Contributed by M. Lievens
donderdag, 02 oktober 2003 - Last Updated zaterdag, 26 mei 2007

Na Renault-Vilvoorde, na de saneringen bij Opel, nu Ford-Genk. De turbulentie in de automobielsector lijkt niet te stoppen. Ondanks het feit dat in België nog steeds het grootste aantal auto's ter wereld wordt geproduceerd per inwoner, en de automobielsector belangrijker is dan de zogeheten 'nieuwe economie', onderging de sector enorme ontwikkelingen de laatste vijftig jaar, en staan de automobielarbeiders onder bijzondere druk.

Tot midden de jaren '60 was de automobielproductie sterk nationaal gelokaliseerd. De hoge importtarieven voor afgewerkte wagens, en de lage tarieven voor onderdelen maakten dat alle belangrijke autoconstructeurs bijna gedwongen waren in elk land een eventueel kleinschalige productie-eenheid te hebben, gericht op de lokale markt. Zo waren er tot op dat moment nog fabrieken van bijvoorbeeld BMW, Mercedes, Fiat en Peugeot in België. Het is de opbouw van de Europese Gemeenschap die dit stelsel onderuit haalde. Het verbod op hoge importtarieven die deze oplegde, maakte een centralisatie van de automobielsector mogelijk op Europees niveau. Het was immers niet langer nodig dat elk bedrijf aanwezig was op de lokale markt. In de plaats daarvan ontstonden mastodontbedrijven die op enkele gecentraliseerde plaatsen produceerden voor de gehele Europese en mondiale markt.

Daardoor kende de Belgische automobielsector een sterke expansie: van 200.000 wagens begin jaren '60 naar 850.000 op het einde van dat decennium, waarvan echter maar 10 % voor de binnenlandse markt waren bestemd. Op die manier werd de situatie gecreëerd waarbij vijf groten (Renault, Volkswagen, Ford, Volvo en Opel) in België produceerden voor de Europese en wereldmarkt. De geleidelijke stijging van de productie is sinds tien jaar geplafonneerd. De introductie van nieuwe modellen, zoals de Mondeo bij Ford, zorgde nog voor korte productiestijgingen, maar met het einde van de 'levenscyclus' van dat nieuwe model, zakte de productie opnieuw.

Parallel met de productietoename merken we echter een geleidelijke afname van de tewerkstelling en een flagrante verslechtering van de arbeidsvoorwaarden in de sector. De organisatie van de 'vrije' markt op Europees en wereldniveau door de neoliberale globalisering resulteerde in een bikkelharde concurrentiestrijd tussen arbeiders onderling, handig uitgebuit door het patronaat. De nationale regeringen, die de motoren waren achter het proces van de Europese constructie, lieten zich gemakkelijk gijzelen door het kapitaal, en organiseerden of begeleidden de sociale afbraak, vaak met medeplichtigheid van de vakbondsbureaucratie.

De concurrentie tussen de grote constructeurs leidde tot een toenemend belang van het constante kapitaal in de sector, wat niet enkel samenhing met productiviteitsstijgingen (met overcapaciteit als logisch gevolg), maar ook arbeiders de straat op joeg, en de winstvoeten onder druk zette, wat leidde tot een enorm patronaal offensief om de uitbuitingsgraad van de arbeidskracht te verhogen.

Een kapitalistisch probleem: overcapaciteit

Sinds een aantal jaren groeit de automobielmarkt in West-Europa nauwelijks. De enige vraag die bestaat is die naar de vervanging van oudere wagens. Daar zit de demografische evolutie ongetwijfeld voor iets tussen, maar vooral ook de crisis en de neoliberale politiek, die maakte dat voor het gros van de gezinnen het reële inkomen de laatste twintig jaar nauwelijks is gestegen. Door die situatie is de vraag naar auto's ook sterk conjunctureel geworden: tijdens een economische crisis gaat men beslissen langer te rijden met de oude wagen, wanneer de economie terug optrekt, is een stijging van de vraag naar wagens merkbaar. De verzadiging van de markt versterkt de concurrentie onder de autoconstructeurs, die zich uit in steeds snellere technologische ontwikkelingen, en de steeds snellere lancering van nieuwe modellen. Die concurrentiedynamiek is ervoor verantwoordelijk dat een steeds groter constant kapitaal nodig is in de sector. Daarmee kan immers onderzoek gedaan worden naar nieuwe technologieën en nieuwe modellen, kan een deel van de arbeidskracht afgestoten worden in het arbeidsreserveleger, en een tijdelijke surpluswinst worden opgestreken. Tot de concurrenten de nieuwe snufjes gaan kopiëren of gelijkaardige modellen lanceren. Op lange

termijn knaagt de toegenomen kapitaalsintensiteit en de afnemende arbeidsintensiteit echter aan de winstvoeten.

