



GM en Opel ondermijnen de fundamenteën van de reële economie



Marc De Vos

Directeur

Itinera Institute

1 juni 2008 is de dag dat Obama de regels van het Amerikaans kapitalisme heeft herschreven. Het land dat decennialang de kruisvaarder was voor vrije handel, vrije markten en eerlijke concurrentie, nationaliseert ongegeneerd General Motors, de op één na grootste autoproducent van de wereld. Voor Opel brengt Europa in tandem met een Russische staatsbank een variatie op hetzelfde thema. Het is verbijsterend hoe we, in het geraas van de crisis en het gejoel om relance, de regels van een correcte markteconomie in sneltreinvaart achterlaten. Laten we dus even pauzeren en ons afvragen waarmee we nu eigenlijk bezig zijn.

Autoproductie is niet de financiële sector. Het falen van een autoproducent ontketent geen systeemcrisis. Veeleer zou het kansen bieden voor overnemers of overblijvers, die om rendabele delen en om een groter stuk van de taart kunnen strijden. Dat heet consolidatie en is een pijnlijke maar soms noodzakelijke vorm van economische vooruitgang, die andere sectoren ook hebben doorgemaakt - denk maar aan de steenkool, het staal of de luchtvaart bij ons.

GM en Opel zijn niet het slachtoffer van de crisis. Beide bedrijven verkeren al lang in verval. GM heeft op tien jaar tijd de helft van zijn personeel verloren. Decennia van incompetent management, slechte modellen, buitensporige arbeidsvoorwaarden en een peperduur verdelernet hebben het bedrijf naar de afgrond gebracht. Bottom line is dat de Amerikaanse en Europese belastingbetalers de wagens van GM en Opel niet genoeg willen kopen. Het is dus heel ironisch dat het geld van die belastingbetaler nu moet dienen om de bedrijven in leven te houden. Wanneer daarbij aan Russische

GM en Opel ondermijnen de fundamenteën van de reële economie

zijde een voormalige exponent van de Sovjetindustrie betrokken is, dan is die ironie ook historisch beladen.

De Sovjetindustrie heeft ons namelijk geleerd dat de overheid een slechtere autoproducent is dan een onderneming die door de druk van concurrentie en de veeleisende koper continu moet verbeteren. We zullen wel niet in dezelfde karikatuur belanden, maar politieke besmetting is onvermijdelijk wanneer de overheid eigenaar is. En dat is geen goed nieuws voor de toekomstkansen van een bedrijf. Noodlijdende bedrijven moeten besparen. Maar GM heeft onder druk van de Amerikaanse regering afgezien van een plan om goedkoop in te voeren uit China. Het Amerikaanse overheidsgeld moet dienen om mordicus een Amerikaanse "groene auto" te produceren. Die strategie wordt niet gedictieerd door commercie, maar door politiek. Als de kleinere, zuinigere wagen opnieuw niet opkan tegen de concurrentie of te weinig kopers vindt bij het Amerikaanse publiek, dan volgen verder verval en een volgende dosis belastinggeld. Een overheidsbedrijf kan niet failliet gaan: de belastingbetaler tekent een blanco check.

En wat met andere autoproducenten? In de VS floreert Europese, Japanse en Koreaanse autoassemblage, die nu al goed is voor bijna de helft van de tewerkstelling in de sector. De basismoraliteit van de markteconomie

is dat de beste wint binnen een kader van eerlijke concurrentie. Dat is de motor van economische vooruitgang. Daarbij heeft iedereen belang, inclusief werknemers, kopers en consumenten. Die basismoraliteit wordt nu ingevuld voor economisch nationalisme en eigenbelang. Miljarden overheidsgeld moeten twee uitverkoren automakers helpen om alsnog betere wagens te maken dan de concurrentie. Het is concurrentievervalsing op grote schaal en een slag in het gezicht van al die werknemers en vakbonden die elders zo productief en innovatief zijn gebleken. Anderhalf jaar geleden zou het een internationaal schandaal zijn geweest. Nu kraait er geen haan naar, want iedereen is intussen besmet.

“
De precedentwaarde van deze vertoning is gigantisch. Een opbod dreigt. Ondertussen stroomt het belastinggeld en groeien de overheidstekorten op de kap van de jonge generatie.
”

De precedentwaarde van deze vertoning is dan ook gigantisch. Welk bedrijf, welke industrie is de volgende om aan te kloppen voor belastinggeld? In Duitsland wordt nu al geroepen dat de diensteneconomie bescherming verdient en staat de distributiegigant Karstadt met de pet klaar. Wanneer de VS en Duitsland zoveel over hebben voor de eigen auto-industrie dan zullen andere landen gewoon moeten volgen. Een opbod dreigt. Ondertussen stroomt het belastinggeld en groeien de overheidstekorten op de kap van de jonge generatie. En er is niemand die zich afvraagt of de tientallen miljarden niet beter zouden besteed worden aan nieuwe groeisectoren en om de werknemers van de noodlijdende autobouwers aan een andere job te helpen.

GM en Opel ondermijnen de fundamente van de reële economie

Wat is dan de balans? Voor de werknemers in wat nog overblijft van de geredde bedrijven, is er alleen op korte termijn enig respijt. De toekomst blijft zeer onzeker. Het alternatief van duurzame nieuwe tewerkstelling is veraf. Voor de hele automobielsector is het nieuws slecht: concurrentie wordt verstoord, consolidatie uitgesteld en politisering remt ontwikkeling. Voor de samenleving kan het schaarse belastinggeld beter dienen en hypotheekers de overheidstekorten de toekomst.

Voor de economie dreigt de glijbaan naar nog meer politisering en nationalisme. Enkele eeuwen theoretisch inzicht en praktische ervaring hebben ons geleerd dat concurrentie beter is dan mercantilisme; dat groei, werkgelegenheid en consumenten gediend zijn door een markt die tot innovatie en productiviteit dwingt. De kostprijs daarvan is voortdurende verandering en aanpassing. Wie de lusten wil zonder de lasten, fnuikt de motor van de vooruitgang en verliest zo de lusten.

De crisis is gestart in de financiële markten, niet in de reële economie. We zijn goed bezig met de fundamente van de reële economie te ondermijnen voor de toekomst. En ook daarin is Amerika dus nu een hoofdschuldige.

Marc De Vos

Directeur van het Itinera Institute
Docent UGent

Verschenen als opiniestuk in De Morgen van 04-06-2009

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