

Jaargang 4 • nummer 6
December 2006
Tweemaandelijks nieuwsbrief

Ver. Uitg.: Gerolf Annemans,
Madouplein 8 bus 9, 1210 Brussel.

1 • Budgettaire paniekvoetbal

2 • Heeft de Vlaamse autosector nog een toekomst?

3 • Vlaamse autosector (vervolg)

4 • Milton Friedman, een groot econoom



www.ondernemendvl.org

Werkloosheidsgraad Eurozone Oktober 2006

1. Nederland	3,9%
2. Ierland	4,2%
3. Oostenrijk	4,7%
4. Luxemburg	4,9%
5. Italië	6,8%
6. Portugal	7,2%
Eurozone	7,7%
7. Finland	7,9%
EU25	7,9%
8. Duitsland	8,2%
9. België	8,3%
10. Spanje	8,4%
11. Frankrijk	8,8%
12. Griekenland	9,0%
Ulaanderen	7,1%
Wallonië	18,9%
Brussel	21,2%

Bron: Eurostat, VDAB, FOREM, BGD

Budgettaire paniekvoetbal

Amper enkele weken na de zelfverzekerde aankondiging van alweer een begrotingsevenwicht, en zelfs een minimaal overschot in 2007, lijkt de realisatie van een evenwicht dit jaar niet meer evident. De regering is momenteel wanhopig op zoek naar inkomsten. Noodzakelijke uitgaven worden zonder schroom uitgesteld. Een echte race tegen de klok, want tegen 31 december moet alles mooi in balans zijn, althans toch op papier.

Naar jaarlijkse gewoonte worden de wet diverse bepalingen en de programmawet rond deze tijd door het parlement gejaagd. Al even traditioneel worden deze wetten misbruikt om bepaalde zaken weg te moffelen. Deze keer wordt ondermeer de energiesector geïnterpreteerd.

De soap rond de stookoliekorting blijkt nog een epiloog te krijgen. Ter herinnering, de door minister van Begroting Van den Bossche aangekondigde gift van 100 miljoen euro van de petroleumsector bleek in werkelijkheid een lening te zijn. Uiteindelijk beloofde de sector met 12 miljoen over de brug te komen, wat tot nu toe echter niet gebeurde. De sector wordt nu bij wet verplicht deze 'vrijwillige' bijdrage voor 1 januari te storten. Ook de financiering van de gaskorting laat op zich wachten, alhoewel volgens Verhofstadt de Suez-dochter Distrigas een inspanning toezegde. Het bedrijf krijgt eveneens tijd tot eind deze maand om 100 miljoen euro op te hoesten, zoniet mag het een boete verwachten van minstens het tienvoud. Om geen tijd te verliezen, vermeldt de wet zelfs het rekeningnummer waarop de fondsen verwacht worden.

De verkoop van goed 60 overheidsgebouwen is ondertussen een echte thriller geworden. In minder dan drie weken moet de pas opgerichte Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij een vastgoedfiliaal stichten, een openbare aanbesteding uitschrijven, de privé-partner aanduiden die 90% van het kapitaal overneemt en de goedkeuring van het parlement krijgen. Als de ganse operatie ten laatste op 28 december in het Belgisch Staatsblad verschijnt, kan de beoogde 600 miljoen nog op het conto van de begroting 2006 geschreven worden.

In dergelijke omstandigheden kan men moeilijk spreken van een goed (begrotings)beleid. Bedrijven worden geplunderd, belastingen versneld geïnd en activa worden in sneltreinvaart gedumpt om aan geld te geraken, terwijl de betalingsachterstand voor leveranciers van de staat reeds zouden oplopen tot 2,5 miljard euro. Ook voor 2007 ziet het er niet echt goed uit: het Rekenhof maakte onlangs brandhout van de begrotingsopmaak. Het Hof wijst erop dat er zonder eenmalige operaties volgend jaar een tekort zal zijn. Bovendien leiden de reeds doorgevoerde maatregelen (overname pensioenfondsen, verkopen en wederinhuur, effectisering belastingschulden) tot de te verwachten meerkosten. Volgens het Rekenhof lopen deze budgettaire kosten volgend jaar reeds op tot 800 miljoen euro. Ook het IMF hekelt de eenmalige maatregelen en raadt de regering aan dringend te bezuinigen ondermeer door een verhoging van de efficiëntie, zoniet dreigt volgend jaar een tekort in plaats van het voorziene overschot van bijna 1 miljard euro.

