



Lava

EXTRA

“ De industrie is van ons ”

**Negen principes
om de Europese
industrie te redden**

De situatie van de industrie in Europa is alarmerend en haar toekomst staat op het spel. Dit dossier behandelt de belangrijkste kwesties om de huidige crisis te begrijpen en stelt 9 principes voor om onze industrie te redden.

«De industrie is van ons!» Dat lieten de tienduizend betogers horen, die op 16 september 2024 de straat opgingen in Brussel. Ze kwamen uit België, maar er waren ook delegaties uit Frankrijk, Duitsland, Italië, Polen, Luxemburg ... De betoging werd ook getrokken door de Europese industriële vakbond (IndustriALL Europe). Ze kwamen allemaal hun solidariteit betuigen met de arbeiders van de Audi-fabriek in Brussel en de onderaannemers, nadat de directie van de groep had aangekondigd dat ze deze ultramoderne fabriek wil sluiten. De boodschap van de betogers ging ook veel verder dan dat: ze willen de huidige trend van herstructureringen en fabriekssluitingen niet langer accepteren.¹ De werkende klasse - de mensen die de maatschappij doen draaien - wees erop dat de winsten die de grote industriële groepen de afgelopen jaren hebben vergaard, de vrucht zijn van haar arbeid en knowhow en niet mogen worden verspild, maar moeten worden gebruikt om de industrie van morgen op te bouwen.

De toekomst van onze industrie wordt vandaag beslecht

De situatie van de Belgische industrie is alarmerend: faillissement van Van Hool, aankondiging van de sluiting van Audi Brussels, herstructurering bij Barry Callebaut, faillissement van BelGan, fabriekssluitingen bij Celanese (chemie), Sappi (papier), Ontex (luiers), Bandag (banden) en verschillende textielbedrijven zoals Balta, Beaulieu, McThree en Sioen.² Nuode zet ook vraagtekens bij toekomstige investeringen in batterijcomponenten, voornamelijk vanwege de energiekosten en onzekerheden van de automarkt. Daarnaast zijn er problemen in de staal-, metaal en chemiesector, met opgeschorte investeringen bij Umicore en onzekerheid bij ArcelorMittal. De Daikin-fabriek in Oostende heeft 500 contracten van bepaalde duur opgezegd en 870

werknemers ontslagen als gevolg van een sterke daling van de vraag naar warmtepompen door de subsidiestop in vele Europese landen. De grote industrie maakt een grote crisis door.³

Dat geldt nog meer voor Duitsland, Europa's leidende industriële macht, dat nu op de rand van een recessie staat. De bouw ligt stil en bedrijven zijn terughoudend om te investeren. Volkswagen, het symbool van de Duitse auto-industrie, wil voor het eerst productielocaties in Duitsland sluiten. Het Duitse patronaat waarschuwt: «Zonder doortastende maatregelen riskeert Duitsland een ongebreidelde de-industrialisatie.»⁴

Duitse gezinnen - waarvan de reële lonen sinds 2020 met 4 procent zijn gedaald - sparen steeds meer en consumeren steeds minder. De buitenlandse vraag naar kwaliteitsproducten zoals auto's en machines «Made in Germany» - wat Duitsland in de jaren 2000 tot 's werelds grootste exporteur maakte - daalt, vooral vanuit Azië.⁵ «De vraag naar Duitse industriële goederen blijft zwak, zowel in binnen- als buitenland, en het gebrek aan bestellingen wordt een steeds groter probleem», zegt Geraldine Dany-Knedlik, hoofd Economische Zaken bij de DIW. De Belgische auto-, staal- en chemische industrie zijn nauw verbonden met de Duitse industrie, aangezien Duitsland de belangrijkste exportbestemming van ons land blijft. We hoeven de komende maanden niet veel nieuwe bestellingen te verwachten.

Het is dus niet alleen een probleem van de conjunctuur of een slechte periode. Het probleem beperkt zich ook niet tot België of Duitsland. Uit het verslag van Mario Draghi, de voormalige president van de Europese Centrale Bank, dat in september 2024 uitkwam, blijkt dat heel Europa wordt getroffen door de crisis in de industrie.⁶ Het rapport zegt dat dit «een existentiële uitdaging» is voor de Europese industrie, die lijdt onder verschillende structurele handicaps: hoge energieprijzen en een achterstand in de technologieën van de toekomst - met inbegrip van digitale technologieën - de haperende elektrificatie



Benjamin Pestieau

Benjamin Pestieau is verantwoordelijk voor het departement Wereld van de Arbeid van de PVDA



Max Vancauwenberge

Max Vancauwenberge is lid van het departement Wereld van de Arbeid van de PVDA

van de auto-industrie en een gebrek aan investeringen in infrastructuur en onderzoek en ontwikkeling. Als de situatie onveranderd blijft, zal de-industrialisatie het continent bedreigen.

Auto-industrie: het winstbejag van Europese fabrikanten is een doodlopende straat

De auto-industrie is een belangrijke bedrijfstak in Europa. Ze verschaft rechtstreeks en onrechtstreeks werk aan 13,8 miljoen mensen. Deze industrie is bovendien nauw verbonden met verschillende upstream- en downstreamindustrieën, zoals metaal, chemie, kunststof, glas, textiel, elektronica en IT.

Maar «het traditionele leiderschap van de EU in de auto-industrie is uitgehold. De toeleveringsketen van de auto-industrie in de EU heeft momenteel te kampen met tekortkomingen op het gebied van concurrentievermogen, zowel wat kosten als technologie betreft», stelt Mario Draghi in zijn verslag. De toekomst van de Europese auto-industrie wordt bedreigd door verschillende factoren. Ten eerste gaven fabrikanten de voorkeur aan grotere, duurdere voertuigen omdat die winstgevender zijn, waardoor de overstap naar elektrisch rijden voor een groot deel van de consumenten onbetaalbaar is geworden. Ten tweede is er ondanks recordwinsten onvoldoende geïnvesteerd in onderzoek en ontwikkeling. Dit heeft geleid tot een aanzienlijke technologische kloof met de Verenigde Staten en China. Tot slot hebben overheden te weinig geïnvesteerd in de ontwikkeling van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, wat een verdere belemmering vormt voor de massale overstap op elektrische mobiliteit.

Prijzen en winsten: het grootste obstakel voor elektrisch rijden

Het grootste obstakel om over te schakelen op elektrisch is dat elektrische voertuigen te duur zijn. De hoge prijs houdt rechtstreeks verband met de strategie van de Europese autofabrikanten. «De prijzen van voertuigen, ongeacht het soort motor, zijn aanzienlijk gestegen. Daardoor is de aankoop van een nieuwe auto steeds meer voorbehouden voor rijkere huishoudens, wat leidt tot een gelijktijdige stijging van de

prijs van tweedehandsvoertuigen en een verouderend wagenpark. Doordat zowel generalistische fabrikanten uit Frankrijk en Italië als premiumfabrikanten uit Duitsland en Zweden duurdere wagens aanbieden, rijzen de prijzen de pan uit»,⁷ legt Tommaso Pardi uit, onderzoeker en docent aan de École normale supérieure Paris-Saclay en de ULB.

De inkomsten per auto sinds 2016 zijn voor alle Europese autofabrikanten aanzienlijk gestegen. Daar zijn drie redenen voor:

- 1 Europese autofabrikanten hebben sterk ingezet op de SUV: het verkooptaandeel steeg van 24 procent van het totaal van de verkochte auto's in 2016 naar 47 procent in 2022. Tegelijkertijd is de productie van kleine modellen zoals de Fiat Punto (in 2018), de Peugeot 108 (in 2021) en de Citroën C1 (in 2022) stopgezet;
- 2 Fabrikanten hebben de prijzen van SUV's opgedreven om hun winstmarge te vergroten. Autofabrikanten benadrukken zelf vaak tegenover hun investeerders dat SUV-modellen winstgeverder zijn.
- 3 Fabrikanten hebben van de inflatie geprofiteerd om hun prijzen te verhogen boven op de inflatie.⁸

Dankzij deze strategie is de winst van de meeste Europese autofabrikanten aanzienlijk gestegen. Audi heeft daarmee een record aan bedrijfswinsten geboekt (7,6 miljard euro⁹ in 2022 en 6,3 miljard euro¹⁰ in 2023). Het moederbedrijf, de VW-groep, heeft in 2023 bijna 11 miljard euro dividend uitgekeerd aan zijn aandeelhouders.¹¹ En wat voor VW geldt, geldt voor de gehele Europese autosector, zoals een recent onderzoek heeft aangetoond.¹²

«Auto's zijn zwaarder, krachtiger en dus duurder geworden. Er is hier sprake van een paradox. Gewicht en vermogen zijn de twee factoren die de grootste invloed hebben op het brandstofverbruik, ongeacht of het voertuig een elektrische of verbrandingsmotor heeft. Door het gewicht en het vermogen te verminderen, zouden we op alle fronten hebben gewonnen - op milieu-, sociaal en industrieel gebied»,¹³ zegt Pardi.

De winsten van de grote industriële groepen van de afgelopen jaren zijn het resultaat van het werk en de knowhow van zij die de maatschappij doen draaien.

Een zwaarder voertuig, zoals een SUV, vereist ook een krachtigere batterij. Dit is om verschillende redenen een dwaling. Sociaal gezien kunnen veel werknemers zich dergelijke voertuigen niet veroorloven. Industrieel gezien staat de hoge prijs de massaproductie van elektrische auto's in de weg. Ecologisch gezien leidt dit tot intensievere mijnbouw en vergroot het daarmee de negatieve impact op het milieu, terwijl de behoefte aan energie verder toeneemt. Geopolitiek gezien hebben we maar weinig van de grondstoffen die nodig zijn om batterijen te bouwen in Europa, wat onze afhankelijkheid van buitenlandse leveranciers versterkt. In plaats van kleinere, goedkopere elektrische voertuigen te produceren, willen verschillende fabrikanten hun elektrificatieplannen uitstellen. Deze struisvogelpolitiek - uitsluitend ingegeven door kortetermijnwinst - is een doodlopende straat.

