



Om marktaandeel te behouden, geeft General Motors in de VS hoge kortingen op nieuwe auto's, zoals hier bij een dealer in Ferndale, Michigan. (Foto AFP)

Een bijna socialistische werkgever

Vandaag is het Thanksgiving in Amerika. Maar het is niet voor iedereen feest: autofabriek General Motors schrapte tienduizenden banen. „Daarom zeg ik: dank je wel, GM.”

Door onze correspondent
FREEK STAPS

DETROIT/LANSING, 24 NOV. Ezell en Sammiestina Goodman zijn een doornormaal GM-echtpaar. Beiden hebben er 23 jaar aan de lopende band bij de Amerikaanse autofabrikant op zitten. Zij was lasser, lakte de steeds sneller voorbijkomende auto's en hielp stukken metaal tot autovormen persen. Hij plaatste voorruit. Hard werk. „Maar we leven er goed van”, zegt Sammiestina. „General Motors heeft altijd goed voor zijn mensen gezorgd.”

Daarom staan een rode Hummer-terreinvan en een witte Corvette-sportauto in de garage, en nog eens twee andere auto's in de tuin. Niet dat die nodig zijn voor het woonwerkverkeer. Het echtpaar (beiden 54) heeft geen baan meer. Zij heeft een arbeidsongeschiktheidsuitkering – „Kijk maar naar mijn dikke gewrichten” – en hij is werkloos sinds zijn fabriek in mei sloot.

In die fabriek werden sinds 1898 auto's gemaakt. Beiden kwamen nog in de hoogtijdagen bij GM. Nu ontslaat het noodlijdende concern 30.000 werknemers en sluit het twaalf fabrieken, zo maakte het deze week bekend. Sammiestina: „Namens al die families die nu een rot-Thanksgiving hebben, zeg ik: dank je wel, GM.”

Eerder deze maand stemde de vakbond United Auto Workers (UAW) in met het einde van de gratis gezondheidszorg die het be-

drijft al die jaren aan de 750.000 werknemers, gepensioneerden, arbeidsongeschikten en hun familieleden verstrekt. Dat scheelt voor Sammiestina zo'n 750 dollar per jaar. Haar maandelijkse uitkering bedraagt 1.000 dollar. „Het is misschien niet veel, maar door GM konden we ons wel een bepaalde stijl van leven veroorloven”, zegt Sammiestina. „Je kunt werknemers niet eerst een champagne-loon geven en dat dan later inruilen voor een bierbudget.”

Dit is precies waar General Motors en de vakbonden elkaar de komende maanden tegenkomen. Het bedrijf heeft te veel werknemers (de bemande fabrieken draaien op 85 procent van hun kunnen) die meer verdienen dan GM kan betalen. Een gemiddeld gewerkt uur bij GM kost volgens berekeningen van het concern 73 dollar en 73 cent. Woordvoerder Stefan Weinmann wil in een gesprek op het hoofdkantoor in Detroit nog net niet zeggen dat het bedrag omlaag moet, maar „het is zeker een substantieel getal”.

Helemaal fout, vindt onderzoeker Arbeidsrelaties Roland Zullo van de nabijgele-

gen University of Michigan. „Het eerste wat Amerikaanse bedrijven in moeilijke tijden doen is in de loonkosten snijden. Maar GM's problemen hebben niets te maken met hoge lonen en ziektekostenvoordeeltjes. Ze hebben alles te maken met slechte ontwerpen van auto's en tekortschietende marketing.”

Zullo noemt als verklaring de fabrieken van Honda, Nissan en vooral Toyota in de VS. Daar liggen de lonen nog hoger dan in het Lansing van de Goodmans, een uur ten noorden van Detroit, waar evenveel leegstaande als te sluiten fabrieken lijken te staan. Met Toyota gaat het wel goed. Sterker: grote kans dat het Japanse bedrijf volgend jaar meer auto's in Amerika verkoopt dan GM. Pijnlijk voor een bedrijf dat veertig jaar geleden nog meer dan de helft van alle Noord-Amerikaanse auto's produceerde en nu vecht om het marktaandeel van een kwart te behouden. „We zijn er nog niet, dat weten we”, zegt woordvoerder Weinmann. „En onder dat besef lijden we.”

Dat is dan ook het grootste probleem van General Motors. De fabrikant van Buick, Chevrolet en Saab (sinds 2000) heeft zich de

laatste jaren geconcentreerd op de brandstofverslindende SUV's. De verkoop van dat type auto lijkt wegens de gestegen benzineprijs over zijn hoogtepunt heen te zijn.

Een ander, voortslepend probleem is Delphi. Deze toeleverancier werd in 1999 door GM afgestoten, maar raakte niet uit de moeilijkheden en heeft uitstel van betaling aangevraagd. Als Delphi failliet gaat, behouden de vroegere GM-werknemers hun rechten, zoals ziektekostenverzekeringen en pensioenen. Daarvoor staat GM garant. Het is een oude afspraak met vakbond UAW, die GM nog verder in de financiële problemen zal brengen. En het bedrijf heeft al genoeg zorgen: in de eerste negen maanden van dit jaar leed het concern in de VS 4,8 miljard dollar (4,1 miljard euro) verlies.

Nog zo'n afspraak uit het verleden is de *thirty-and-out*-regel. Na dertig jaar werken mag de GM-werknemer met pensioen. De groep gepensioneerden is zo groot geworden dat de regeling voor General Motors onbetaalbaar wordt. „En dan wordt het pas echt interessant”, zegt onderzoeker Zullo. „GM heeft traditioneel een bijna socialistische opstelling ten opzichte van de eigen arbeidsongeschikten, gepensioneerden en ontslagen werknemers: we beschermen hen die arm zijn. Hoe lang houden ze dat nog vol?”

Ezell Goodman behoort tot deze groep, hij krijgt bijna 95 procent van zijn laatstgenoten loon. Hij wil weer bij GM aan het werk, al ziet hij wel in hoe lastig dat wordt. „Ik durf niet vooruit te kijken.” Toen zijn werkgever uit Tennessee in 1978 failliet ging, kon hij niets anders dan aan Sammiestina vragen of zij de zuidelijke staat wilde inruilen voor het koude Michigan van *The Big Three*, GM, Ford en Chrysler. Die zorgden immers goed voor hun mensen.