Momenteel hebben Verhofstadt en Co echter enkel oog voor de begroting 2006. Met een beetje geluk komt voor 31 december nog ruim 700 miljoen euro binnen. Op de valreep draagt de verkoop van de ambassade in Tokio (60 miljoen meer dan verwacht) nog zijn steentje bij. Paradoxaal kan ook de ontslagronde bij Volkswagen nog voor een meevaller zorgen. Aangezien de (hoge) ontslagpremies voor gemiddeld 50% worden afgeroomd door de fiscus, kan dit oplopen tot meer dan 63 miljoen euro extra inkomsten. Wat potentiële investeerders hiervan denken is echter een andere vraag. Indien ook dit niet zou volstaan om uit de rode cijfers te blijven, kan Verhofstadt nog altijd aankloppen bij Villa Clémentine, het stulpje van prins Laurent, waar naar verluidt fondsen van de Belgische marine zijn blijven plakken.

Heeft de Vlaamse autosector nog een toekomst?

De sluiting van Renault Vilvoorde (1997) kwam als een donderslag bij heldere hemel. Enkele jaren later (2003) zorgde een herstructurering bij Ford Genk voor een aanzienlijke vermindering van de tewerkstelling. Telkens verloren zowat 3.000 werknemers hun job. Nu is Volkswagen Vorst aan de beurt. Verwacht wordt dat ook nu 3.000 tot 4.000 mensen afvloeien. Is dit het begin van het einde voor de Vlaamse auto-industrie?

DE SECTOR

In 2005 werden in totaal 926.485 voertuigen geassembleerd en geproduceerd in Vlaanderen. Bijna 870.000 voertuigen of circa 94% hiervan was voor de uitvoer bestemd. Het gros van de productie bestaat uit de assemblage van personenwagens - 895.067 stuks vorig jaar - in vier productiecentra: Opel (Antwerpen), Ford (Genk), Volvo (Gent) en Volkswagen (Vorst). Het saldo bestaat uit de productie van autobussen (Van Hool, Jonckheere) en in mindere mate van vrachtwagens.

Zie tabel 1.

De autosector is in totaal goed voor 100.000 directe en indirecte jobs. De toegevoegde waarde van de industrie bedraagt ongeveer 5,2 miljard euro - waarvan 1,9 miljard in de assemblage en 3,2 miljard in de toelevering - of 1,8% van het BBP in 2005. De omzet van de geëxporteerde wagens kwam vorig jaar neer op 28 miljard euro, wat ongeveer 15% van de Vlaamse uitvoer vertegenwoordigt.

Volgens prognoses van de Nationale Bank en het Planbureau zal de herstructurering in Vorst ongeveer 600 miljoen euro aan toegevoegde waarde kosten. Dit komt overeen met 0,2% economische groei. Het totaal jobverlies voor de economie wordt op 8.000 tot 12.000 banen geraamd, aangezien er voor elke directe job er 2 indirecte verdwijnen.

BELANG KOSTENSTRUCTUUR

De overcapaciteit in de automobielenindustrie ligt aan de oorzaak van de golf van saneringen en herstructureringen. De totale productiecapaciteit in de Europese auto-industrie wordt geschat op 26,5 miljoen auto's per jaar terwijl er amper 20,6 miljoen effectief gebouwd worden. De voorzitter van Agoria-Automobiel stelt dat de Europese assemblagebedrijven vandaag gemiddeld slechts 78% van hun productiecapaciteit gebruiken. De onderbenutting van de capaciteit is vooral een risico voor de vestigingen die niet gespecialiseerd zijn in bepaalde modellen. De sterkte van Volkswagen Vorst, de flexibiliteit om van het ene op het andere model over te schakelen, blijkt nu een belangrijk nadeel te zijn.

Gezien de hoge overcapaciteit is de kostprijs van de productie doorslaggevend bij de toewijzing ervan. De autobouwers hebben als het ware de

keuze uit verschillende vestigingen die in staat zijn een bepaald model te bouwen. De fabriek met de voordeligste kostenstructuur, met de laagste kost per eenheid product, zal in principe de productie van het (nieuwe) model toegewezen krijgen. Bij een dergelijke vergelijking spelen loonkosten dus wel degelijk een rol, hoewel sommigen het tegendeel beweren.