Een technologisch keerpunt is dringend nodig

Koen Schoors, econoom aan de Universiteit Gent, legt uit: «Als je niks doet, verlies je alles. Nu zien we al dat de Europese auto-industrie vertraagt, terwijl in China de export van auto's stijgt. (...) Dat komt gewoon doordat zij de goedkopere elektrische modellen hebben, die niet slechter zijn. Zij hebben die technologische voorsprong. Dus wij kunnen daarop reageren door te zeggen «nee, we moeten benzineauto's blijven maken en zo duur mogelijk». Of we kunnen zeggen «nee, we moeten ook strategisch en zo snel mogelijk die batterijsector ontwikkelen, zodanig dat we ook die technologie hebben en die elektrische wagens goedkoper kunnen maken. Dat is de enige manier vooruit. Want anders zal de autosector een sector worden zoals de kolenmijnen, die je 20 jaar subsidieert (...) en uiteindelijk alles verliest.»¹⁴

Dat vindt ook Joannes Laveyne, onderzoeker aan het Laboratorium Elektrische Energietechniek van de Universiteit Gent: «Innovatie moet redding brengen. Maar de vraag is of de Europese autosector wel wil innoveren. Net zoals de Chinese sector heeft die het afgelopen decennium direct of indirect (onder meer via recyclagepremies) miljarden aan overheidssteun ontvangen. Als dat geld massaal was geïnvesteerd in elektrificatie, dan hadden we nu ook Europese elektrische wagens aan betaalbare prijzen en met groot rijbereik. In plaats daarvan besloten

de constructeurs het geld te spenderen aan de ontwikkeling van sjoemelsoftware, om toch nog wat langer verbrandingsmotoren te kunnen bouwen, aan hybrides, wat hoogstens een tijdelijke overgangstechnologie naar elektrisch rijden is, of aan de complete verspilling van tijd en geld die rijden op aardgas of waterstof is.»¹⁵

De auto-industrie bevindt zich op een technologisch keerpunt in haar geschiedenis: wat betreft de productiemethoden en wat betreft de eindproducten. Een grote verandering in de autoproductie is de introductie van kunstmatige intelligentie, waardoor de automatisering in de auto-industrie steeds verder toeneemt. Naast deze transformatie in productie ziet de auto-industrie de opkomst van autonome auto's naast elektrische auto's. Het zal niet lang meer duren voordat de autonome auto - die zonder menselijke tussenkomst kan rijden dankzij geavanceerde technologie op het gebied van kunstmatige intelligentie, sensoren, chips enz. - op de markt wordt gebracht. Of het nu in de VS is of in China, de eerste taxivloten die volledig uit autonome auto's bestaan, steken in verschillende steden de kop op. Deze ontwikkeling gaat uiteraard hand in hand met het toenemende gebruik van elektronica en IT in de auto-industrie.

We staan voor een belangrijk technologisch keerpunt dat grote investeringen van Europese fabrikanten zal vereisen als ze de opgelopen achterstand willen inlopen. Desondanks heeft de Volkswagen-groep 11 miljard euro dividenden uitgekeerd aan zijn aandeelhouders in 2023, in plaats van deze middelen te herinvesteren in de industrie van de toekomst. De groep zou zelfs overwegen om bijna de helft van zijn medewerkers Onderzoek en Ontwikkeling te ontslaan om «kosten te besparen».¹⁶

De crisis bij de autogroep Stellantis - die Citroën, Peugeot, Opel, Fiat, Alfa Romeo, Jeep en Chrysler omvat - illustreert ook het falen van de Europese fabrikanten. De Belgische beurskrant *De Tijd* legt uit: «Tot begin dit jaar werd Tavares nog uitvoerig geprezen voor zijn strategie om niet alleen elektrische, maar ook benzineauto's te blijven verkopen, alsook voor zijn niet aflatende besparingsdrift en volledige focus op

winstmarges. Sinds de zomer zit echter alles tegen. Het besparings-regime lijkt niet meer te werken. Bij Stellantis wordt geklaagd dat het gebrek aan investeringen ervoor heeft gezorgd dat de modellen achter beginnen te lopen.” De beurskrant vervolgt: “Tegelijkertijd zette Tavares tijdens de coronacrisis en de bijbehorende onderdelentekorten zwaar in op zijn duurste en meest winstgevende modellen. Kleine auto’s, zoals de stadsauto Citroën C1, werden uit het gamma gehaald. Nu de onderdelentekorten achter de rug zijn, zijn klanten niet langer bereid om voor de Stellantis-merken premiumprijzen te betalen.»¹⁷

Chemie- en staalindustrie in gevaar door hoge energieprijzen en gebrek aan investeringen

Ook de chemie en de staalindustrie, twee pijlers van de Europese economie, worden vandaag ernstig bedreigd. De chemie is onmisbaar voor de productie van essentiële goederen zoals medicijnen, schoonmaakmiddelen, cosmetica en synthetisch textiel. De sector levert ook noodzakelijke materialen voor verpakkingen, verf, kleefstoffen, elektronica (smartphones, computers) en vervoer (banden, auto-onderdelen). Met meer dan 1,2 miljoen directe banen in Europa speelt de chemie een sleutelrol in de toeleveringsketen van vele andere sectoren. De staalindustrie vormt het hart van geïndustrialiseerde samenlevingen en speelt een essentiële rol in de energietransitie. Staal wordt gebruikt in de bouw, het transport en de industrie en is cruciaal voor de productie van windmolens en duurzame infrastructuur. In Europa biedt de staalindustrie direct werk aan meer dan 300.000 mensen en ondersteunt ze meer dan 2 miljoen indirecte banen, wat het strategische belang voor de economie en de toekomst van onze energie weerspiegelt.

Belgische en Europese werknemers behoren tot de productiefste en best opgeleide ter wereld. Maar de hoge energieprijzen zijn nu de grootste bedreiging geworden voor de toekomst van de industrie in Europa en België. «Hoewel de energieprijzen sinds hun hoogtepunt aanzienlijk zijn gedaald, hebben Europese bedrijven nog steeds te maken met elektriciteitsprijzen die twee tot drie keer hoger liggen dan in de Verenigde Staten. De aardgasprijzen liggen vier tot vijf keer hoger¹⁸», legt Mario Draghi uit. De benutting van de productiecapaciteit van

energie-intensieve sectoren zoals chemie, kunststofverwerking, papier en textiel ligt op een historisch laag peil.¹⁹

Er zijn twee belangrijke redenen voor de hoge energieprijzen: de oorlog in Oekraïne, die de gasprijs heeft opgedreven, en het liberale karakter van de energiemarkt. Zelfs toen er geen echte schaarste bestond, werden de prijzen sterk beïnvloed door speculatie, die op haar beurt werd versterkt door bevoorradingsproblemen en geopolitieke instabiliteit. Goedkoop Russisch gas is vervangen door Amerikaans schaliegas dat duurder en vervuilender is.

Op de Europese markt wordt de prijs van elektriciteit vaak bepaald door wat bekend staat als de «marginale prijs». Dit betekent dat de kosten van de laatste eenheid geproduceerde elektriciteit, meestal van gas of steenkool, de totale elektriciteitsprijs bepaalt, zelfs wanneer goedkopere bronnen zoals hernieuwbare energie of kernenergie (die al afgeschreven is) worden gebruikt. Dit mechanisme maakt elektriciteit bijzonder gevoelig voor veranderingen in de gasprijs. Dus ook al produceert de EU-electriciteit uit hernieuwbare of nucleaire bronnen, de hoge gasprijzen blijven de tarieven opdrijven. Sommige producenten - vooral die met lage productiekosten, zoals kernenergie - kunnen hierdoor aanzienlijke overwinsten boeken. Dit maakt de productie in Europa veel duurder dan in de Verenigde Staten en Azië.

Als antwoord op het energieprobleem hebben verschillende Europese leiders - waaronder aftredend premier Alexander De Croo - beloofd om de Noordzee om te toveren tot Europa's energiecentrale door massaal te investeren in offshore windparken.²⁰ Maar «dat is “voorlopig slechts een luchtkasteel», vat het financiële dagblad *De Tijd* samen.²¹ De investeringen in de Europese Noordzee blijven achter en er is geen garantie dat de bestaande plannen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Inflatie, bevoorradingsproblemen en stijgende rentevoeten maken investeringen veel duurder en schrikken particuliere beleggers af. De winstvooruitzichten zijn niet zeker of substantieel genoeg om de privésector te overtuigen de nodige investeringen te doen.

Het grootste obstakel om over te schakelen op elektrische auto's is dat ze te duur zijn. Die te hoge prijs is rechtstreeks gekoppeld aan de strategieën van de fabrikanten

Volkswagen Group keerde in 2023 bijna 11 miljard euro dividend uit aan zijn aandeelhouders.

Een ander strategisch element bij het vervangen van gas (voornamelijk in de chemie) of steenkool (in de staalindustrie) als grondstof is «groene waterstof» - d.w.z. waterstof geproduceerd met hernieuwbare elektriciteit. In haar waterstofstrategie (2020) sprak de Europese

Commissie over de installatie van 6 GW-elektrolyzers en de productie van 1 miljoen ton hernieuwbare waterstof tegen 2024. Ook hier vertrouwen politici op de markt en particuliere investeerders om hun doelen te bereiken. Als gevolg hiervan was de geïnstalleerde capaciteit eind 2023 ... 3 procent van de vooropgestelde ambitie. Als we rekening houden met de projecten die eind 2025 moeten zijn gerealiseerd, halen we nog geen derde van de doelstellingen die de Commissie heeft voorgesteld.²² De Europese Rekenkamer concludeerde deze zomer in een vernietigend rapport dat de doelstellingen van de Europese Commissie voor 2030 ook niet gehaald zullen worden.²³

Chemische sector op een historisch dieptepunt

De gasprijs in Europa is nu nog ongeveer twee keer zo hoog als in 2019 en blijft volatiel. De chemische sector is een grote afnemer van gas, dat een belangrijke grondstof is in chemische productieprocessen, met name voor de productie van waterstof. Terwijl de winsten van de chemische bedrijven de afgelopen jaren vaak recordhoogtes bereikten, heeft de activiteit in de sector nu het laagste niveau in 40 jaar bereikt. De situatie is onhoudbaar.

