

Co přinesou revoluční změny v automobilovém průmyslu



Christian Brunkhorst je sektorovým pověřencem německého kováckého odborového svazu IG Metall pro automobilový průmysl a jeho dodavatele ve štábu pro plánování a koordinaci při předsednictvu tohoto svazu. Vedle toho je také zplnomocněncem pro firmy Bosch a Ford a členem dozorčích rad obou těchto podniků. Současně je také předsedou výboru pro automobilový průmysl evropských průmyslových odborů IndustriAll Europa. Prahu navštívil jako řečník v rámci mezinárodního workshopu k budoucnosti zaměstnanosti v automobilovém průmyslu, který 13. a 14. května za účasti zástupců OS KOVO i ČMKOS uspořádalo pražské zastoupení Friedrich-Ebert-Stiftung. Rozhovor vedla zastupující ředitelka kanceláře Claudia Ehing.

Automobilový průmysl prochází významným přerodem. Studie pro Německo ukazují, že již v roce 2030 zmizí v důsledku přechodu na elektropohon kolem 76 000 pracovních míst. Co přesně tuto transformaci pohání?

V zásadě pozorujeme tři faktory. Jednak jde o ekologickou složku, takže opatření k omezení klimatické změny. K tomu patří hraniční hodnoty pro emise CO₂ u nových vozů, které stanovila EU. Aby bylo možné tuto regulaci dodržet, musí se v následujících letech výrazně zvýšit podíl vozidel s elektropohonom. V současnosti předpokládáme, že v roce 2030 jich bude u nových aut potřeba o 40 až 45% více. Proto IG Metall vypracoval studii, aby bylo možné lépe odhadnout, co to bude znamenat pro automobilový průmysl. Jeden ze scénářů vychází z toho, že v automobilovém průmyslu a u jeho dodavatelů zanikne až 100 000 pracovních míst, a to právě v tom segmentu, který se věnuje výrobě součástek do spalovacího motoru.

Dalším pohonem změny je digitalizace produktů a samotné jejich výroby. Když mluvíme o digitalizaci auta, znamená to autonomní řízení, digitální byznysové modely, mobilitu jako produkt. Autonomní řízení by skutečně mohlo představovat v oblasti mobility bod zvratu, protože se při něm radikálně zvýší vytižení vozidel. V Německu auto v průměru není 23 hodin denně využíváno, v mnohých případech je doba jeho používání dokonce ještě nižší. Autonomní řízení a nové byznysové modely, jako například sdílení aut pomocí digitálních platforem, mají potenciál vytižení jednotlivých aut výrazně zvýšit. V důsledku toho zřejmě bude celkově potřeba daleko méně aut, ale zároveň auta robustnějšího typu, protože se tím bude také významně urychlovat jejich opotřebování.

Třetím původcem transformace je změna světových trhů. Evropský automobilový průmysl a ještě v mnohem větší míře ten německý žijí z toho, že vozidla exportují na trhy všude po světě. Aktuální obchodní války a snahy Číny o vybudování vlastního automobilového prů-

myslu vedou k tomu, že se byznysový model evropského, zejména pak německého automobilového sektoru dostává pod velký tlak. Již nyní můžeme sledovat, že export vozidel a jejich součástek stagnuje. V posledních 20 až 30 letech byly pokroky v produktivitě v automobilovém průmyslu vždy vykompenzovány vzrůstajícím objemem exportů. Tím nebyla ztráta pracovních míst tak dramatická, dokonce naopak došlo k navýšení jejich počtu. Tento vývoj je nyní zřejmě u konce. V budoucnosti se nárůst produktivity pravděpodobně daleko silněji než v minulosti projeví ve ztrátě pracovních míst.

Jaké důsledky bude mít tato transformace pro výrobce automobilů a jejich dodavatele? Je možné identifikovat nějaké rozdíly mezi Německem a Českem, respektive středoevropským regionem?

V Německu pracuje v dodavatelském sektoru, který vyrábí součástky pro spalovací motor, asi 250 000 lidí. Částečně se jedná o velmi specializované podniky, které de facto vyrábí pouze jeden nebo několik málo produktů a tím pádem jsou na výrobě těchto produktů velmi závislí. Když poklesne jejich potřebný počet, dostanou se tyto firmy rychle na hranici své rentability. V následujících letech budeme častěji zažívat, že podniky ze dne na den vyhlásí insolvenční, protože už nebude fungovat model jejich financování. V určitých částech jednotlivých branží to zažíváme již teď. Nebude se tedy jednat o žádné postupné zmenšování se. Z toho důvodu zřejmě v celé branži dojde ke zvýšené volatilitě a neklidu spojenému s převzetím jiným majitelem či insolvenčními.

V Německu se nám takové podniky kupí v určitých regionech. Tam je mnohdy automobilový průmysl jediným významnějším zaměstnavatelem. Pokud půjde automobilový průmysl dolů, může to mít na tyto jednotlivé regiony dramatické dopady. Týká se to například Sárska.

Rozdíl mezi Německem a střední a východní Evropou možná bude nejprve ten, že zde budou firmy kvůli nižším mzdám delší dobu vyrábět staré typy součástek. To znamená, že tlak na německé a západoevropské továrny bude větší, protože firmy učiní při klesajících počtech výrobků rozhodnutí, které pobočky zavřít, mimo jiné na základě fixních a mzdových nákladů, jež obojí hovoří ve prospěch střední a východní Evropy. Mzdy jsou zde nižší a investice do výroby většinou novějšího data, tudíž jednak ještě nezúročené a jednak vybavení také zčásti modernější a méně opotřebované. Budou to tedy určitě nejprve západoevropské továrny, které se dostanou do problémů.