Tevens maakt de enorme kapitaalhoeveelheid die nodig is in de sector het moeilijk om conjuncturele dalingen te overleven (dan moeten de vaste kosten immers over een kleiner aantal wagens worden gespreid). Om die vaste kosten te verlagen, of te delen, hebben concerns dan ook een aantal strategieën toegepast. Zo is er de reeks fusies en joint ventures, waarvan de overname van Jaguar, Volvo en Mazda door Ford maar één voorbeeldje is. De ontwikkeling van nieuwe modellen verloopt tussen verschillende (deel)bedrijven dan ook steeds meer synchroon: de ontwikkeling van een nieuw model bij Ford gaat gepaard met een nieuw model bij Volvo enzovoort. Op die manier kunnen de hoge vaste kosten voor onderzoek en ontwikkeling over een groter aantal wagens worden gespreid. De enorme concentratie en centralisatie van het kapitaal binnen de sector hangen hiermee samen. Een andere strategie om de vaste kosten te beheersen, is de tendens naar uitbesteding.

De sleuteltruc om dalende winstvoeten tegen te gaan, is uiteraard het opdrijven van de uitbuiting van de arbeidskracht. Het is dan ook helemaal niet toevallig dat sinds de jaren ’60 de situatie op de werkvloer drastisch is veranderd. Arbeiders getuigen van een enorme toename van de werkdruk en van de aanval op de arbeidsvoorwaarden. Wanneer in de jaren ’60 nog sprake was van een ‘nine to five’ job, zonder ploegenarbeid, werd in een aantal bedrijven in de jaren ’70 het tweeploegenstelsel ingevoerd, en werken momenteel bijna alle fabrieken in drie ploegen, soms ook met een vierde weekendploeg. De enorme toename van de assemblagecapaciteit die daarvan het gevolg is, vergroot uiteraard het probleem van de overproductie.

Die overcapaciteit leidt tot de sluiting van bepaalde bedrijven: mensen worden de miserie ingejaagd, omdat er teveel wagens worden geproduceerd. Dat is kapitalistische rationaliteit!

Daarbij worden de arbeiders en hun ‘strijd’organen, de vakbonden, onderling tegen mekaar uitgespeeld. Het patronaat maakt dan ook gretig gebruik van de sluiting van bepaalde vestigingen om elders een aanval uit te voeren op de arbeidsvoorwaarden. Zo hanteerde de directie van Renault de sluiting van de vestiging in Vilvoorde om de 24-uurs productie in haar andere fabrieken af te dwingen, onder het dreigement van het Belgische scenario. De Opel-directie gebruikte haar ‘verworvenheid’ van het flexibiliteitsakkoord in Opel-Antwerpen om gelijkaardige akkoorden in haar andere vestigingen af te dwingen. Vakbonden zijn dan geneigd die akkoorden maar te aanvaarden, uit vrees voor erger. Maar het cynisme van het patronaat houdt daarmee niet op natuurlijk: ondanks het flexibiliteitsakkoord werd Renault-Vilvoorde bijvoorbeeld toch gesloten.

Dat soort patronale strategieën lijken erin te slagen de nationale vakbonden tot concurrenten van mekaar te maken. De vakbondsbureaucratie speelt het spelletje handig mee. De syndicale taktieken komen er dan op neer toegevingen te doen naar het patronaat toe om de productie van een nieuw model in de eigen fabriek binnen te halen, ten koste van hun collega’s in andere vestigingen. Zo ijverden de Britse vakbonden van de Dagenham-vestiging van Ford ervoor dat deze de productie van de nieuwe Volvo zou toewijzen aan Dagenham in plaats van aan de Belgische plant. De arbeidersbeweging lijkt zich in een fase te bevinden nog vóór wat Gramsci de ‘economisch-corporatieve fase’ noemde van louter economische strijd. Ze laat zich gijzelen door de mechanismen die het patronaat en haar politieke handlangers de afgelopen decennia konden opleggen. En zo brengt ze zichzelf slagen toe. Maar de dingen kunnen snel keren.