Bovendien moet vanaf 2030 42 procent van de waterstof die in de industrie wordt verbruikt, afkomstig zijn van hernieuwbare elektriciteit, wat moet oplopen tot 60 procent in 2035. Groene waterstof is echter nog steeds veel duurder dan waterstof uit aardgas. Om deze uitdaging aan te gaan, wil de werkgeversfederatie voor de chemische industrie, Essenscia, gas en andere fossiele brandstoffen blijven gebruiken en de CO₂-uitstoot die vrijkomt bij de productie van waterstof, met financiële steun van de overheid, opvangen en ondergronds opslaan.²⁴

Deze strategie is echter een gevaarlijke vlucht vooruit, die twee belangrijke risico's inhoudt. Aan de ene kant houdt ze onze

afhankelijkheid van gas in stand, terwijl de gasprijs te hoog en volatiel zal blijven. Aan de andere kant is de productie van waterstof met gas met opvang en opslag van de CO₂-emissies een riskante en zeer dure technologie. Met deze aanpak riskeren we een fossiele lock-in te creëren: het gevaar van massale investeringen in infrastructuur op basis van fossiele brandstoffen, die snel verouderd kunnen raken door de opkomst van nieuwe, efficiëntere en duurzamere groene technologieën.

Om de toekomst van onze chemische industrie veilig te stellen, moeten we investeren in het geleidelijk koolstofneutraal maken van de chemische industrie. Recycling is een eerste element. Een aanzienlijk deel van de vraag naar kunststoffen kan worden voldaan door mechanische recycling (hergebruik) en chemische recycling. Chemische recyclingbedrijven gebruiken processen om kunststoffen en andere materialen af te breken tot hun chemische basisstructuren, zoals monomeren of andere grondstoffen, die vervolgens kunnen worden gebruikt bij de productie van nieuwe kunststoffen of andere producten. We moeten onze inspanningen voor onderzoek en ontwikkeling en voor de bouw van installaties voor chemische recycling opvoeren.

Daarnaast is er groene methanol. Methanol is een essentiële grondstof voor tal van chemische processen. Groene methanol kan worden geproduceerd uit opgevangen kooldioxide (CO₂) en waterstof. Deze techniek wordt al op grote schaal toegepast in China. Met groene waterstof en groene methanol kunnen we bijna de hele sector voorzien van grondstoffen voor koolstofneutrale productie: ammoniak, ethyleen, propyleen, butadieen, benzeen, toluen en xyleen.

Dat is echter niet de richting die momenteel wordt ingeslagen. Begin 2024 werd het Power to Methanol-project, een proefinstallatie voor groene methanol in de haven van Antwerpen, stopgezet. De reden hiervoor is de stijging van de energieprijzen en de «moeilijke marktomstandigheden». Als 's werelds tweede grootste chemische productiecentrum heeft de haven van Antwerpen enorme troeven in handen op het vlak van kennis, geschoolde arbeiders en onderzoekscentra. De haven kan een voortrekkersrol spelen bij het veiligstellen van de toekomst van onze industrie, werkgelegenheid en klimaattransitie. Als we onderzoek en investeringen echter niet richten op de technologieën van de toekomst en ons industriebeleid laten bepalen door de

De auto-industrie staat op een technologisch keerpunt in haar geschiedenis

‘markt’ - en dus door winstbejag op korte termijn - gaan we de boot missen.

En er moet dringend actie worden

ondernomen. «Grootschalige investeringen in Europa blijven al een paar jaar uit.²⁵ Als bedrijven hun state-of-the-artfabrieken in andere regio's gaan bouwen, halen we die productie niet meer terug», bevestigt Jan Remeysen, CEO van BASF Antwerpen en sinds kort voorzitter van Essenscia.

Vioneo, het project dat aantoonst dat groene chemie mogelijk is

Vioneo, een nieuwe dochteronderneming van AP Moller, is van plan om de eerste fossiele-brandstofvrije kunststoffabriek van Europa te bouwen in de haven van Antwerpen. De fabriek zou 300.000 ton plastic per jaar produceren met behulp van groene methanol en CO₂. Vioneo bevestigt verzekerd te zijn van een stabiele aanvoer van groene methanol, voornamelijk uit China. Het bedrijf hoopt in de toekomst groene methanol uit Europa te kunnen aankopen, naarmate er productieprojecten worden ontwikkeld.

Deze productie op basis van hernieuwbare energiebronnen zou 1,5 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar kunnen elimineren in vergelijking met traditionele methoden. De geproduceerde kunststoffen zouden geschikt zijn voor een breed scala aan toepassingen, inclusief voor de medische en voedingssectoren. De definitieve beslissing over deze investering wordt over een jaar genomen en de fabriek zou na een bouwperiode van drie tot vier jaar in 2028 operationeel kunnen zijn. Dit project toont duidelijk aan dat de ontwikkeling van een groene chemische sector technisch mogelijk is.

Om dit initiatief werkelijkheid te laten worden, moet echter aan verschillende voorwaarden worden voldaan. Ten eerste zullen de kunststoffen van Vioneo duurder uitvallen dan de conventionele kunststoffen. Daarom moeten we het gebruik van dit soort plastic in de productieketen aanmoedigen en de prijzen controleren, zodat deze overgang niet wordt gebruikt om de prijzen voor de consument buitensporig te verhogen. Ten tweede moeten we publieke productiecapaciteit ontwikkelen voor groene elektriciteit en waterstof, zodat we beide in

grote hoeveelheden en tegen lagere prijzen kunnen aanbieden. Dit is de voorwaarde om dit soort projecten te laten werken en, meer nog, uit te breiden. Ten derde moet deze transitie plaatsvinden binnen een georganiseerd en gepland kader. Het is bijvoorbeeld absurd dat het proefproject Power to Methanol onlangs is stopgezet.

De staalindustrie in slechte staat en bedreigd door delokalisatie

De Europese staalindustrie maakt momenteel de ergste crisis door sinds de economische en financiële crisis van 2009, met een historische productiedaling en sterke internationale concurrentie. In 2023 bereikte de ruwstaalproductie in de EU het laagste niveau ooit. De interne vraag daalt en in heel Europa worden hoogovens gesloten, waardoor duizenden jobs op de tocht komen te staan.

China, 's werelds grootste staalproducent, ziet de binnenlandse vraag vertragen als gevolg van de afnemende behoefte aan infrastructuur en de crisis in de vastgoedsector. Daardoor exporteert het een steeds groter deel van zijn productie. Mary-Françoise Renard, een econome die gespecialiseerd is in economische betrekkingen met China, legt uit dat de Europese staalindustrie het moeilijk heeft om te concurreren met de Chinese productie, zowel in termen van kwantiteit als kwaliteit, omdat China de afgelopen twintig jaar zwaar heeft geïnvesteerd in de modernisering van zijn staalindustrie. In Europa daarentegen zijn een aantal fabrieken sterk verouderd en hebben ze moeite om te moderniseren door een gebrek aan investeringen en het ontbreken van een echt Europees industriebeleid.²⁶

In het Verenigd Koninkrijk heeft Tata Steel net zijn laatste hoogoven gesloten. De vakbond hekelt wat zij «industriële vandalisme» noemt, waarbij werknemers de prijs betalen voor een transitie die te laat komt, met te weinig financiering, na jaren van onderinvestering.²⁷ In Duitsland kondigt ThyssenKrupp aan duizenden banen te zullen schrappen om «winstgevender te worden».²⁸ «Als de sector minder dan 30 procent krimpt in Europa, dan komen we goed weg. Maar ik vrees dat het meer wordt», zegt Geert Van Poelvoorde, CEO van ArcelorMittal Europe.²⁹

Bij ongewijzigd beleid ziet de toekomst van de staalindustrie er niet veelbelovend uit. Ook hier zijn de Europese grootindustriële weinig

Ook de chemie en de staalindustrie, twee pijlers van de Europese economie, worden vandaag ernstig bedreigd.

enthousiast om te investeren. Om groen staal te produceren, moeten op coke draaiende hoogovens worden vervangen door DRI-installaties³⁰ die werken op hernieuwbare waterstof en door vlamboogovens (EAF). In afwachting van de beschikbaarheid van hernieuwbare waterstof kunnen DRI-installaties alvast op aardgas werken, wat al een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot oplevert in vergelijking met de coke die verbrand wordt in traditionele hoogovens. ArcelorMittal had verschillende investeringen in deze groene technologieën gepland in Gent, Frankrijk, Duitsland en Spanje. Tata Steel en ThyssenKrupp hadden gelijkaardige plannen.

De energiecrisis heeft deze plannen echter grondig ontwricht. Geconfronteerd met stijgende energiekosten (gas en elektriciteit) en onzekerheid over de toekomstige productie van goedkope hernieuwbare energie, aarzelen de Europese staalgiganten om de nodige investeringen te doen. De Duitse staalproducent ThyssenKrupp wil de plannen herbekijken en zegt dat het «andere opties overweegt» dan DRI.³¹ Tata Steel wil in het Verenigd Koninkrijk enkel investeren in een elektrische oven en niet in een DRI-installatie, terwijl de situatie voor de Tata-vestiging in het Nederlandse IJmuiden onzeker blijft. ArcelorMittal heeft ook aangekondigd dat een deel van zijn investering in de productie van groen staal in Europa ter discussie staat. Vandaag zouden de DRI-installatieprojecten in Bremen en Eisenhüttenstadt, evenals die in Asturië, zelfs zijn stopgezet.³² De projecten in Duinkerken en Gent worden nog bestudeerd. Een beslissing over investeringen in Frankrijk en/of België wordt begin 2025 verwacht.