Volgens professor De Grauwe (KULeuven) is de loonkost irrelevant. Hij stelt dat de herstructurering bij Volkswagen opnieuw een voorbeeld is van de onvermijdelijke neergang van de industrie. Door de jaarlijkse stijging van de productiviteit zijn steeds minder mensen nodig om steeds meer producten te maken, waardoor het aandeel van de industriële tewerkstelling steeds verder zal afnemen. Net zoals in de landbouw zal een verlaging van de loonkost geen soelaas brengen, aldus nog De Grauwe.

Over het aandeel van de loonkosten bestaat geen eensgezindheid. Sommigen spreken van 8%, terwijl anderen het op 70% houden. Volgens de Duitse professor Dudenhöffer, directeur van het Center of Automotive Research (CAR), bestaat de gemiddelde kostenstructuur van een autoconstructeur uit 65% kosten van onderdelen, 15% tot 20% personeelskosten en ongeveer hetzelfde aandeel energiekosten. Voor de Belgische

assemblagebedrijven zijn de twee laatste categorieën echter veel belangrijker. Aangezien ze de te assembleren onderdelen toegeleverd krijgen van het moederbedrijf speelt de kostprijs hiervan geen echte rol. Het belang van de loonkosten is voor dergelijke bedrijven dan ook veel belangrijker dan op het eerste zicht zou kunnen blijken.

Theoretisch valt iets te zeggen voor de stelling van De Grauwe en op lange termijn zal het belang van de industrie inderdaad blijven afnemen. En het is inderdaad een utopie om te concurreren met de lage-loonlanden. Dit betekent echter niet dat we de industrie zomaar moeten

prijsgaveven. Juist omwille van de sterke concurrentie met het buitenland, moeten we zorgen dat we de strijd met de buurlanden aankunnen. Ook Verhofstadt beseft dit, al was er eerst nog het drama van Ford Genk nodig.

OVERHEID, PRODUCTIVITEIT EN VAKBONDEN

Na Ford-Genk besliste de federale regering, om concurrentieel te blijven, de Belgische loonkosten in de auto-industrie onder deze in Duitsland te houden. De verlaging van de sociale lasten op ploegen- en nachtarbeid moeten dit garanderen. Gezien de loonmatiging in Duitsland, ondermeer door arbeidsduurverlenging, zijn meerdere ingrepen nodig geweest, zoals blijkt uit tabel 2.

Zonder maatregelen zou de loonhandicap in 2007 oplopen tot goed 4% in de sector. De regering reageert echter enkel retro-actief en holt in feite achter de feiten aan: ze slaagt er enkel in gelijke tred met Duitsland te houden. Ook dit land zit immers niet stil: het akkoord tussen IG Metall

Tabel 1

Tewerkstelling en productie in de Vlaamse assemblagebedrijven

	Werknemers	Personenwagens
Ford Genk	5.475	179.128
Opel Antwerpen	5.400	253.142
Volvo Gent	4.900	258.395
Volkswagen Vorst	5.678	204.402

Cijfers tewerkstelling 2004, productiecijfers 2005.
Bron: Febiac, Agoria.

en VW om 5 uur per week langer te werken voor eenzelfde loon kan de verhouding weer in het voordeel van Duitsland doen omslaan. De vermindering van de overcapaciteit door de productie van Vorst (gedeeltelijk) over te nemen, doet de kostprijs per eenheid product in de Duitse vestiging dalen, met een hoger rendement tot gevolg. Ondanks de oprichting van een 'task force voertuigindustrie' (2005), onder impuls van Vlaams economie-minister Moerman, blijkt België (voorlopig?) niet in staat een echt loonvoordeel op te leveren.

Ook al zijn de Belgische loonkosten momenteel vergelijkbaar met de West-Duitse, ten opzichte van de Oost-Duitse kosten bestaat nog steeds een loonhandicap van 20 tot 25%. België zal dus meer moeten doen om de productie in het land te houden. De door VW gevraagde verhoging van de productiviteit door een langere werkweek lijkt vanuit hun standpunt logisch, ondanks het feit dat volgens een uitgelekt VW-rapport de toegevoegde waarde per werknemer in de Vlaamse VW-vestiging sinds 2003 aanzienlijk toeneemt. Toch wordt in VW-Vorst momenteel maar 35 uur per week gewerkt tegenover 38 uur bij de andere in Vlaanderen gevestigde autoconstructeurs, wat natuurlijke het rendement van Vorst negatief beïnvloedt.