Tot midden de jaren ’90 was België de ‘voorloper’ van dat soort arbeidstijdverlengingen. Dat maakte dat de overproductie in de eerste plaats leidde tot sluiting van buitenlandse vestigingen. Die Belgische situatie is in de eerste plaats het gevolg van de tactieken (en de capitulaties) van de Belgische vakbonden. In ruil voor centen stemden die in met drastische arbeidstijdverlengingen. Ook in de actuele werkgelegenheidsconferentie herhaalt zich een gelijkaardig scenario: daar circuleert bijvoorbeeld het voorstel om de lasten op ploegenarbeid verder te verlagen.

Het competitievoordeel van Belgische autoconstructeurs was dan ook de flexibiliteit van het

arbeidsvolume waarover ze konden beschikken, doordat ze de mogelijkheid hadden verkregen te schuiven met het aantal arbeiders (b.v. het systeem van tijdelijke arbeid), en arbeiders meer of minder te doen werken naargelang de conjunctuur.

Vanaf midden de jaren ’90 sloeg dit ‘concurrentievoordeel’ echter om in een nadeel, omdat de Belgische ‘voorsprong’ door andere landen werd ‘ingehaald’, en België bleef zitten met relatief hogere lasten op ploegen- en nachtarbeid. De perverse logica van de neoliberale globalisering is hier duidelijk aan het werk: de concurrentie tussen arbeiders op de Europese markt genereerde een ‘levelling down’ effect op de arbeidsvoorwaarden overal in Europa, met als gevolg een versnelde sociale afbraak. De concurrentie uit het buitenland zet nu druk op de ‘hogere’ lasten op onder andere ploegen- en nachtarbeid. De (zelfs onder de Fordarbeiders) wijd verspreide ideologie over de loonlastenverlaging als mirakeloplossing is echter een perverse logica die het neerhalen van de arbeidsvoorwaarden nog verder zet. Het is immers meer dan terecht dat er lasten worden geheven op ploegenarbeid en nachtarbeid: deze zijn bijzonder ongezond. Die systemen ruïneren de gezondheid van de arbeiders in kwestie, en kosten de sociale zekerheid achteraf het dubbele. Op lange termijn is het stimuleren van ploegen- en nachtarbeid via loonlastenverlagingen dan ook contraproductief. Is het een toeval dat er bijzonder weinig mensen van 55 tot 64 jaar in de autofabrieken werken? Is het een toeval dat er bijna nooit iemand gewoon op pensioen gaat in de sector? Niet dat auto’s produceren als zodanig je gezondheid kan kosten, maar de arbeidsvoorwaarden (nachtarbeid, ploegenarbeid…) en de manier waarop (bandwerk…) wel.

De neoliberale regeringspolitiek is dan ook fundamenteel pervers: men wil tegelijk de mensen activeren, tegelijk het welzijn op het werk verbeteren, tegelijk de loonlasten verlagen (b.v. voor ploegenarbeid) en tegelijk de uitgaven van de sociale zekerheid verminderen. Dat gaat niet samen, tenzij op de kap van de werkende klasse, die langer zal moeten werken, flexibeler, in slechtere omstandigheden, en zelf zal moeten instaan voor zijn gezondheidszorg en zijn oude dag.

Flexibilisering

In een (vergeefse) poging de dalende en fluctuerende verkoop van wagens op te vangen, koos het patronaat tevens voor een strategie van model- en volumeflexibiliteit. Niet enkel dienen wagens ‘op maat’ te worden gemaakt, op vraag van de klant, wat leidt tot een soort consumentenfetisjisme (alsof de consument werkelijk de vrije keuze heeft om ‘haar’ wagen te laten bouwen). Maar ook gaat men de productiehoeveelheid manipuleren. Aangezien lijnproductie bijzonder rigide is, en de verhoging van de lijnsnelheid vaak een ongemeen complexe operatie is, is de enige valabele oplossing die van de flexibilisering van de arbeidstijden. Mensen moeten meer uren werken wanneer het goed gaat, en minder en onregelmatig wanneer de vraag naar auto’s daalt. Met alle gevolgen van dien voor hun persoonlijk en gezinsleven natuurlijk.

