeten worden gevoerd dat de ondernemingen aanmoedigt die hier hun beslissingscentrum hebben.

De crisis in de autosector is niet louter conjunctureel, maar structureel. West-Europa beschikt gewoon over een te grote productiecapaciteit. De meeste gezinnen hebben een of meer auto's, die auto's hebben een langere levensduur en bovendien slibben onze wegen dicht. De markt groeit enkel nog elders en anders: elders is dan op de andere continenten, en dan vooral in Azië; anders betekent dat de groei plaatsvindt in minder vervuilende verplaatsingsmiddelen. Het is dan ook niet meer dan logisch dat er autofabrieken worden gesloten. Rest dan nog de vraag « waar? ».

De prestigieuze Amerikaanse Conference Board heeft recent een studie gepubliceerd die België bij 's werelds drie meest competitieve landen plaatst. Dit is koren op de molen van zij die geloven dat de sluiting van Opel Antwerpen niets met concurrentiekracht te maken heeft. Jammer genoeg is dit een fout besluit. Het gaat immers om een macro-economische studie naar de gemiddelde productiviteit van de werkende bevolking. Door onze hoge loonkosten zijn vooral de laagproductieve

Calimero in de auto

jobs uit België verdwenen, zodat de resterende jobs gemiddeld genomen een eerder hoge toegevoegde waarde hebben. De realiteit is dat Opel-arbeiders in Duitsland, Spanje of Polen wellicht even productief zijn als hun collega's in Antwerpen.

Wanneer Opel mensen ontslaat, wijst men de multinationals met de vinger omwille van hun politieke of marketingbeslissingen. En wanneer ABInBev herstructureert, betreurt men het verdwijnen van de beslissingscentra. Maar hoe verklaart men dan het grote verlies aan arbeidsplaatsen bij farmareus UCB, bij luchtvaartconstructeur Sonaca en bij tal van textielbedrijven, allemaal bedrijven van bij ons? De economische werkelijkheid heeft verschillende dimensies die men niet zomaar met één verklaring uitgelegd krijgt. Zo is de reden van de sluiting van de Opel-fabriek in Antwerpen wellicht in de eerste plaats te verklaren door factoren eigen aan het bedrijf zelf. Voeg daarbij de hoge arbeidskosten in België en het zware politieke gewicht waarover Duitsland beschikt. Dit betekent dan ook dat de sluiting van de fabriek als zodanig geen reden mag zijn om de sociale lasten te verminderen, maar het betekent ook dat we niet in een Calimero-houding mogen vervallen, alsof wij - klein en zwak - het slachtoffer zouden zijn van sterkere en grotere partijen.

« De hel, dat zijn de anderen », zei Jean-Paul Sartre. Maar men moet ook zijn eigen verantwoordelijkheden opnemen. We moeten onze eigen stoep schoonvegen en, met Opel, ook onze eigen garage.

Was te horen op RTBF radio op 25/01/2010

Etienne de Callatay
Senior fellow

Was te horen op RTBF radio op 25/01/2010

Onafhankelijke denktank en doetank voor duurzame economische groei en sociale bescherming.
"Think-tank" et "do-tank" indépendant pour une croissance économique et une protection sociale durables.



Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org