Contributed by Bruno De Wit
vrijdag, 26 oktober 2012 - Last Updated vrijdag, 26 oktober 2012



Het verschrikkelijke nieuws van de sluiting van Ford Genk, waardoor bijna 10 000 mensen hun baan dreigen te verliezen, toont het nog maar eens aan: het gaat niet goed met de auto-industrie .

In de twintigste eeuw was de auto-industrie het industriële paradepaard, maar vandaag zit de sector op de eerste rij van de economische crisis. In 1993 schreven we al in “Auto-industrie: slagveld van de jaren '90” (2) dat de automobielarbeiders aan het eind van de twintigste eeuw worden geconfronteerd met verschillende problemen. Het begin van deze eeuw werd gekenmerkt door het ontstaan van een nieuwe industrietak (de auto-industrie) die doorheen de technologische ontwikkelingen een stempel drukte op het dagelijks leven en het uitzicht van onze leefomgeving. Aan het einde van dezelfde eeuw waren de wegen dichtgeslibd met het produkt van die auto-industrie. De auto draagt in grote mate bij tot de vernietiging van de natuur.

De auto-industrie heeft voor honderdduizenden arbeidsplaatsen gezorgd, maar de automobielarbeiders worden nu geconfronteerd met overproductiecrises en de daaruit vloeiende afdankingen...Waar gaat de huidige golf van afdankingen en herstructureringen eindigen.

Hoe kan je je als automobielarbeider wapenen tegen de aanvallen van de bazen? Wat is de rol van de vakbonden hierin? Kunnen we ons permitteren om “mee te denken” met de patroons, zoals zij dat graag willen?...” We schrijven 1993! We hebben intussen Renault gehad, VW, Opel, nu Ford, straks Volvo?

De gigantische herstructureringen binnen de sector houden rekening met twee zaken: de verzadiging van de traditionele markten van de USA, West-Europa en Japan en de ontwikkeling van markten in grote landen zoals China, India, Brazilië of in Oost-Europa aan de ene kant, en het vrijwaren van de winstgevendheid in een sector waar de concurrentie zeer sterk ontwikkeld is aan de andere kant. Om al die redenen hebben de herstructureringen op elk moment een internationale dimensie. Bovenal gaat het hier om de loontrekkenden tegen elkaar uit te spelen om zo de winsten te kunnen behouden. Maar als de confrontaties de grenzen overschrijden, zien we dat de reactie van de arbeidersbeweging grotendeels binnen de nationale grenzen blijft opgesloten.

Men zal dus uit dit isolement en de apart gevoerde gevechten moeten geraken om met succes tegen het patronale offensief in te gaan.

Het belangrijkste is om netwerken op poten te zetten per industriegroep, per land of op Europese schaal enop die manier steun te verlenen in de opbouw van solidariteit, aan de gemeenschappelijke en gecoördineerde strijd. De taken zijn immens. Maar de militante wil is dan ook wel aanwezig.

De oproep tot een Europese staking op 14 november is een belangrijke stap vooruit. De 4.639

werknemers van Ford en de meer dan 5000 anderen in de toelevering verdienen alle steun in hun terechte woede!

Nationalisatie van Ford Genk en de toeleveranciers onder democratische controle van de arbeiders en bedienden! Verbod op afdankingen, om te beginnen in winstgevende bedrijven. Ecologisch verantwoorde reconversie van de auto-industrie (naar bussen, groene wagens, ...). Behoud van alle jobs door arbeidsherverdeling zonder loonverlies!

Noot:

1) Auto-industrie-slagveld van de jaren '90. SAP-Schriften nr.9, oktober 1993.