



Opel Antwerpen is de ondraaglijke terugkeer van economisch nationalisme



Marc De Vos

Directeur

Itinera Institute

General Motors heeft eindelijk het achterste van zijn tong laten zien en Opel Antwerpen is dus de pineut. Vakbonden en politici zullen zich in de komende weken en maanden weren als duivels in het spreekwoordelijke wijwatervat, maar de kans dat hiermee het tij kan gekeerd worden is zo goed als onbestaande. GM en Opel zijn nu eenmaal noodlijdende bedrijven. De Europese automarkt heeft overcapaciteit. Er moet gesaneerd worden om erger te vermijden. Tegen deze bikkelharde economische achtergrond rijst dan de vraag naar het hoe en waar van de herstructurering in een mondiale groep als GM. Dat is veel meer dan een economische keuze; het is ook een politieke keuze. De ondergang van Opel Antwerpen is dus ook een politieke ondergang.

Toen de financiële crisis van 2007 de wereld in een recessie stortte, had de doods klok moeten luiden voor heel General Motors. De Amerikaanse gigant was al decennia in verval door incompetent management, slechte modellen, buitensporige arbeidsvoorwaarden en een peperduur verdelernet. Toen de vraag naar auto's wereldwijd inklapte, had het doek moeten vallen, om vervolgens een proces van opsplitsing en opkuis te starten. In plaats daarvan kwam Barack Obama met 70 miljard dollar om GM te redden, Amerikaanse jobs te beschermen en een nieuwe toekomst met groenere auto's te subsidiëren. In Duitsland had Angela Merkel bijna 5 miljard euro veil om het geliefde Opel vanuit GM naar een Russisch-Canadese alliantie te slepen, uiteraard met vrijwaring van Duitse werkgelegenheid. De deal mislukte in laatste instantie omdat de "New GM" dankzij de Amerikaanse dollars Opel niet meer moest verkopen en de Europese technologie voor kleinere wagens in eigen handen wou houden.

Opel bleef dus GM, maar herstructurering bleef wel levensnoodzakelijk. Daarvoor

Opel Antwerpen is de ondraaglijke terugkeer van economisch nationalisme

wordt opnieuw zonder blozen op de belastingbetaler gerekend, met een totaal prijskaartje van 3 miljard euro: GM zelf kan 600 miljoen ophoesten. Het gros van deze massale overheidssteun zal in Duistland moeten bekomen worden. De Duitsers zijn niet gek en dus staat a priori vast dat het ergste leed van een bedrijfssluiting niet in Duitsland kan en mag worden geleden. Dan maar in Antwerpen dus, daarenboven een geïsoleerd bedrijf in een kleine lokale markt, zonder veel risico op overslaande branden van sociale onrust.

De trieste moraal van dit tragisch verhaal is de politisering op kap van de machteloze werknemers en directie in Antwerpen. Het natuurlijke proces van herstructurering wordt vertraagd en gemanipuleerd door politieke en nationalistische agenda's waarvan GM handig gebruik maakt. Naast productiviteit, competitiviteit of kwaliteit – allemaal troeven voor Antwerpen – maakt de buidel van de politiek het verschil. Het is dus helemaal niet zo dat de politiek machteloos staat in het herstructureringsparcours van een multinational als General Motors. Wel integendeel, de politiek heeft in jaren zo geen invloed gehad. Maar de Belgische en Vlaamse politiek staat gewoon machteloos tegenover grote jongens als de Verenigde Staten en Duitsland. De lokale Vlaamse of Belgische markt en macht verbleken in omvang bij de Amerikaanse en Duitse.

“

De politiek heeft in jaren zo geen invloed gehad. Maar de Belgische en Vlaamse politiek staat gewoon machteloos tegenover grote jongens als de Verenigde Staten en Duitsland.

”

Dit is geen geïsoleerd geval: het is een trend. Het is begonnen met de nationale redding van banken in de financiële crisis. Denk maar aan de strijd tussen België en Nederland om Fortis, met Frankrijk als de lachende derde. Het is voortgezet in de auto-industrie, met een wereldwijde golf van overheidssteun in navolging van het Amerikaanse voorbeeld. Zowat alle Europese landen met autoassemblage hebben massaal belastinggeld toegezegd om hun fabrieken open te houden. De overheid staat met twee benen terug in de economie en heeft de natuurlijke reflex van het nationalisme. GM mag van Obama geen goedkope auto's uit China invoeren. De grote baas van Renault werd vorig weekend bij Sarkozy ontboden omdat hij overweegt de volgende generatie van de Clio in Turkije te bouwen. De Britse regering mobiliseerde deze week om Britse firma's beschermen tegen buitenlandse overnames.

Voor Vlaanderen en België is deze evolutie slecht nieuws. In een strijd tussen landen verliezen de kleintjes. We hebben een kleine thuismarkt, zeer weinig multinationals en geen verankering. Hoe moet het verder? Er is de groene droom van "Flanders Drive", met Vlaanderen als bakermat voor de nieuwe auto van de toekomst. Maar de groene droom is mondiaal. Er is een internationale wapenwedloop van groene projecten, gedreven door overheidsgeld: opnieuw een illustratie van hoe overheden hun soortelijk gewicht in de schaal gooien

Opel Antwerpen is de ondraaglijke terugkeer van economisch nationalisme

voor de eigen economische ontwikkeling. Ook daarin boksen wij per definitie in de lagere gewichtklassen.

Er is zoiets als de Europese Unie, die is opgericht om minstens binnen Europa een eerlijke economische concurrentie te garanderen. Het wordt hoog tijd dat België en andere kleine landen daar aan de alarmbel trekken. We zijn niet met Europa begonnen om een aanhangsel te worden van de grote lidstaten. Tijd voor orde op zaken te stellen. Ondertussen moeten we alles doen voor reconversie in Antwerpen en daarbuiten. Ons industrieel weefsel moet meer evolueren. Innovatie, creativiteit en ondernemerschap zijn daarvoor de hefbomen. Ze liggen vooral bij de Belgen zelf, niet bij hun overheid. De overheid kan en moet meer faciliteren en stimuleren, maar ze mag niet vervallen in de trend van overnemen en dirigeren.

Marc De Vos

*Directeur van het Itinera Institute
Hoofddocent UGent*

Verschenen in De Standaard van 23 januari

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