

Hoe Berlijn en Parijs elkaar in de houdgreep houden....

Het getroebleerde achterland van de EU7

De EU7: kern-Europa met zijn drie stedelijke politieke machtscentra Berlijn, Parijs en Brussel/ Benelux Waaiestad. Elk machtscentrum verhoudt zich in een bepaalde verantwoordelijkheidsrelatie tot zijn achterlanden: Berlijn tot Visegrad en Balkan, Parijs tot de Iberische en Italiaanse schiereilanden, Brussel tot de Noordzee-invloedsfeer van de Britse eilanden en Scandinavië. Een verstedelijkt kerngebied met zes achterlandgebieden dus - dat maakt EU7.

Wat waren en zijn binnen deze ‘constructie’ de sociaal-economische en politieke consequenties van de arbeidsmarkt- en arbeidsmigratiebewegingen en -mechanismen - in de geschiedenis van de afgelopen kwart eeuw [zoals geschetst in het redactioneel van dit kwartaaljournaal] en in de toekomst? De pijnpunten lijken dan toch vooral gezocht te moeten worden in de vier achterlanden van de as Berlijn-Parijs. Een relaas over haperende verdienmodellen, tegenstellingen tussen kern en periferie én tussen de twee polen op de as en - *last but no least* - de effecten van de keurslijven van interne markt en monetaire unie op de verdere ontwikkelingen.

=Zand in de Duitse motor met verschuivingen in Visegrad en Balkan als pogingen tot remedie

De veerkracht is de laatste jaren uit de Duitse economie verdwenen, en al helemaal uit de machine-industrie en dan vooral uit “Das Auto”. Dat vindt zijn oorzaak zowel aan de vraag- als de aanbodzijde. De eerste oorzaak van betrekkelijk recente datum, de tweede is al veel langer in beeld en vertoont inmiddels onmiskenbaar structurele trekken. Na de Val van de Muur kwam de machine- en auto-industrie in Midden- en Oost-Europa in de jaren 90 stevig in handen van het [West-]Duitse bedrijfsleven. Dankzij de lage lonen in at later de Visegrad-landen ging heten ontstond een verdienmodel dat het Duitse kapitaal nogal gemakzuchtig maakte. Het had een decennium later ook sterk neerwaartse druk op lonen en arbeidsomstandigheden in Duitsland zelf [neem het uitkleden van de uitkeringen ten tijde van de regering Schröder], mede mogelijk gemaakt door de toevloed van nieuwe arbeidsmigranten, niet in de laatste plaats uit het sociaal danig ontwrichte Midden- en Oost-Europa [1].

Dit verdienmodel hapert inmiddels op tal van punten. De uittocht van arbeidskrachten hebben ook in de Visegrad-landen inmiddels tot de nodige loonsverhoging geleid. Omdat nog verdere verslechteringen van de arbeidsverhoudingen maar moeilijk door te voeren zijn (zo ondervond Victor Urban vorig jaar fors en breed verzet tegen zijn maatregelen voor gedwongen overwerk in de Hongaarse industrie) , nemen de Duitse industriebazen in Midden- en Oost-Europa meer en meer hun toevlucht tot robotisering – bij voorkeur in landen die economisch het beste aansluiten op Kern-Europa, zoals de euro-leden Slovenië en Slowakije. Omdat het ook in Duitsland zelf (waar de

omvang van de bestaande bevolking stevig door blijft krimpen) steeds moeilijker wordt aan voldoende arbeidsmigranten te komen hebben de Germaanse arbeidsronselers nu de blik gericht op de – vooral westelijke- Balkan. Er wordt gezonden op mogelijkheden om op grote schaal arbeidskrachten uit zogeheten ‘veilige’ landen naar Duitsland te halen. Bepaalde ‘topsectoren’ uit het Nederlandse bedrijfsleven als de bouw en de tuinbouw kijken achter de brede Teutoonse rug waarschijnlijk heel nieuwsgierig mee [2].