V posledních letech jsme v automobilovém sektoru zaznamenali silné budování zaměstnanosti v regionu střední a východní Evropy, zejména v segmentu dodavatelů. Nechal jsem si vypracovat studii zveřejněnou před čtyřmi roky, která jasně ukazuje, že nárůst kapacit se v poslední dekádě odehrál vlastně výhradně tady. To je v souladu s již naznačenou dynamikou – koncerny se nevěnovaly budování dalších kapacit v západní Evropě, aby vytěžily nízké mzdové náklady ve střední a východní Evropě.

Co konkrétně znamená tato proměna pro zaměstnance v tomto sektoru?

Podle našich odhadů nám s vypořádáním se s touto strukturální změnou trochu pomůže demografický vývoj. V mnoha firmách máme věkový průměr přes 50 let, částečně dokonce 55 a více. To, že významné části osazenstev odejdou v následujících deseti letech do důchodu, vše o něco usnadní. Přesto bude existovat poměrně vysoký počet zaměstnanců a zaměstnankyň, které v horizontu dekády nebudou již moci vykonávat stejnou práci jako dnes. Mnoho činností a pracovních míst jednoduše zanikne a u dalšího významného podílu se jednotlivé úkoly významně promění. To znamená, že je třeba najít řešení, která by zaměstnaným, kteří ještě nebudou moci odejít

Sondy Revue vám ve spolupráci s nadací

**FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG**

přináší seriál článků zaměřených na témata, o kterých se v ČR nediskutuje a nepíše.

do důchodu, nabídla určitou perspektivu. Půjde o requalifikaci a hledání jiných možností zaměstnání. V prvním kroku musíme nejprve podniky přinutit k tomu, aby co nejvíce nových produktů vyráběly v rámci již existujících struktur. Znamená to ale taky tvář v tvář očekávaným regionálně se kupícím insolvenčním dělat solidní politiku regionálního rozvoje. Je potřeba přemýšlet, zda existují jiná průmyslová odvětví, která lze do těchto regionů umístit, aby se zabránilo tomu, že to tyto oblasti zničí a uskuteční se zde deindustrializace.

Také v České republice má automobilový průmysl centrální význam, je motorem solidního hospodářského růstu a podle odhadů zaměstnává kolem 150 000 lidí. Co by měly dělat země jako Německo nebo Česko, ve kterých automobilový průmysl hraje takto důležitou roli, aby nezaspaly nástup elektropohonu?

Co se zaměstnanosti týče, jde primárně o to disponovat kvalifikovanou pracovní silou a být pro průmysl atraktivní tak, aby se ten na tom kterém území usídlil. To začíná u vzdělání, výzkumu a vývoje, jde ale i o rámcové podmínky pro usídlování. V tom se v zásadě nic nemění.

Jak mohou odbory tuto proměnu spoluvytvářet? Jaké jsou strategie a koncepty IG Metall?

Existují tři úrovně, na kterých se snažíme jednat. První z nich je úroveň průmyslové politiky. Je potřeba mluvit s politiky a průmyslníky o tom, jak by měly vypadat rámcové podmínky pro úspěšné zavedení elektromobility. V současnosti máme v tomto ohledu ještě velké rezervy. Jednou z těch největších překážek je vytvoření fungující infrastruktury pro nabíjení. To představuje problém i pro tak vysoce průmyslovou zemi jako Německo, protože se všechny sítě se středním napětím

musí odpovídajícím způsobem posilnit. Když si člověk představí, že v rezidenčních čtvrtích bude parkovat větší množství aut s elektropohonom a všechna by se měla zároveň nabíjet, současné sítě středního napětí by se zhroutily. Jedním z předpokladů úspěšného zavedení elektromobility tedy je, aby byla v následujících letech prioritně vystavěna nabíjecí infrastruktura. To se ale zatím nerýsuje. Velkou výzvu také spatřujeme v tom, aby se baterie skutečně vyvíjely a vyráběly v Evropě. Zatím jde o technologie, které jsou výhradně v rukou čínských a korejských firem, a to pro automobilovou branži v Evropě představuje velké riziko. Baterie se na přidané hodnotě elektroauta podílí ze 40 procent. Pokud bude tato přidaná hodnota pod kontrolou čínských nebo korejských koncernů, celý evropský automobilový průmysl bude pod jejich kontrolou. Proto vehementně tlačíme na to, aby se s tím něco dělalo. V příštích měsících by snad měla vzniknout konsorcium, která by měla uskutečnit evropskou výrobu baterií.

Co považujete za úkol politiky v tomto transformačním procesu? Jaké jsou vaše požadavky směrem k politice?

Úkolem politiky je především vytvořit rámcové podmínky pro úspěšný obrat v dopravě a energetice – a to neplatí jen pro Německo. Odpor proti této změně, který existuje ve střední a východní Evropě, může být ve střednědobém horizontu opravdu velkým nebezpečím. To je tedy stěžejní úloha.

Jiná věc, kterou od politiky očekáváme, je, že poskytne nástroje k tomu, aby bylo možné důsledky pro pracující dobře zvládnout. V Německu se mimo jiné snažíme o podporu pracujících při requalifikaci a intenzivnější péči o ty, kteří práci ztratí. To znamená například prodloužení doby, kterou mají lidé k dispozici pro requalifikaci či hledání nové práce za slušné státní podpory.