Ondertussen onderzoekt ArcelorMittal de mogelijkheid om te investeren in nieuwe DRI-faciliteiten buiten Europa, in regio's waar energie goedkoper is. Het voorgereduceerde ijzer dat op deze locaties wordt geproduceerd zou vervolgens naar Europa getransporteerd worden, waar enkel elektrische ovens zouden worden gebouwd om het voorgereduceerde ijzer te smelten en te verwerken. Dit zou betekenen dat het hart van de staalproductie, namelijk het reductieproces van ijzererts, hier zou weggaan.

De moeilijkheden die het management van ArcelorMittal ondervond, hebben vooral te maken met transport. Voorgereduceerd ijzer

is extreem gevoelig voor oxidatie wanneer het wordt blootgesteld aan zuurstof of vocht. Om het te vervoeren zijn speciaal uitgeruste schepen nodig, wat voor hoge bedrijfskosten zorgt. Bovendien is het voor een maximale energie-efficiëntie beter om voorgereduceerd ijzer onmiddellijk, terwijl het nog heet is, te smelten in elektrische ovens. Voorgereduceerd ijzer smelten dat al is afgekoeld, vereist veel meer energie, wat opnieuw leidt tot hogere bedrijfskosten. ArcelorMittal heeft echter onlangs een ultramoderne DRI-installatie in Texas gekocht. De locatie in Texas, met zijn eigen diepwaterhaven, is in staat om voorgereduceerd ijzer van hoge kwaliteit te produceren dat speciaal is ontwikkeld om de problemen in verband met transport en behandeling te overwinnen.³³ Geert Van Poelvoorde, CEO van ArcelorMittal Europe, heeft al aangekondigd dat de groep een tweede faciliteit van dit type bouwt in Texas om het daar geproduceerde materiaal wereldwijd te exporteren.³⁴ Meer recent verklaarde de CEO van ArcelorMittal Europe echter ook: «We investeren ondertussen onverminderd voort in Brazilië, India en Canada. De Europese tak is vooralsnog de grootste van de groep, maar we zien de krimp onder onze ogen gebeuren. ArcelorMittal is nog steeds een Europees bedrijf met hoofdkantoor in Luxemburg, maar de groep zal haar gewicht beginnen te verschuiven»³⁵

De recordwinsten die ArcelorMittal in 2021 en 2022 dankzij zijn werknemers in Europa boekte, worden nu door het management van de groep gebruikt om een mogelijke verplaatsing van de activiteiten te financieren.

Europa moet een eigen koers uitzetten, onafhankelijk van de Verenigde Staten en China.

De Europese Unie heeft al tientallen jaren geen proactief industriebeleid om strategische industriële sectoren te versterken. In plaats daarvan is de industriële ontwikkeling aan de markt overgelaten. In de jaren 2000 zette de EU aan de hand van de Lissabonstrategie in op concurrentievermogen door middel van vrijhandel, deregulering van de arbeidsmarkt en privatisering. Vanaf de jaren 2010 heeft de focus op besparingen geleid tot een decennium aan stagnatie en onderinvestering door de overheid. Europa is een tanende wereldmacht geworden,

De hoge energieprijzen vormen nu de grootste bedreiging voor de toekomst van de industrie in Europa en België.

die steeds verder achteropraakt in de race tegen de Verenigde Staten en intussen zelfs werd ingehaald door China.

De impact van de Covid-pandemie heeft het debat over Europese herindustrialisatie opnieuw aangewakkerd, een debat waarin het argument om strategische waardeketens opnieuw toe te eigenen een hoofdrol speelt. Dit heeft geleid tot het investeringsplan NextGenerationEU, ter waarde van 750 miljard euro, dat door de EU onderling wordt gefinancierd. Maar omdat de uitvoering van dit plan aan de privésector en de EU-lidstaten werd overgelaten, leverde dit een lappendeken aan nationale maatregelen op. Er is geen sprake van een gemeenschappelijke strategische impuls, noch van een echt samenhangend industriebeleid. De oorlog in Oekraïne verergerde vervolgens de Europese industriële crisis, vooral door het verlies aan concurrentievermogen toen de import van het goedkope gas uit Rusland werd stopgezet.³⁶

Andere landen hebben daarentegen andere keuzes gemaakt. China heeft de afgelopen jaren bijvoorbeeld massaal geïnvesteerd in zijn infrastructuur en industrie. Er worden ook aanzienlijke middelen ingezet voor onderzoek en ontwikkeling, zo beperkt het land zich niet langer tot eenvoudige processen of tussenproducten. China ontwikkelt zijn eigen technologie en hoogwaardige producten, waardoor het land nu een toonaangevende positie bekleedt in talrijke technologieën van de toekomst.

Volgens een recent rapport van het Australian Strategic Policy Institute is China koploper in 37 van de 44 geanalyseerde geavanceerde technologie sectoren, die uiteenlopen van elektrische batterijen tot communicatie op basis van 5G- of 6G-technologieën. De Verenigde Staten behouden hun leiderspositie in slechts zeven technologieën, zoals vaccins, kwantumcomputing en ruimtelanceersystemen.³⁷ Europa daarentegen staat vrijwel buitenspel.

De afgelopen vijftien jaar ontpopte China zich tot kampioen van de elektrische auto. Volgens Secafi, een Frans bedrijf gespecialiseerd in economische en industriële analyse en advies, baseert het Chinese beleid zich op drie pijlers:³⁸

→ Centrale planning: productiedoelstellingen, een plan voor de installatie van oplaadstations, mobilisatie van de verschillende overheidsniveaus (nationaal, provinciaal en lokaal), bouw van de hele productieketen (van grondstoffen tot afgewerkte producten) ...

→ Technologisch leiderschap: massale steun aan onderzoek en ontwikkeling, geleidelijke en permanente verhoging van de te bereiken technologische normen...

→ Een beleid ten gunste van het gebruik: aanmoediging van de aankoop van elektrische voertuigen, stimulatie van de massaproductie van goedkope voertuigen, aanbod van een breed scala aan laadpalen (het Europese gemiddelde bedraagt 13 voertuigen per (openbare) laadpaal, in China bedraagt dat 7 voertuigen per paal) ...

Koen Schoors, econoom aan de Universiteit Gent, bevestigt dat China ver voor ligt op Europa: «Europa heeft eigenlijk heel lang de bouw van elektrische wagens uitgesteld. China is al 10 tot 15 jaar strategisch bezig die hele sector uit te bouwen. Niet alleen de autoproductie-sector, maar ook de hele batterijsector. Alles van elektrificatie. En als je eerlijk bent, moet je zeggen dat ze nu een technologische voorsprong hebben. Dat is de voornaamste reden waarom ze die elektrische auto's zo goedkoop kunnen maken.»³⁹

Als reactie op de snelle ontwikkeling van China nemen de Verenigde Staten steeds meer protectionistische maatregelen. Ze hebben een omvangrijk subsidieprogramma op poten gezet, de Inflation Reduction Act. Op deze manier willen ze investeringen lokken in de industriële sectoren van de toekomst, zoals batterijen, windmolens en andere veelbelovende technologieën. Washington aarzelt niet om rechtstreeks contact op te nemen met onze industrie om deze naar de andere kant van de Atlantische Oceaan te lokken. Audi wil bijvoorbeeld zijn assemblagefabriek voor de Q8 e-tron verplaatsen naar Mexico, waar het ook Amerikaanse steun kan genieten. En ArcelorMittal zal aanzienlijke subsidies ontvangen voor zijn investeringen in Texas. Om deze enorme subsidies te financieren, maken de Verenigde Staten gebruik van de energieafhankelijkheid van de Europese Unie. «Vorig jaar importeerde

De Europese Unie heeft de ontwikkeling van haar industrie in handen van de markt gelaten.

Europa maandelijks gemiddeld 40 miljard euro aan fossiele brandstoffen. Dat is meer dan 1 miljard euro dat per dag via de tank van onze wagens letterlijk in rook opgaat.

Dat is meer dan 1 miljard euro dat per dag

uit uw en mijn portefeuille verdwijnt, en Europa verlaat om nooit meer terug te keren. Dat geld stroomt onder meer naar de Verenigde Staten, waar president Joe Biden het gebruikt om de economie te vergroenen en de industrie weg te lokken uit Europa”,⁴⁰ aldus onderzoeker Joannes Laveyne van de Universiteit Gent.

Nu we geconfronteerd worden met deze achterstand, denken sommigen dat we de Europese industrie gaan redden door ook de subsidiekraan open te draaien en de Europese markt af te scherm.

Het Green Deal Industrial Plan, gelanceerd door de Europese Commissie, baseert zich op drie pijlers. Ten eerste deregulering van beschermende maatregelen voor werknemers en het milieu. Ten tweede directe en indirecte steun die vooral de grote multinationals ten goede komt, zoals subsidies die vrijwel onvoorwaardelijk worden toegekend. Ten derde laat de Europese Unie multinationals indirect meebeslissen over haar beleid via raadplegings- of adviesplatforms, boven op de publiek-private partnerschappen.

Maar dit volstaat niet voor de grootindustrie, ze eist nog meer en drijft de prijzen verder op. De economische krant The Financial Times noemt het zelfs een ‘wereldwijde subsidieoorlog’. In februari 2024 ondertekenden zo’n zeventig CEO’s van grote energie-intensieve industriële groepen de Verklaring van Antwerpen voor een Europees Industrieel Pact, ter attentie van de nieuwe Europese Commissie. De top, die plaatsvond op de BASF-vestiging in de Antwerpse haven, zette twee belangrijke prioriteiten op de agenda: enerzijds de invoering van een subsidiebeleid dat vergelijkbaar is met dat van de Verenigde Staten, met gelijkwaardige steun in Europa, anderzijds de wens om de regelgeving af te bouwen. Kortom, meer geld en minder regels.

