Contributed by Jan Verbruggen
dinsdag, 17 april 2007 - Last Updated zaterdag, 26 mei 2007

De directie van de multinational General Motors wil 1400 van de 4500 banen bij Opel Antwerpen schrappen. Na het sociale drama bij Volkswagen betekent dit opnieuw een forse opdoffer voor de Belgische auto-industrie en de betrokken arbeiders. Opnieuw valt op hoe die laatste de rekening krijgen doorgeschoven van fouten en misrekeningen van het management, terwijl de winsten absoluut kunnen volstaan om een herstructurering te financieren, zonder aan de werkgelegenheid te raken. De arbeiders tasten in het duister over de toekomst van hun onderneming, nu blijkt dat de nieuwe Astra elders geproduceerd zal worden. Opel Antwerpen maakt deel uit van het moederbedrijf General Motors Europa, dat op haar beurt onderdeel is van de Amerikaanse multinational General Motors, ’s werelds grootste autofabrikant. In Europa stelt de onderneming een goede 60.000 mensen te werk en is ze goed voor de jaarlijkse verkoop van meer dan twee miljoen voertuigen. De groep is niet enkel gekend van haar merk Opel, ze brengt ook andere bekende automerken als Chevrolet, Cadillac of Saab op de markt. Opel-Vauxhall was volgens General Motors gedurende zes opeenvolgende jaren het best verkopende automerk in Europa. De groep bezet een goede negen procent van de Europese markt.Fikse winsten

Hoewel General Motors financieel in iets minder goede papieren zit dan bijvoorbeeld Volkswagen, valt toch op dat de groep opnieuw fikse winsten liet optekenen. De multinational pakte immers uit met bijzonder goede cijfers voor het jaar 2006. CEO Rick Wagoner zei daarover: “2006 moest voor General Motors ‘a big year’ worden en dat werd het ook, met een omzet van 207 miljard dollar en een netto-winst van 26 miljard dollar.” Hier en daar lees je in de kranten dat General Motors globaal in de rode cijfers zou zitten, maar dat blijkt vandaag al lang niet meer het geval. De Antwerpse Opel-vestiging vormde daarbij allerminst het zwakke broertje.

Maar het fundamentele probleem in de auto-industrie blijft de periodieke overproductie, een typisch voorbeeld van kapitalistische irrationaliteit. Aan de één kant verscherpt de concurrentie op de wereldmarkt, aan de andere kant eindigt elke lancering van een nieuw model op den duur in een structurele overproductie. Tel daar nog eens de steeds groeiende vraag naar onmiddellijke ‘return on investment’ van de aandeelhouders bij en je begrijpt al veel van de aanhoudende herstructureringen en afdankingen die de automobielindustrie wereldwijd teisteren.

Geen wegwerparbeid

Vakbonden mogen zich echter niet neerleggen bij de groeiende tendens naar wegwerparbeid: als de markt boomt, neem je vlotjes arbeiders aan, als de verkoop stokt en de prognoses van de directie en het management eens te meer veel te optimistisch bleken, krijgen de arbeiders de rekening doorgeschoven en worden ze met honderden tot duizenden tegelijk gebroodroofd.

Inmiddels gingen enkele ploegen niet aan het werk, maar er wordt evenmin overgegaan tot syndicale actie. Méér nog, de syndicale verantwoordelijken lijken nu volledig te buigen voor deze agressieve maatregel van de directie. Herwig Jorissen van ABVV-Metaal stelt in De Morgen zelfs “blij” te zijn dat de fabriek niet volledig sluit. Voor de rest valt er de vakbondsleiding weinig te verwijten, stelt hij: “Verhofstadt heeft zijn nek uitgestoken voor de auto-industrie, ondermeer door lastenverlaging voor ploegenarbeid. De vakbonden hebben een akkoord gesloten om flexibeler te

werken, maar die inspanningen werden niet beloond”.

Tegenmacht

Fundamenteel vertrekt hij echter vanuit een verkeerde opstelling. De opbouw van een syndicale tegenmacht in grote multinationale bedrijven zal er niet komen door samen met je nationale regering zo groot mogelijke toegevingen te doen aan het moederhuis. Daarmee speel je eigenlijk in de kaart van de directie, die niet liever wil dan de arbeiders uit verschillende landen en vestigingen met elkaar te laten concurreren in een race to the bottom.

We weten best dat dit tijd en ervaring vereist, maar eigenlijk moet net gekozen worden voor de tegenovergestelde weg: méér internationale, ééngemaakte syndicale actie rond eisen die in de richting gaan van een harmonisering naar boven. In het onmiddellijke moeten de vakbonden en arbeiders bij Opel Antwerpen kiezen voor een staking en actief op zoek gaan naar solidariteit uit de andere vestigingen. We mogen ons nooit neerleggen bij de almacht van de grote kapitaalbezitters.