Ook de vakbonden zullen dus een bijdrage moeten leveren. Naast de langere werkweek moet tevens gewerkt worden aan een beter sociaal klimaat. Tot nu toe heeft VW de talloze werkonderbrekingen niet aangegrepen om de vestiging te sluiten. Gezien de huidige precare situatie kan hier vlug verandering in komen.

SLOVAKIJE

De overcapaciteit in Europa is een gevolg van een inschattingsfout van de constructeurs die rekenden op een verdere groei van de automarkt. In plaats daarvan kwam een stagnering. In de nieuwe economieën - China en India, maar ook Oost-Europa - is er wel nog een groot groeipotentieel. Vooral Slovakije ontpopt zich tot een land van autobouwers. Dit jaar stijgt de productie er tot 690.000 wagens. Tegen 2010 zullen de Slovaken meer dan een miljoen auto's per jaar bouwen. Heel wat autoconstructeurs hebben reeds een vestiging in Slovakije of zullen er op korte termijn aanwezig zijn. Naast de lage loonkost, blijken de mogelijkheid tot cofinanciering, een uniforme belasting van de lonen en winsten (19%) en de Centraal-Europese ligging belangrijke troeven. Momenteel bouwen de Oost- en Centraal-Europese landen ongeveer 2,4 miljoen auto's of goed 10% van de West-Europese productie. Gezien de explosieve groei in deze landen zou deze verhouding vlug kunnen omkeren.

STIJGENDE FISCALITEIT

De dalende vraag naar auto's heeft de groei in West-Europa afgeremd. De gemiddelde levensduurte van een auto neemt steeds toe. In 1995 bedroeg de gemiddelde leeftijd van het wagenpark 6 jaar en 10 maanden tegen 7 jaar en 10 maanden in 2005, aldus Febiac. Het aantal nieuwe inschrijvingen daalt of stagneert sinds enkele jaren. Natuurlijk leidt de steeds geavanceerder technologie en nieuwe produc-

tietechnieken tot meer kwaliteit, wat de levensduurte van de voertuigen verlengt. Waarschijnlijk speelt ook de gestegen fiscaliteit een rol. Volgens Febiac bedroeg de fiscale opbrengst van personenwagens vorig jaar 11,96 miljard euro. Per auto komt dit neer op 2.460 euro, 20% meer dan 5 jaar eerder. BTW en accijnzen (brandstoffen!) zijn samen goed voor meer dan 70% van deze ontvangsten, terwijl het aandeel van de verkeersbelasting ongeveer 10% bedraagt.

VERDWIJNT DE AUTO-INDUSTRIE?

Sinds de jaren '70 van vorige eeuw daalt de tewerkstelling in de industrie gestaag: van 42,2% van de werkgelegenheid in 1970 tot 20,7%. Het industrieel aandeel in de toegevoegde waarde van de economie krimpt van 42% tot 24%. De de-industrialisering is een internationaal fenomeen. Toch verliest België meer marktaandeel dan de buurlanden. Enkele belangrijke handicaps liggen aan de basis van deze evolutie. De specialisatie in halfafgewerkte producten lijdt onder de hevige concurrentie van de lageloonlanden. De uitvoer is nog al teveel gericht op de relatief traag groeiende buurlanden en te weinig op sterke groeiers in Azië en Oost-Europa. Ten slotte eisen de hoge loon- en energiekosten, de aanzienlijke fiscale druk, de rigide arbeidsmarkt, de complexe wetgeving en de ontransparante politieke structuren eveneens hun tol.

Het doemscenario van professor De Grauwe - de verdwijning van de industrie - lijkt hierdoor bevestigd. Het tij kan echter nog gekeerd worden. De industrie mag zich niet vastklampen aan verouderde sectoren. Ze moet zich meer richten op innovatieve, hoogtechnologische niches.