Het probleem is wel dat deze aanpak niet werkt. In een subsidieoorlog zijn we altijd verliezende partij. «Multinationals zijn simpelweg subsidiejagers geworden», zegt de directeur van het Kiel Institute, een gerenommeerde Duitse economische onderzoeksgroep.

Tegenwoordig financieren regeringen de investeringen die bedrijven normaal gesproken op zich nemen, ook al boeken die superwinsten. Bovendien houden deze bedrijven de door de nieuwe fabrieken en dankzij deze overheidsinvesteringen gemaakte winst voor zich. In België merken we de resultaten van deze strategie al op: bedrijven steken de cadeautjes in hun zak, maar als ze elders een betere deal krijgen, verhuizen ze toch.

Protectionistische maatregelen nemen in Europa is ook niet zonder risico. «Als wij een heffing invoeren op bijvoorbeeld de import van staal, is de kans groot dat onze handelspartners een heffing invoeren op afgewerkte producten die wij uitvoeren, zoals auto’s, computers of airbussen. Voor je het weet zit je in een ‘handelsoorlog’», waarschuwt Jos Delbeke, econoom en professor aan de KU Leuven en voormalig directeur-generaal voor Klimaatactie bij de Europese Commissie. Over Chinese voertuigen gesproken, waarschuwt Tommaso Pardi ook dat het «moeilijk voor te stellen is dat hun commerciële doorbraak gestopt kan worden. China blijft namelijk veruit de grootste markt ter wereld voor Duitse fabrikanten.» Een handelsoorlog met China kan negatieve gevolgen met zich meebrengen voor de Europese industrie: Audi, BMW, Mercedes en Volkswagen verwezenlijken tussen de 30 en 40 procent van hun omzet in China. In de auto-industrie wordt ook gevreesd dat China als reactie hierop de situatie voor Europese autofabrikanten zou kunnen bemoeilijken door extra belastingen te heffen op de export van batterijen, die essentieel zijn voor de productie van elektrische voertuigen in Europa. Juist daarom verzet de Duitse industrie, maar ook de Stellantis-groep, zich tegen een verhoging van de invoerbelastingen. Nadat de Europese Commissie besloot om douanerechten te heffen op Chinese elektrische auto’s, dreigde China met een verbod op Europees varkensvlees. Spanje, Europa’s grootste varkensvleesproducent, zou het hardst worden getroffen, maar ook de Belgische boeren zouden niet worden gespaard. «We hebben geen behoefte aan een nieuwe handelsoorlog en Spanje wil constructief deelnemen aan de zoektocht naar een compromis tussen China en de Commissie»,⁴¹ zei de Spaanse premier Pedro Sánchez. De baas van de chemiereus BASF vreest eveneens voor een handelsoorlog: «China is de sleutel omdat het in 2030 de helft van de globale markt zal beheersen. En drie kwart van alle groei zal dan uit

China ontwikkelt zijn eigen technologie en hoogwaardige producten

China komen. Het grootste risico is het geopolitieke conflict tussen China en de Verenigde Staten dat steeds groter wordt. We hopen op een pragmatische oplossing. China in een hoek drijven is niet de oplossing.»⁴²

De Verenigde Staten zijn zelfvoorzienend in energie, staan verder op technologisch vlak en beschikken over een ongeëvenaarde militaire macht. Vanuit deze positie proberen ze de rest van de wereld te onderwerpen. Europa deelt deze situatie niet en heeft er geen baat bij om de VS te volgen in een bloklogica, die alsmaar vijandiger wordt. Integendeel, Europa loopt het risico om veel te verliezen als ze alsmaar meer ondergeschikt wordt aan de VS op economisch, politiek, militair en internationaal vlak.

Europa moet zijn eigen koers varen, met een beleid op basis van overheidsinvesteringen in strategische sectoren en internationale samenwerking, weg van de groeiende rivaliteit tussen de Verenigde Staten en China.

Negen principes om de Europese industrie te redden

Als we het overlaten aan de regeringen, de grote multinationals en hun experts, stevenen we regelrecht af op een ramp. De wereld van de arbeid heeft nood aan een eigen strategie. Sinds de COVID-19-crisis trekken de vakbonden terecht aan de alarmbel en roepen ze op tot een nieuwe industriële strategie in Europa:⁴³ «De nieuwe industriële strategie voor Europa moet een routekaart zijn voor de versnelling van het industriële herstel en ter voorkoming van onomkeerbare schade aan banen en competenties.» Hoe meer tijd er verstrijkt, hoe groter het probleem wordt. Tot het punt dat het «een existentieel probleem» wordt, zoals het Draghi-rapport aangeeft. Pas sinds kort wijzen een aantal opiniemakers ons op de technologische achterstand van het oude continent.

Maar hun bewustwording blijft vaak beperkt, komt te laat en mist vooral een visie en een plan om in Europa weer een echt industriebeleid te ontwikkelen. Sommige spelers, die de (neo)liberale dogma's ingelepeld kregen, denken nog altijd dat de markt het probleem zal oplossen. De multinationals aarzelen om de nodige investeringen te doen en de technologische ommekeer van morgen waar te maken. Maar al te vaak verkwisten ze de geproduceerde rijkdom aan dividenden of jagen ze op subsidies zonder enige echte strategie. De staat grijpt niet in en laat de sleutels van de industriële toekomst in handen van multinationals die ons continent links laten liggen als andere continenten rendabeler zijn of guller met subsidies.

Om het hoofd te bieden aan de uitdagingen hebben we nood aan een toekomstvisie en een plan. We moeten ook opnieuw nadenken over mogelijke acties zodat die een echte rol spelen in het nieuwe industriebeleid. Vroeger werden de belangrijke keuzes in het industriebeleid overgelaten aan de markt en een paar multinationals, maar aan die tijd moet nu echt een einde komen. Overheidsinterventie in het nieuwe industriebeleid moet zowel directer als flexibeler zijn, zodat

alle talenten, al de energie en al het potentieel van de arbeidersklasse, de onderzoekers, de ingenieurs enzovoort kunnen worden ontwikkeld. Hieronder zetten we een reeks principes uiteen om de Europese industrie te redden en te ontwikkelen.

1 «De industrie is van ons!»

«Volkswagen zal de vruchten plukken van het verzet dat het topmanagement heeft gezaaid. Als VW het leiderschap wil heroveren, zal dat niet gaan zonder zijn werknemers. Voor ons kan er geen sprake zijn van fabriekssluitingen of massaontslagen. VW moet met een robuust toekomstplan komen, de bureaucratie aan banden leggen en een reeks aantrekkelijke modellen ontwikkelen.» Dat is de reactie van de Duitse vakbond IG Metall op de poging van het management van VW om 'kosten te besparen' door de werknemers te laten opdraaien voor zijn strategische fouten.

Of het nu gaat om de arbeiders in de productielijnen, de technici die de machines soepel doen draaien, de ingenieurs die de industriële processen optimaliseren of de onderzoekers die oplossingen bedenken voor een duurzamere toekomst, de industriële transitie kan alleen slagen als de werkende klasse en de vakbonden er volledig bij betrokken zijn.^{44 45} Zoals Roel Berghuis, een vakbondsman die in Nederland bekend is geworden door de door hem geleide strijd in 2020 tegen een afvloeiingsplan van staalgigant Tata Steel en voor toekomstige investeringen in de staalindustrie, aangeeft: «We moeten met de vakbond het heft zelf in handen nemen. Als je je nek niet durft uit te steken, kom je gewoon geen stap verder. Elke vakbond moet zich veel meer verdiepen in de toekomst van haar sector. Als je daar als vakbond geen visie over hebt, laat je het aan anderen over...»⁴⁶ «Je praat niet over ons zonder ons», zegt Cihan Lacin, die Roel Berghuis opvolgde als hoofd van de vakbond FNV Tata Steel.

In Frankrijk waarschuwde de CGT Renault al in 2020 dat een succesvolle overgang naar elektrische mobiliteit gepaard moet gaan met de productie van betaalbare voertuigen voor de werkende mensen. In Nederland heeft de vakbond bij Tata Steel het voortouw genomen en een plan voor de toekomst van groene staalproductie opgesteld, tegen de achterhaalde visie van het management in. De werknemers

en vakbonden van Audi brachten op 16 september 10.000 mensen bijeen in de straten van Brussel met de eis voor een industriële toekomst, die naam waardig.

De jacht van de aandeelhouders op kortetermijnwinsten in combinatie met het blinde vertrouwen van de politieke wereld in 'de markt' heeft ons naar de huidige industriële crisis geleid. De aandeelhouders en politici moeten ophouden beslissingen te nemen over de hoofden van de werkende klasse heen, zonder de werkende klasse en uiteindelijk tegen de werkende klasse in. De boodschap van 16 september 2024 is duidelijk: «De industrie is van ons! We weigeren de slachtoffers te zijn van politieke en economische beslissingen die boven ons hoofd genomen worden.»

2 Moratorium op de sluiting van ondernemingen die essentieel zijn voor de overgang

Om het hoofd te bieden aan de huidige crisis in de industrie moeten we de industriële paradepaardjes van het continent beschermen en volgende noodmaatregel invoeren: een moratorium op de sluiting van ondernemingen die essentieel zijn voor de industriële omschakeling, zowel in België als in Europa. We kunnen niet toestaan dat multinationals eenzijdig overgaan tot de sluiting van vestigingen die juweeltjes van technologie en innovatie zijn. Elke sluiting betekent niet alleen het verlies van banen maar ook van onschatbare knowhow.