Dit systeem kan op twee sporen worden uitgezet: ofwel wordt een minimumcapaciteit georganiseerd waarbij periodiek overuren worden geëist van de arbeiders. Ofwel kiest men voor de strategie van de maximumcapaciteit waarbij regelmatig minder of niet wordt geproduceerd. In België gaf de regering het patronaat het unieke cadeau van de ‘tijdelijke werkloosheid’, zodat het kapitaal voor de tweede mogelijkheid kon opteren. Dat kan arbeiders als vuil aan de kant zetten door ze tijdelijk van de sociale zekerheid te laten leven: in economisch slechte tijden worden arbeiders dan niet door het patronaat, maar door de sociale zekerheid betaald via het systeem van de tijdelijke werkloosheid. Wanneer ze opnieuw nodig zijn, kunnen de arbeiders terug aan het werk. Elders ter wereld, waar dit systeem niet geldt, staat het patronaat voor een dilemma: ofwel de arbeiders verder betalen zonder dat daar productie tegenover staat, ofwel ze ontslaan, met de wetenschap dat later eventueel opnieuw andere arbeiders zullen moeten worden gezocht en opgeleid. Vandaar dat wanneer een tijdelijke afbouw van productiecapaciteit nodig is, dat in de eerste plaats in België gebeurt. Dit systeem betekent natuurlijk ook een veiligheidsmarge voor de arbeiders, maar wordt zeer handig gehanteerd in functie van de belangen van het kapitaal.De luxe die het Belgische patronaat op die manier heeft, maakt dat ook een aantal kanttekeningen moeten worden gemaakt bij de ideologie van de hoge loonwig en de zware loonkosten: de bedrijven kunnen hier immers een deel van hun

kosten afschuiven op de staat, dus op het belastingsgeld van de meerderheid van de loontrekkenden! Het feit dat de Belgische staat het patronaat zo al dik in de watten legt, wordt echter meestal niet op tafel gelegd als over loonlastenverlagingen wordt gedebatteerd. Ook niet door de vakbondsleidingen, die niet verder kijken dan hun neus lang is.

Onderaanneming

Nog een andere strategie om de vaste kosten te spreiden, en de uitbuiting van de arbeidskracht te vergroten, is het mechanisme van uitbesteding. Rond assemblagefabrieken wordt zo een netwerk van toeleveringsbedrijfjes uitgebouwd, vaak met slechtere arbeidsvoorwaarden, zwakkere vakbondsaanwezigheid enzovoort. Op die manier worden de risico's van de grote autoconstructeurs afgewenteld op de toeleveranciers, die ze op hun beurt makkelijker kunnen afwentelen op de arbeiders. In extremis leidt dit ertoe dat bij manier van spreken enkel nog het merkteken op de wagen dient geplakt, al de andere productieprocessen gebeuren door onderaannemers. De productie van de Smart ging in die richting. De uitbouw van de toeleveringsnetwerken maakt tegelijk dat het grootkapitaal van de automobielsector nog mobieler is, want minder gebonden aan de activa (fabrieken, machines,…) die op een bepaald territorium zijn gelokaliseerd.

De sluiting van Ford kadert binnen deze logica die de hele automobielsector treft. Primo, de neoliberale marktlogica van de EU veralgemeent de concurrentie onder de nationale arbeiders en hun vakbonden, en veroorzaakt een neerwaartse spiraal die uitmondt in een sociale afbraak. Secundo, de concurrentie tussen een steeds kleiner aantal concerns met hun zoektocht naar tijdelijke surpluswinsten en de enorme kapitaalsconcentratie en –centralisatie die daarmee samenhangt, veroorzaken een continue uitstoot van arbeiders en een niet aflatende druk op hun verworvenheden. Tertio, het patronaat maakt wat handig gebruik van de door de EU en andere internationale instellingen (de globalisering!) gecreëerde situatie om hun gunstige krachtsverhoudingen tegenover de arbeid om te zetten in klinkende munt.

De vakbondsbureaucratie speelt het cynische spelletje mee, en loopt mijlenver achterop als het om de internationalisering van de arbeidersstrijd gaat. De 'machteloosheid' van de neoliberale regeringen is enkel een symptoom van hun hypocrisie: zij zijn het immers die de EU en haar perverse logica hebben georganiseerd, zij zijn het die de sociale afbraak hebben georganiseerd en begeleid, zij zijn het die zich bereidwillig lieten gijzelen door het grootkapitaal, zij zijn het die halsstarrig weigeren op Europees of mondiaal niveau een halt toe te roepen aan de situatie. Een Europees verbod op of vermindering van nacht- en ploegenarbeid, een algemene arbeidsduurverkorting zonder loonverlies, de verplichte vakbondsvertegenwoordiging in kleinere (toeleverings)bedrijven… zijn nochtans helemaal geen utopische eisen. De arbeiders kunnen enkel op zichzelf rekenen: enkel hun solidariteit en gemeenschappelijke strijd op Europees en mondiaal niveau, samen met alle andere krachten die naar een andere wereld streven, kunnen het kapitaal een halt toeroepen en iedereen het recht op kwaliteitsvol en gezond werk garanderen!