



autofabrieken de salarissen moeten verhogen, maar voor de Amerikaanse vestigingen van bedrijven als Toyota, Honda en Tesla hoeft dat niet. Amerikaanse vakbonden werken alleen op bedrijfsniveau, en een bedrijf is pas gebonden aan een vakbond als een meerderheid van de werknemers vóór stemt. Dat is een langdurig proces waarbij werkgevers regelmatig intimidatietactieken toepassen om hun personeel daarvan te weerhouden.

### HARD TEGEN HARD

Juist om die andere fabrieken toch te overtuigen zich bij de vakbond aan te melden, stelde



### LENNART ZANDBERGEN

*is correspondent voor het FD in de VS. Vanuit New York schrijft hij ook voor de VEB over financieel-economische actualiteiten in de Verenigde Staten.*

United Auto Workers zich de afgelopen tijd hard op tegenover de Detroitse automakers. De grote salarisverhogingen moeten de fabriekswerkers in andere Amerikaanse autofabrieken warm maken voor vakbondsdeelname. Dat verloopt niettemin moeizaam. Bedrijven als Toyota, Honda en Hyundai hebben hun fabrieken vooral in het van oudsher vakbondsschuwe zuiden van de VS, waar de vakbeweging maar weinig voet aan de grond heeft.

Toch nemen de automakers de dreiging wel degelijk serieus: nadat UAW en de Detroitse automakers hun nieuwe cao's aankondigden, verhoogden de drie Aziatische merken de salarissen in hun Amerikaanse fabrieken met percentages die in de buurt komen van wat de vakbond in Detroit voor elkaar bokste. Toch zijn de loonkosten voor Ford, Stellantis en GM nog altijd een stuk hoger. Daarmee zijn de zorgen flink aangewakkerd over de concurrentiepositie van de drie grootste Amerikaanse automakers.

### DALENDE KOERSEN

Die positie was al niet heel goed door een aantal andere plagen. Vooral Ford en General Motors staan er slecht voor: de aandelen Ford handelen momenteel op het laagste niveau in twee jaar. GM noteert ondertussen op laagtes die – de beginperiode van de coronapandemie daargelaten – sinds het voorjaar van 2013 niet zijn voorgekomen.

De belangrijkste reden daarvoor is dat de in respectievelijk 1902 en 1908 opgerichte bedrijven grote moeite hebben met de omslag naar batterijauto's. Vooral GM heeft daarbij grote ambities: in 2021 beloofde het concern dat het in 2035 alleen nog maar voertuigen zonder verbrandingsmotor zou produceren. Maar van de belofte om medio volgend jaar 400.000 elektrische auto's te hebben

geproduceerd, stapte het bedrijf af.

Stellantis, de derde automaker waarmee United Auto Workers tot een overeenkomst kwam, staat er duidelijk beter voor. Het aandeel wordt verhandeld in de buurt van zijn hoogste niveau sinds het in 2014 een beursnotering heeft, op ruim 18 dollar. Door het brede scala aan merken dat onder het fusiebedrijf van Fiat Chrysler en PSA valt, is het marktprofiel van Stellantis meer gediversifieerd dan dat van GM en Ford, die de meerderheid van hun voertuigen in Noord-Amerika aan de man brengen. Stellantis heeft in de Verenigde Staten met Ram en Jeep twee merken die vooral in het meest winstgevende segment van de automarkt opereren, namelijk dat van de SUV's en pick-uptrucks. Dat combineert Stellantis met Chrysler en Dodge en de Europese merken Fiat, Alfa Romeo, Peugeot, Opel en Citroën. Toch heeft ook Stellantis, net als Ford en GM, in de VS te kampen met een schamele vraag naar auto's. Die is namelijk flink gekrompen, als gevolg van de gestegen rente.

### OP AFBETALING

Amerikanen kopen hun auto's immers vrijwel zonder uitzondering op afbetaling. Dat is de afgelopen tijd een stuk prijziger geworden: de rente op een autolening bedraagt momenteel circa 9 procent. Een verdubbeling ten opzichte van twee jaar geleden.

Consumenten kiezen daarvoor voor goedkopere auto's, waarop de marges lager zijn. In dat segment hebben Ford en GM voorlopig niet veel te bieden. De afgelopen jaren zetten zij vooral in op de ontwikkeling van modellen in het hogere segment. Grote concurrent en voorloper Tesla voert ondertussen stevige prijsverlagingen door op zijn modellen: veel Tesla's zijn nu zo'n 20 procent goedkoper dan