Audi Brussel bijvoorbeeld is een ultramoderne fabriek die alle soorten modellen kan produceren. De werknemers, van handarbeiders tot ingenieurs, hebben een uitzonderlijke knowhow opgebouwd. Ze hebben meer dan een miljoen uur opleiding gevolgd om de productie van elektrische auto's onder de knie te krijgen. Daarvóór produceerden ze voertuigen met inwendige verbranding. Ze zijn dus polyvalent en beschikken over waardevolle vaardigheden voor de toekomst van de auto-industrie. De sluiting van zo'n locatie zou niet alleen een sociaal drama zijn, maar ook een grote strategische fout voor de industriële toekomst van onze regio. Het zou betekenen dat alle expertise in de

De industriële transitie kan maar slagen als de werkende klasse en de vakbonden er volledig bij betrokken worden.

technologieën van morgen verloren gaat.

3 Grote Europese industriële projecten.

Verskillende grote Europese publieke of semipublieke projecten hebben kennis, knowhow en investeringen geconcentreerd.

Het CERN (European Centre for Nuclear Research) bijvoorbeeld, een van de grootste en beroemdste onderzoekscentra voor deeltjesfysica ter wereld, ligt op de grens tussen Zwitserland en Frankrijk. Het is de thuisbasis van de Large Hadron Collider (LHC), een enorme deeltjesversneller die duizenden wetenschappers van over de hele wereld in staat stelt om de fundamentele bestanddelen van het universum te bestuderen. Het belangrijkste doel van het CERN is om de fundamentele wetten van de fysica te begrijpen, waardoor Europa een vooraanstaande positie inneemt op het gebied van fundamenteel natuurkundig onderzoek.

Een ander voorbeeld is het Europees Ruimteagentschap, waarin niet minder dan tweeëntwintig Europese landen samenwerken. Het heeft de ontwikkeling mogelijk gemaakt van een heel economisch, wetenschappelijk, technologisch en industrieel ecosysteem voor projecten zoals de Ariane-draagrazet, het Europese satellietplaatsbepalingssysteem Galileo en het Copernicusprogramma, gewijd aan aardobservatie, met name voor milieumonitoring en rampenbeheer.

Op dezelfde manier is Airbus een wereldkampioen in de luchtvaartindustrie geworden door Frankrijk, Duitsland, Spanje en het VK vanaf het begin samen te brengen. Het bedrijf speelt nog steeds een centrale rol in de technologische en industriële ontwikkeling van Europa.

Ook het project voor de bouw van Europa's grootste groene energiecentrale in de Noordzee is een samenwerkingsinitiatief van maar liefst negen landen.

Natuurlijk hebben al die projecten hun beperkingen en worden ze vaak schromelijk ondergefinancierd of te veel aan de particuliere sector overgelaten, zoals het geval is met Airbus of het windmolenpark in de Noordzee. Toch tonen ze aan dat industriële en technologische ontwikkeling afhankelijk is van grote Europese industriële projecten.

Het beleid om de financiering en hulp te versnipperen, of de pogingen van multinationals om regeringen met elkaar te doen wedijveren en zo in elk land subsidies te bekomen, is geen doeltreffende

strategie en een bron van verspilling. In januari 2024 beloofde Frankrijk ArcelorMittal bijvoorbeeld nog meer overheidssteun als de staalgigant zou investeren in Duinkerken, mogelijk ten koste van de vestiging in Gent (België). In een reactie in mei van datzelfde jaar stemde de Belgische regering toe om meer overheidssteun te geven als er in Gent zou geïnvesteerd worden. Al die concurrentie leidt evenwel niet tot meer industriële projecten, het creëert buitenkansen voor een paar multinationals, maar kost de gemeenschap uiteindelijk meer. Of het nu gaat over energie, mobiliteit, isolatie, gezondheid of de digitalisering van de economie, het is essentieel om kennis, knowhow en investeringen te concentreren rond grote Europese projecten onder leiding van de gemeenschap.

4 Energie: de onzichtbare hand van de markt vervangen door de vastberaden hand van de overheid.

Er kan geen industriële transitie plaatsvinden zonder overvloedige, goedkope, groene energie. Dit is een van de belangrijkste uitdagingen en de oplossing ervan is een essentiële basis voor de industriële omschakeling.

De overgang van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie is «een drastische maatschappelijke verandering die goed moet worden voorbereid», waarschuwt Elia, de Belgische elektriciteitsnetbeheerder, die onlangs een rapport over dit onderwerp publiceerde. Volgens Elia zal het elektriciteitsverbruik in België naar schatting verdubbelen tegen 2050. De huidige productiecapaciteit in België en de al besliste investeringen kunnen slechts de helft van de toekomstige behoeften dekken.⁴⁷ Daarom «is er dringend nood aan een langetermijnvisie om de koers uit te zetten voor de verre toekomst», aldus het rapport. Zonder die strategie zal België afhankelijker worden van de invoer van elektriciteit, wat een negatieve impact zal hebben op de prijzen en de energieautonomie van het land.

Er is in Europa geen gebrek aan potentieel om dit driedelige doel te bereiken. Voor windenergie kan Europa rekenen op zijn Atlantische en Noordzeekusten. Het kan bijvoorbeeld ook rekenen op zijn bergen en rivieren voor hydro-elektrische energie. En rond de Middellandse Zee

We moeten
de industriële
paradepaardjes
van het continent
beschermen

kan ons continent het potentieel van zonne-energie benutten.

Wat de productie van hernieuwbare energie betreft, is de Noordzee de belangrijkste troef van België en Noord-Europa. Maar zoals we hebben gezien, houden de investeringen geen gelijke tred met de behoeften. Voor de ontwikkeling van die sector mogen we ons dus niet laten tegenhouden door de grillen van de vrije markt. Vandaar ons voorstel voor de oprichting van een nationaal publiek energiebedrijf, dat eerst massaal zal investeren in nieuwe offshore windturbines. Een dichtbevolkt land als België met een wisselvallig klimaat zal natuurlijk nooit volledig zelf over de nodige hernieuwbare energie kunnen beschikken. Daarom moeten we onze krachten bundelen met die van de andere landen aan de Noordzee. Als we de industrie en de werkgelegenheid in België willen verankeren en een klimaatneutrale toekomst willen garanderen, hebben we overheidsinvesteringen en overheidscontrole op de prijzen nodig. En wel meteen. We moeten een einde maken aan het beleid dat de sleutels voor onze energiebevoorrading in handen geeft van multinationals zoals Engie Electrabel.

Ook de ontwikkeling van waterstoftechnologie moeten we als een strategische kwestie beschouwen. Niet alleen voor de opslag van energie, maar ook om de industrie los te weken van fossiele brandstoffen. Er zal voldoende hernieuwbare elektriciteit moeten worden opgewekt om via elektrolyse water te splitsen in waterstof en zuurstof, zodat de bedrijven er gebruik van kunnen maken. Onze havens, en dan voornamelijk die van Antwerpen met zijn petrochemische cluster en Gent met zijn staalindustrie, zullen knooppunten moeten worden van deze noodzakelijke technologie. Daarom willen we de ontwikkeling van de technologie, de productie en het transport van waterstof onder publieke controle brengen. Door de controle op heel de waterstofketen zal de staat over een krachtige hefboom beschikken om het industriebeleid te sturen.

5 De overheid in het centrum van de ontwikkeling van infrastructuur en het stimuleren van de vraag.

De tweede hoeksteen van de industriële transitie is de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur voor de industrie van de toekomst.

Dit betreft alle infrastructuur voor energieproductie, in het bijzonder de productie en opslag van waterstof; de ontwikkeling van een netwerk van laadpunten; de ontwikkeling van een uitgebreid netwerk van goederen- en hogesnelheidstreinen, stadsverwarmingsnetwerken; een plan voor de isolatie van gebouwen ...

Zoals Peter Mertens uitlegt in zijn nieuwste boek Mouterij: «De [Europese] Unie heeft dringend een industrieel plan nodig met publieke investeringen. (...) Het initiatief moet nu bij de overheid liggen, met een publiek investeringsplan in energie, transport, huisvesting, zorg en digitalisering.»⁴⁸ De PVDA werkte dat plan uit in Doe de Switch. Een plan dat haaks staat op het huidige beleid van subsidies en garanties om de winstgevendheid van investeringen door privémultinationals te garanderen. We willen dat gemeenschapsgeld wordt gebruikt voor publieke investeringen, onder overheidscontrole en die tegemoetkomen aan de grote sociale noden en ecologische behoeften van onze tijd.

Door middel van een beleid van overheidsinvesteringen zou de staat afzetmogelijkheden voor de industrie kunnen garanderen en tegelijk sociale en milieunormen kunnen opleggen. En dit kan de industriële overgang versnellen en tegelijk de banen en arbeidsomstandigheden in de industrie beschermen.

6 Massaal investeren in onderzoek en ontwikkeling

«Sinds 2000 vertienvoudigde China zijn investeringen in onderzoek en ontwikkeling. Het geeft er vandaag 560 miljard dollar per jaar aan uit, nauwelijks minder dan de Verenigde Staten. De Europese Unie blijft ter plaatse trappelen met 380 miljard dollar.⁴⁹ Verwonderlijk is het dan ook niet dat Chinese hightechbedrijven zich naar boven werken», legt Peter Mertens uit in Mouterij.

De Europese Unie moet ook massaal investeren in onderzoek en ontwikkeling, op basis van een toekomstvisie. De staat moet industrieën dwingen om hun winsten te herinvesteren in innovatie, in plaats van kolossale dividenden uit te keren. Je kunt niet tegelijk een grote industriële ommekeer maken en recorddividenden behouden.

Aandeelhouders moeten hun portefeuille opentrekken. Zo kunnen we de industrie positioneren voor de technologieën van de toekomst, in plaats van de verouderde recepten uit het verleden te hanteren.