= Frankrijk: haperingen op eigen erf en in de westelijke Méditerranée

Frankrijk breekt zich zeker het hoofd niet over de crisis in het verdienmodel ‘*Outre Rhin*’. Het heeft zijn handen vol aan eigen economische zorgen – zowel binnenlands als in de eigen Mediterrane ‘achtertuin’, alsook in het veel diepere achterland van West Afrika waar het nog immer met wisselend succes een stevige neokoloniale vinger in de pap probeert te houden. Laten we beginnen hier met de eigen binnenlandse economie. De laatste twee decennia hebben in eigen land een massieve onttakeling van de traditionele industrieën laten zien met een daarmee gepaard gaande degradatie van complete landstreken. Tegelijkertijd heeft zich op andere locaties - waaronder in en rond groeisteden als Bordeaux en Lyon - veelbelovende innovatieve bedrijvigheid ontwikkeld, maar bij dat alles slaat de balans per saldo toch niet echt positief uit, economisch noch sociaal - neem de blijvend hoge werkloosheid en de sociale onvrede van de ‘gele hesjes’. In Frankrijks directe achterland - de westelijke Méditerranée - laat alleen Portugal een wat beter beeld zien terwijl het economisch veel beduidender Italië in een uitgesproken crisis is beland. De huidige Italiaanse regering - het monsterverbond van Vijf Sterren-beweging en Lega - kan zich economisch in Europees verband absoluut niet handhaven. Het is allang niet meer alleen of hoofdzakelijk het verhaal van het achterblijvende zuiden maar ook en in toenemende mate het verhaal van de lange tijd zo succesvolle maar nu zieltoegende industrieën - klein én groot - in het ‘rijke’ noorden die de concurrentie op de interne EU-markt absoluut niet meer aan kunnen. En laat daar zich nu uitgerekend daar de electorale kern zitten van de Lega Nord bevinden (waaruit de huidige rechts-populistische Lega voortkwam). Lega-leider Salvini probeert nu het leed nu te verzachten door de belastingen voor ondernemingen drastisch te verlagen, maar dat stuit weer op door de EU gestelde begrotingsgrenzen. Frankrijk bevindt zich hierbij in een lastig parket. Het zou er zelf wel bij gebaat zijn om de EU-teugels te laten vieren, maar ook weer niet te veel om op ramkoers te komen met Duitsland en de noordelijke EU-landen. Hoe ver het vieren kan gaan hangt of en hoe Frankrijk zijn ten opzichte van Duitsland sterkere geo-politieke en geo-militaire positie - zijn ‘atoomparapluie’ inclusief - kan en wil inzetten om concessies op economisch en sociaal vlak binnen te kunnen halen. Zo houden Berlijn en Parijs elkaar in de houdgreep.

=Noordzee-Unie voorlopig nog in de schemerzone

Binnen het aldus ontstane krachtenveld is het vooralsnog knap lastig om meer ruimte voor een relatief zelfstandige positie voor een Noordzee-Unie te ontwikkelen. Nederland zou als sterkste factor in Benelux-Waaiersstad de meest aangewezen partij voor een voortrekkersrol op dit vlak kunnen spelen. Het bezit een uitgesproken strategische positie binnen kern-Europa, maar die positie is tegelijk een zwakte: de andere Noordzeelanden hebben immers altijd een veel grotere afstand ten opzichte van de EU behouden, en zeker ten opzichte van de monetaire unie. Sommige landen zijn zelfs nooit tot de EU toegetreden (zoals Noorwegen) of staan op het punt om uit te treden (zoals Groot-Brittannië). Spectaculaire sprongen vooruit op het Noordzee-front zitten er korte termijn dus waarschijnlijk niet in. In de tussentijd kunnen we maar het beste al dan niet bestaande pragmatische samenwerkingsverbanden op te zetten dan wel verder intensiveren, om te beginnen door te werken aan een duurzame Noordzee-energie-Unie!

NOTEN

[1]

Zie o.m. :

= Pierre Rimbert, *Le Saint Empire économique allemand* In: *Le Monde Diplomatique* februari 2018, blz. 13

= Philippe Descamps, *Bouleversement démographique en Europe - Paysage après la transition* In: *Le Monde Diplomatique/ Dossier Population* juni 2018, blz. 13

[2]

Over hoe nijpend het tekort aan migrantenarbeid in bepaalde sectoren van het Nederlandse bedrijfsleven wordt gevoeld zie: ABN/AMRO, *Oost west, thuis best – Special: Arbeidsmigratie* Amsterdam juli 2019 . Zie ook link: <https://www.metaalnieuws.nl/wp-content/uploads/2019/06/ABN-AMRO-Special-Arbeidsmigratie-Oost-west-thuis-best-onder-embargo-tot-en-met-13-juni-2019-06.00-uur.pdf>