Opleiding, onderzoek en ontwikkeling zijn onmisbaar om het verschil te maken met de lageloonlanden. De overheid moet zorgen voor een gezond en transparant ondernemingsklimaat. Samenwerking tussen industrie, overheid maar ook vakbonden is onontbeerlijk. De 'task force' voor de auto-industrie van minister Moerman gaat in die richting: de federale regering voert gerichte

lastendalingen door, terwijl de Vlaamse overheid innovatie, logistiek en energie ondersteunt in samenspraak met de sociale partners van de industrie.

NATIONALISTISCHE DUITERS?

Verhofstadt reageerde op de herstructurering in VW Vorst door de directie van de multinational te verwijten voor 'nationalistische Duitsers' die hun problemen op de buitenlandse vestigingen afschuiven. Hiermee poogt de premier enkel zijn eigen falen te verbergen. Toen VW-Duitsland eerder op het jaar 20.000 binnenlandse ontslagen aankondigde, was geen sprake van 'nationalistische oprispingen'. In plaats van constant brandjes te blussen, moet de overheid zorgen voor een stabiel concurrentieel ondernemingsklimaat. Een lagere (para)fiscaliteit moet dringend het amalgaam van steunmaatregelen vervangen en Vlaanderen moet terug aantrekkelijk worden voor buitenlandse investeerders. Indien de overheid hiervoor niet vlug radicale initiatieven neemt, zal professor De Grauwe vlugger gelijk krijgen dan verwacht.

Tabel 2

Loonkost autosector: België vs Duitsland

	Lastenverlaging	Loonkloof zonder verlaging	Loonkloof met verlaging
2004	1%	-2,04%	-2,48%
2005	2,5%	+0,18%	-0,93%
2006	5,63%	+2,42%	-0,07%
2007	10,7%	+4,38%	-0,36% *

* Of -2,25% als sociale partners effectief een gelijkaardige inspanning doen.
Bron: De Tijd, 17.11.2006

Milton Friedman, een groot econoom

Op 16 november 2006 overleed Milton Friedman, een van de grootste en invloedrijkste economen uit de 20ste eeuw. Hij werd in 1912 geboren in New York in een Joodse arbeidersfamilie afkomstig van Beregszász, Oostenrijk-Hongarije (momenteel Oekraïne). Jarenlang was Milton Friedman het boegbeeld van de Chicago School, de universiteit waaraan hij studeerde en later professor werd. Hij was een van de voornaamste vertegenwoordigers van het monetarisme.

Volgens de monetaristen spelen geld en de geldhoeveelheid een grote rol in het economisch verkeer. Ze zijn ervan overtuigd dat de geldgroei alleen op korte termijn de werkgelegenheid kan stimuleren en dat een te expansieve groei van de geldhoeveelheid op lange termijn alleen de inflatie aanwakkert. In een legendarische toespraak voor de American Economic Association in 1967 bestempelde Friedman de Phillipscurve, die aangeeft dat je de werkloosheid kan terugdringen door de inflatie op te voeren, als onzin. Ongeveer in dezelfde periode kwam de econoom Edmund Phelps tot dezelfde conclusie. De 'Friedman-Phelps' theorie is ondertussen algemeen aanvaard door de meeste economen.

De toespraak bleek profetisch. Enkele jaren later maakte de wereld kennis met stagflatie, economische stagnatie met stijgende werkloosheid én oplopende inflatie. Het leverde Friedman de erkenning op die een kwart eeuw baanbrekend werk verdiende én de Nobelprijs economie in 1976.

Friedman kwam voor het eerst in de belangstelling in de jaren vijftig en zestig, toen hij stelde dat de zware recessie van de jaren dertig in de Verenigde Staten niet in hoofdzaak veroorzaakt werd door de beurscrash van 1929, maar wel door de verkeerde reactie van de Amerikaanse centrale bank. "Indien ze de geldhoeveelheid op peil had gehouden door de banken van voldoende liquiditeiten te voorzien, zou er geen werkloosheid, geen deflatie en geen recessie geweest zijn," poneerde hij.

Een van de eersten die Friedmans ideeën in de praktijk bracht, was Paul Volcker toen die van 1979 tot 1987 voorzitter was van de Federal Reserve, de Amerikaanse centrale bank. Hij slaagde er toen in de volledig uit de hand gelopen inflatie weer onder controle te krijgen door de groei van de geldhoeveelheid te beperken. Dit deed hij door de rente zeer drastisch te verhogen.