7 Bindende normen opleggen aan producenten, inzake wat en hoe er wordt geproduceerd.

De jacht op kortetermijnwinst van Europese autofabrikanten heeft geleid tot een industriële crisis. We moeten ze dwingen om massaal goedkope elektrische voertuigen te produceren in plaats van nicheproducten voor de rijken. Want zonder massaproductie kan er geen transitie naar elektrische voertuigen plaatsvinden. «Europese fabrikanten (...) zouden erin kunnen slagen het op te nemen tegen de Chinese concurrenten (...) op voorwaarde echter dat ze van het lagere marktsegment een Europese prioriteit maken, met name vanuit het oogpunt van technische en milieureggeving», zegt Tommaso Pardi.

De CGT Renault ging dezelfde kant op en verdedigde - reeds in 2020 (!) - de productie van «duurzame auto's van hoge kwaliteit tegen redelijke verkoopprijzen, met lage gebruikerskosten (verbruik en onderhoud)». De bond stelde zelfs dat «de elektrische auto (...) geen luxe [mocht] zijn, voorbehouden aan de rijken. Renault kan snel een kleine, milieuvriendelijke auto op de markt brengen die goedkoop is en banen creëert. Deze auto, bedacht en ontworpen door ingenieurs en technici van Renault, bestaat al, hij hoeft alleen nog maar gebouwd te worden. Hij is modern, ontworpen om aan veeleisende veiligheidseisen te voldoen, met een ongeëvenaarde CX en dus een laag brandstofverbruik. Hij kan worden opgeladen via een standaard stopcontact. Met een actieradius van ca 120 km kan hij zonder subsidie qua gebruikerskosten concurreren met een instapmodel Twingo voor woon-werkverkeer.⁵⁰ Dit alles voor een verkoopprijs, exclusief batterij, van nog geen 10.000 euro (+ 25 euro per maand voor batterijhuur).» Vier jaar later zouden we technisch en financieel zelfs nog beter kunnen presteren.

Er moeten maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat dividenden opnieuw worden geïnvesteerd in de industriële transitie. «Eén ding is duidelijk: Volkswagen moet de productiekosten verlagen in zijn fabrieken in Duitsland. Dit is de enige manier voor het merk om

genoeg geld te genereren voor toekomstige investeringen»,⁵¹ zegt de directie van de Volkswagen-groep. Hoog tijd om het tij te keren. Niet de werknemers die de rijkdom produceren, maar de aandeelhouders moeten de budgettaire aanpassingsvariabele zijn. De werknemers doen de industrie draaien, niet de aandeelhouders. Om te kunnen investeren in onderzoek en ontwikkeling voor de technologieën van de toekomst, moet de auto-industrie snijden in haar winstmarges en dividenden.

En wat voor de auto-industrie geldt, geldt voor het geheel van de industriële sectoren. De staat moet ingrijpen en investeren om een transformatie van onze productieprocessen af te dwingen: productie van groene energie en groen staal (DRI), ontwikkeling van koolstofarme chemie, enz.

8 Een beleid van internationale samenwerking op alle niveaus: economisch, technologisch en academisch.

Door China te beschrijven als een «systemische rivaal» die moet worden uitgeschakeld, willen de Verenigde Staten ons steeds verder meeslepen in een conflict met China. Maar het zal Europa beter uitkomen als het deze Koude Oorlog-logica verwerpt.

Zoals Peter Mertens uitlegt: «Een ongebonden Europa kan niet zonder diversificatie van politieke en commerciële relaties. Hoe meer partners Europa verliest, hoe afhankelijker we worden van een ander land. In plaats van ons op te sluiten in blokken of 'strategische allianties' is het beter een brede waaier van relaties aan te gaan. Dan zijn we beter gewapend om chantage tegen te gaan⁵² en niet te zwichten voor wie de Unie wil loskoppelen van andere delen van de wereld.»⁵³

Zonder samenwerking met landen met een technologische voorprong, essentiële grondstoffen of economische afzetmarkten is de industriële en klimaattransitie van Europa niet mogelijk.

Tot slot moeten we met betrekking tot de overcapaciteit in de productie en de internationale concurrentie de dialoog aangaan en initiatieven nemen zoals die die in 2016 in de staalindustrie zijn genomen. Dat jaar vormden 's werelds 33 grootste staalproducenten

een Wereldforum voor overcapaciteit in staal. In dat kader stemde China ermee in om zijn staalproductiecapaciteit tussen 2016 en 2020 met bijna 150 miljoen ton te verminderen.⁵⁴

9 Waar vind je de middelen om deze investeringen te doen?

Zoals we hebben gezien, zijn er enorme investeringen nodig om de toekomst van onze industrie veilig te stellen, met name in energietransitie, infrastructuur in de breedste zin van het woord en onderzoek en ontwikkeling. Het rapport van Mario Draghi schat de kosten voor de industrie op meer dan 750 miljard euro per jaar. Het Duitse patronaat schat dat zijn industrie tot 2030 tot 1400 miljard euro zal moeten investeren om concurrerend te blijven en de uitdagingen op het gebied van klimaatverandering, energie en technologie aan te gaan.⁵⁵ Het belangrijkste doel van het patronaat is natuurlijk overheidsgeld te vangen om privéprojecten te financieren, een strategie die een mislukking is gebleken.

Massale investeringen moeten deel uitmaken van een openbare planning en in de eerste plaats gebruikt worden om de openbare infrastructuur te ontwikkelen, vooral in de energiesector, en om onderzoek te financieren. Tegelijkertijd moet de staat multinationals dwingen om hun winsten te herinvesteren in plaats van ze te vergooien aan niet-productieve dividenden.

Op Europees vlak zijn de investeringsuitdagingen enorm. Beleidsmakers antwoorden vaak: «Monopolygeld bestaat niet». Toch werd dit ‘Monopolygeld’ in 2008 gevonden om de banken te redden of om de militaire uitgaven te verhogen onder druk van de Verenigde Staten.

In werkelijkheid zullen de noodzakelijke investeringen veel meer kosten ... als we ze niet doen. Zonder, zal Europa op alle fronten uit zijn voegen barsten: economisch, technologisch, klimatologisch en sociaal.

En die uitstellen zal veel meer kosten.

Om deze transformatie te financieren, is het tijd om hogerop te kijken: de winsten van banken en multinationals, recorddividenden en grote vermogens moeten worden belast. De staat moet niet alleen de middelen van de ultrarijken inzetten om overheidsinvesteringen

te financieren, maar ook multinationals dwingen om te investeren in industriële transformatie. We moeten een einde maken aan het beleid van gratuite giften en multinationals opnemen in een economisch plan. Andere landen en continenten leggen hun grote bedrijven strenge regels op en dwingen ze om een industriële oriëntatie te volgen. Waarom kan Europa niet hetzelfde doen en industriële verplichtingen opleggen aan zijn multinationals?



Europa zal erbij
winnen als ze
de Koude Oorlog-
logica verwerpt

Bijlage: De grijsgedraaide plaat van de buitensporige lonen.

Zoals vaak het geval in tijden van crisis, probeert het grootkapitaal maatregelen tegen de werkende klasse door te duwen, zelfs als die los staan van de problemen waar het om gaat.⁵⁶ Onlangs stelde Pieter Timmermans, directeur-generaal van het Verbond van Belgische Ondernemingen, voor om «ingrijpende maatregelen» te nemen om de «loonkostenhandicap» te bestrijden, die hij ziet als de belangrijkste oorzaak van de huidige moeilijkheden van de sector.⁵⁷ In dezelfde geest stelt Stefaan Michielsens, redacteur van het financiële dagblad De Tijd dat de crisis in de industrie te wijten is aan “de loonkostenstijging veroorzaakt door het mechanisme van de automatische loonindexering».⁵⁸ Partijen zoals de N-VA, CD&V, MR en ook het Vlaams Belang zijn het allemaal eens met dit refrein en herhalen dat «loonkosten» verantwoordelijk zijn voor de industriële crisis. Het Vlaams Belang gaat zelfs zover om te verklaren dat “De doodoener in het verhaal zijn evenwel de loonkosten en de concurrentiepositie van onze bedrijven tegenover die in het buitenland. We moeten er geen doekjes om winden.”⁵⁹

Terwijl andere landen massaal investeren in onderzoek, infrastructuur en technologie om een strategische voorsprong te verwerven in cruciale sectoren zoals elektrische voertuigen en digitalisering, fluiten Timmermans & co hetzelfde deuntje: te hoge salarissen.

Welnu, het industriële probleem in Europa en België is niet dat van het concurrentievermogen van de lonen. Bij Audi Brussels vertegenwoordigen de salarissen slechts 8 procent van de productiekosten.⁶⁰ Geert Bruyneel, voormalig CEO van Volvo Cars in Gent, wijst

erop dat de lonen in Zweden en België weliswaar hoog zijn, maar dat ze slechts 10 procent uitmaken van de kosten voor de eindassemblage van een Volvo en dus niet de belangrijkste kosten zijn. Het is een situatie die we aantreffen in veel geavanceerde industrieën zoals staal en chemie.

Een recent rapport van de Nationale Bank legt zelfs uit dat «volgens macro-economische statistieken de brutowinstmarges van Belgische bedrijven een opwaartse trend vertonen op lange termijn, met een aanzienlijke versnelling sinds 2014. Zelfs na de daling die sinds 2022 in de laatste statistieken wordt waargenomen, is het niveau van deze marges nog steeds erg hoog.» Het rapport voegt eraan toe dat deze marges zo hoog zijn, omdat «de arbeidskosten veel minder zijn gestegen dan de arbeidsproductiviteit, wat samenvalt met de daling van het aandeel van de lonen in het nationaal inkomen».⁶¹

De lonen zijn dus absoluut niet het probleem van de industrie. In feite is het tegenovergestelde waar, want een van de redenen waarom België het beter doet dan onze Duitse burens - waar de economie op de rand van een recessie staat - is de automatische loonindexering. «Dankzij de loonindexering zijn de Belgen blijven consumeren», legt ING-econoom Carsten Brzeski uit, die vanuit Frankfurt de conjunctuur in de landen van de eurozone volgt.⁶² «In België zijn de reële lonen stabiel gebleven, terwijl ze in Duitsland momenteel 4 procent onder het niveau van eind 2020 liggen. «Terwijl de Belgen kunnen blijven uitgeven, sparen de Duitse gezinnen steeds meer en consumeren ze steeds minder, waardoor de economische situatie nog slechter wordt.

- 1 www.nbb.be/fr/articles/evolution-des-marges-beneficiaires-des-entreprises-et-inflation
- 2 www.rtb.be/article/le-chinois-nuode-suspend-son-projet-d-usine-a-dour-un-revers-wallon-qui-en-rappelle-d-autres-11431209
- 3 www.lesechos.fr/monde/europe/lallemagne-senlise-dans-la-crise-et-se-dirige-vers-une-croissance-zero-en-2024-2117412
- 4 «Transformations Paths for Germany as an Industrial Nation», BDI, IW, BCG, september 2024.
- 5 www.diw.de/de/diw_01.c.913454.de/publikationen/wochenberichte/2024_36_2/diw-konjunkturprognose__industrie_stottert_weltweit____deutsche_wirtschaft_stagniert.html
- 6 “The future of European competitiveness”, Mario Draghi, september 2024
- 7 www.lesoir.be/499129/article/2023-03-06/tommaso-pardi-electrifier-des-voitures-lourdes-et-puissantes-est-un-non-sens
- 8 Transport et environnement (2023), “La voiture électrique Made in Europe et abordable est-elle possible?”
- 9 www.audi-press.be/2022-fiscal-year-record-operating-profit-for-audi#
- 10 www.audi-mediacycenter.com/en/press-releases/after-a-solid-fiscal-year-2023-audi-strengthens-and-expands-its-product-portfolio-15957
- 11 Jaarverslag 2023Volkswagen-groep, p. 366
- 12 www.transportenvironment.org/articles/small-and-profitable-why-affordable-electric-cars-in-2025-are-doable
- 13 www.lesoir.be/499129/article/2023-03-06/tommaso-pardi-electrifier-des-voitures-lourdes-et-puissantes-est-un-non-sens
- 14 <https://radio1.be/luister/select/de-ochtend/mogelijk-buitenlandse-investeerdere-audi-fabriek-de-europese-auto-industrie-vertraagt>
- 15 www.standaard.be/cnt/DMF20240918_96681419
- 16 www.hln.be/economie/tot-30-000-banen-bedreigd-bij-volkswagen-in-duitsland-a1c4ea26/
- 17 www.tijd.be/ondernemen/auto/crisis-bij-stellantis-komt-het-hardst-aan-in-belgie/10567312.html
- 18 “The future of European competitiveness”, Mario Draghi, september 2024
- 19 Nationale Bank van België
- 20 www.euractiv.fr/section/energie-climat/news/eolien-offshore-les-europeens-visent-300-gw-en-mer-du-nord-dici-2050/
- 21 www.lecho.be/economie-politique/europe/economie/pour-l-heure-les-projets-eoliens-en-mer-du-nord-brassent-surtout-du-vent/10514574.html
- 22 www.creg.be/nl/publicaties/studie-f2761
- 23 www.eca.europa.eu/en/publications/sr-2024-11
- 24 www.essenscia.be/europese-waterstofstrategie-meer-stimuleren-minder-reguleren/
- 25 www.tijd.be/dossiers/de-verdieping/europa-s-gecompliceerde-dubbelslag-vergroenen-en-industrialiseren-tegelijk/10567028.html
- 26 www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-journal-de-l-eco/la-chine-exporte-sa-surproduction-d-acier-la-siderurgie-europeenne-s-affole-5309563
- 27 www.unitetheunion.org/news-events/news/2024/september/port-talbot-blast-furnace-closure-unite-will-keep-tata-s-feet-to-fire-on-future-jobs
- 28 <https://businessam.be/thyssenkrupp-staaldivisie-ontslagen-aangekondigd/>
- 29 <https://trends.knack.be/nieuws/macro-economie-beleid/overleeft-de-europese-staalindustrie/>
- 30 DRI = Direct Reduced Iron (direct gereduceerd ijzer)
- 31 www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/interrogations-autour-du-plan-acier-vert-de-thyssenkrupp-2123733
- 32 In de woorden van Jeroen Van Lishout, chief operating officer primary van ArcelorMittal België, op een conferentie van het Climate Forum op 3 oktober 2024.
- 33 https://corporate.arcelormittal.com/media/qwghoup1/annual-report-2023_combined.pdf
- 34 <https://trends.knack.be/magazine/geert-van-poelvoorde-arcelormittal-niemand-heeft-baat-bij-een-zelfvernietiging-van-de-europese-staalindustrie-2/>
- 35 <https://trends.knack.be/nieuws/macro-economie-beleid/overleeft-de-europese-staalindustrie/>
- 36 <https://lavamedia.be/fr/politique-industrielle-europeenne-letat-au-service-des-multinationales/>
- 37 www.aspi.org.au/report/critical-technology-tracker
- 38 www.secafi.com/wp-content/uploads/2022/03/N%C2%B09-Lessor-de-la-filiere-electrique-automobile-en-Chine.pdf
- 39 <https://radio1.be/luister/select/de-ochtend/mogelijk-buitenlandse-investeerdere-audi-fabriek-de-europese-auto-industrie-vertraagt>
- 40 www.standaard.be/cnt/dmf20240918_96681419
- 41 www.standaard.be/cnt/DMF20240911_95620020
- 42 Martin Brudermüller, voorzitter van de Raad van Bestuur, BASF in deze WPC Executive Conversation, Martin Brudermüller, chairman and CEO of BASF, Discuss petrochemicals market demand, Players.brightcove.net, geciteerd in Peter Mertens, Mouterij, editions Agone, 2024, p. 151
- 43 www.etuc.org/fr/document/position-sur-la-nouvelle-strategie-industrielle-pour-leurope

- 44 www.solidair.org/artikels/succesvolle-staking-bij-tata-steel-arbeiders-en-samenleving-het-een-strijd
- 45 www.solidair.org/artikels/hoe-de-vakbond-staalgigant-tata-steel-dwingt-om-de-productie-te-vergroenen
- 46 <https://lavamedia.be/klimaatneutraal-met-groen-staal/>
- 47 www.elia.be/fr/actualites/communiqués-de-presse/2024/09/20240924_elia-publishes-blueprint-for-the-belgian-electricity-system-2035-2050
- 48 Peter Mertens, Mouterij uitgegeven door EPO, 2023,
- 49 Peter Mertens, op. cit.
- 50 <https://revue-progressistes.org/2020/04/20/une-strategie-industrielle-au-service-du-progres-social-et-de-la-preservation-de-la-planete/>
- 51 www.hln.be/economie/tot-30-000-banen-bedreigd-bij-volkswagen-in-duitsland-a1c4ea26/
- 52 Blokdenkers zijn politici, industriëlen of intellectuelen die de wereld in antagonistische «blokken» willen verdelen. Het blokdenken leidt de wereld naar een logica die altijd antagonistisch en oorlogszuchtig is.
- 53 Peter Mertens, op. cit. p. 153
- 54 www.senat.fr/rap/r18-649-1/r18-649-11.pdf
- 55 BDI, IW, BCG, «Transformation Paths for Germany as an Industrial Nation», september 2024.
- 56 www.standaard.be/cnt/DMF20240918_96649673
- 57 www.tijd.be/opinie/commentaar/commentaar/Vakbonden-red-de-industrie/10564406
- 58 www.lachambre.be/doc/PCRI/pdf/56/ip005.pdf
- 59 www.lachambre.be/doc/CCRI/pdf/56/ic001.pdf
- 60 www.standaard.be/cnt/DMF20240913_96901758
- 61 NBB, november 2023, www.nbb.be/fr/articles/evolution-des-marges-beneficiaires-des-entreprises-et-inflation
- 62 www.standaard.be/cnt/DMF20240905_95437967

**facebook.com/
LavaTijdschrift**

**instagram.com/
Lava_Tijdschrift**

**twitter.com/
LavaMediaBe**



www.lavamedia.be

Verantwoordelijke uitgever: Lava Media VZW,
Vandenboogaerdestraat 19 B4 — 1080 Sint-Jans Molenbeek.

De toekomst van onze industrie wordt vandaag beslecht.	2
Auto-industrie: het winstbejag van Europese fabrikanten is een doodlopende straat	4
Prijzen en winsten: het grootste obstakel voor elektrisch rijden	4
Een technologisch keerpunt is dringend nodig	6
Chemie- en staalindustrie in gevaar door hoge energieprijzen en gebrek aan investeringen	8
Chemische sector op een historisch dieptepunt	10
Vioneo, het project dat aantoonst dat groene chemie mogelijk is	11
De staalindustrie in slechte staat en bedreigd door delokalisatie	13
Europa moet een eigen koers uitzetten, onafhankelijk van de Verenigde Staten en China.	15
Negen principes om de Europese industrie te redden	21
1 "De industrie is van ons!"	22
2 Moratorium op de sluiting van ondernemingen die essentieel zijn voor de overgang.	23
3 Grote Europese industriële projecten	24
4 Energie: de onzichtbare hand van de markt vervangen door de vastberaden hand van de overheid.	25
5 De overheid in het centrum van de ontwikkeling van infrastructuur en het stimuleren van de vraag.	27
6 Massaal investeren in onderzoek en ontwikkeling	27
7 Bindende normen opleggen aan producenten, inzake wat en hoe er wordt geproduceerd.	28
8 Een beleid van internationale samenwerking op alle niveaus: economisch, technologisch en academisch.	29
9 Waar vind je de middelen om deze investeringen te doen?	30
Bijlage: De grijsgedraaide plaat van de buitensporige lonen.	33