Bij het ruimere publiek blijft Milton Friedman vooral bekend om zijn niet aflatende pleidooi voor de vrije-markteconomie. Eerder dan de vraagzijde van de economie, consumptie en investeringen, te beïnvloeden, moet de overheid de aanbodzijde stimuleren. Dit kan ze alleen doen door een klimaat te scheppen waarin mensen en ondernemingen alle ruimte hebben om zich te ontplooien. Friedman pleitte voor een beperkte overheid, lage belastingen en zo weinig mogelijk overheidsinterventie in het economisch verkeer.

Friedmans ideeën werden onder andere met succes toegepast door de Amerikaanse president Reagan en de Britse premier Thatcher. Ook in het Chili van Pinochet werden ze uitgevoerd, hoewel Friedman de Chileense dictatuur veroordeelde. Desondanks hield hij er lezingen omdat hij meende dat onder president Allende Chili een Cuba-achtige staat zou zijn geworden. Hij dacht dat de vrijemarkteconomie, vanwege het niet-centralistische karakter, uiteindelijk wel de macht zou ontnemen aan Pinochet.

'Ik ben voorstander van belastingverlagingen in alle omstandigheden en onder gelijk welk voorwendsel, wanneer het ook maar mogelijk is.'

'Inflatie is de enige vorm van belasting die zonder wetgeving kan opgelegd worden.'

'We hebben een systeem dat in toenemende mate werken belast en niet-werken subsidieert.'

'Velen willen dat de overheid de consument beschermt. De bescherming van de consument tegen de overheid is een veel dringender probleem.'

'De enige manier ooit ontdekt om heel wat mensen vrijwillig samen te laten werken is via de vrije markt. En daarvoor is het essentieel de individuele vrijheid te bewaren.'

'There's no such thing as a free lunch. (Gratis bestaat niet.)'

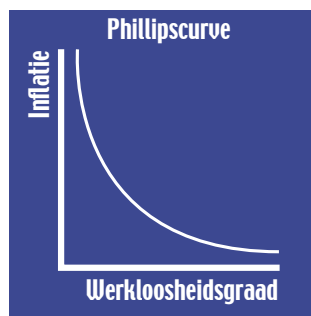
M. Friedman, 1912-2006

FRIEDMAN EN DE PHILLIPSCURVE

Volgens de Phillipscurve, genoemd naar de Nieuw-Zeelandse econoom Alban W. Phillips, bestaat er een negatief verband tussen inflatie en werkloosheid. De overheid heeft met andere woorden de keuze: de werkloosheid verminderen ten koste van een hogere inflatie of de inflatie bestrijden door meer werkloosheid toe te laten. De eenvoud van het model en de illusie dat er een stabiele afruil bestond tussen inflatie en werkloosheid maakten het model bijzonder populair tijdens de jaren zestig.

Friedman bewees echter dat de Phillipscurve in de praktijk onbruikbaar was. Op lange termijn bestaat geen afruil of 'trade-off'. De reden hiervoor is dat het model geen rekening houdt met inflatieverwachtingen.

Op korte termijn kan inderdaad een lagere werkloosheid bereikt worden



terwiel die inflatie oploopt. De inflatiestijging leidt echter tot steeds hogere inflatieverwachtingen wat zich vertaalt in hogere looneisen. Hierdoor zal de werkloosheid terug toenemen (zonder dat de inflatie daalt) tot het niveau waar het zich aanvankelijk bevond. Friedman noemt dit

de natuurlijke werkloosheid, de werkloosheidsgraad waarbij de inflatieverwachtingen stabiel zijn. Het uiteindelijk resultaat is slechter dan de oorspronkelijke situatie. De poging om de werkloosheid te verlagen door meer inflatie te tolereren, leidt finaal tot een onveranderlijke (natuurlijke) werkloosheidsgraad bij een hogere inflatie.

Het tot dan toe als vaststaand verband tussen inflatie en werkloosheid werd door de theorie van Friedman onverbiddelijk naar de prullenmand verwezen. De stagflatie - stagnerende groei bij stijgende inflatie - van de

jaren '70 gaf de genadeslag aan de Phillipscurve.