**ILO Hírlevél - 2020. április 8.**

**Fordította: Vasas Szakszervezeti Szövetség**

**COVID-19 és az autóipar**

Az autóipar jelentős mértékben hozzájárul a globális gazdasághoz. Az iparág éves forgalma megegyezik a világ hatodik legnagyobb gazdaságával. 2017-ben a becslések szerint az iparág globális közvetlen foglalkoztatása közel 14 millió munkavállalót jelentett.

Noha a foglalkoztatás helyreállt a 2008–2009-es globális pénzügyi válságot követően, a munkaadók és a munkavállalók az ipar globális ellátási láncában ismét nagy bizonytalansággal szembesülnek. Mivel a globális világjárvány Kínában kezdődött, a COVID-19 autóiparra gyakorolt hatását először Ázsia érezte meg, de a helyzet azóta súlyossá vált a világ többi részén is.

**A COVID-19 hatása**

Az autóipar a kereslet és a beruházások hirtelen visszaesésével szembesül. Az ágazat a gazdasági tevékenység hirtelen és széles körű leállásával is küzd, mivel a munkavállalóknak azt mondták, maradjanak otthon, így az ellátási láncok megakadtak és az üzemek bezártak.

Az emberek mozgásának korlátozása és a gazdasági tevékenység hirtelen leállása várhatóan súlyos visszaesést okoz az ágazat teljesítményében és a bruttó hazai termékben (GDP). A becslések szerint Európában és Észak-Amerikában a gyárbezárások miatt körülbelül 2,5 millió személygépjármű került ki a gyártási ütemtervből, amely 77,7 milliárd dollár veszteséget jelent az autóipari és alkatrészgyártó vállalatok számára.

Mindez az előre- és hátramutató kapcsolatok révén negatív multiplikátorhatást gyakorol a gazdaság­ra, különösen Kanadában, Kínában, Németországban, Indiában, Japánban, a Koreai Köztársaságban, Mexikóban, Marokkóban, Dél-Afrikában és az Egyesült Államokban, ahol az autóipar a gazdasági növekedés fő mozgatórugója. A kis- és középvállalkozások (kkv-k), amelyek az ágazat foglalkoztatásának nagy részét teszik ki, és köztes inputokat és szolgáltatásokat nyújta­nak a multinacionális járműgyártóknak, várhatóan súlyosan lesznek érintve. Az autóiparban a bezárások által legvalószínűbben érintett ágazatok a következők: szállítás (pl. árufuvarozás, szárazföldi személyszállítás, charter buszok) és szolgáltatások (pl. személygépkocsi-kölcsönzés és -javítás).

A világjárvány soha nem látott mértékben növelte a munkanélküliséget az autóipar és ellátási láncai területén. Sokkal több munkahely lesz veszélyben, ha a kormányok, a munkáltatók és a munkavállalók nem tesznek azonnali intézkedéseket a kkv-k túlélésének és a munkavállalók védelmének biztosítása érdekében.

**1.1 Értékesítés**

Az új járművek eladása Kínában 2020. február első felében mintegy 92%-kal esett vissza, és becslések szerint 2020-ban Kínában a járművek eladása legalább 2,9%-kal csökken.

Az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) szerint az új járművek teljes értékesítése az Európai Unióban (EU) 2020 januárjában és februárjában 7,4%-kal alacsonyabb volt, mint az előző év azonos időszakában. Az EU négy legfontosabb piacán a kereslet visszaesése 2020-ban: Németországban 9,0%, Franciaországban 7,8%, Olaszországban és 7,3% és Spanyolországban 6,8%.

Dél-Afrikában a Dél-afrikai Gépjárműgyártók Országos Szövetsége (NAAMSA) jelentése szerint az autóiparban - amely az ország GDP-jének körülbelül 7%-át teszi ki - jelentős értékesítési vissza­esés tapasztalható. Tekintettel az országos leállásra, a helyzet várhatóan romlik, amely hatással lesz a teljes gyártásra és szállításra.

A Moody's hitelminősítő intézet csökkentette a globális járműértékesítési előrejelzést, és arra számít, hogy a globális járműértékesítés 14%-kal csökken 2020-ban. Az előrejelzés jóval rosszabb képet mutat, mint a 2008-2009-es globális pénzügyi válság idején, amikor két év alatt körülbelül 8%-os csökkenés következett be az autópiacon.

**1.2 Kereskedelem**

Tekintettel arra, hogy Kína a külföldi termelő vállalatok köztes inputjainak fő beszállítója világ­szerte, a kínai termelés és export visszaesése közvetlen hatást gyakorol az autóiparra. Sok autóipari vállalat számára a készletek korlátozott felhasználása és az éppen az időben történő gyártás nagy hiányt eredményez, amely befolyásolja a gyártási képességet és a teljes exportot.

Az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciájának (UNCTAD) becslése szerint a kínai alkat­részek és más köztes inputok 2%-os exportcsökkenése az EU, Észak-Amerika, Japán, a Koreai Köztársaság és más autóipari gyártók számára, 7 milliárd dolláros csökkenést eredményezhet ezen országok autóipari exportjában.

Miközben korai jelek mutatkoznak arra, hogy Kínában a termelés ismét élénkülni kezd, addig Európában és az Egyesült Államokban az autóipari termelés köztes inputjai iránti kereslet továbbra is alacsony marad. Ezért hónapokba telhet, mire az autóalkatrészek és a gépjárművek kereskedelme visszatér a járványt megelőző szintre.

A következmények különösen súlyosak olyan országokban, mint Marokkó, ahol az autóipar 80%-át az európai piacokra irányítják. 2019-ben a több mint 180.000 munkavállalót foglalkoztató 250 alkotóelem- és alkatrészgyártó 7 milliárd euró, vagyis mintegy 7,5 milliárd dollár forgalmat generált, amely a nemzeti export 27%-át teszi ki.

**1.3 Üzembezárások**

Vuhan, a kitörés kínai központja „motorváros” néven ismert, mivel olyan autógyárak otthona, mint a General Motors, a Honda Motor, a Nissan Motor, a Peugeot Group (PSA), a Renault és a Toyota Motor. Ezekben az üzemekben a termelés teljesen leállt, és Ázsia-szerte beszámoltak üzemek bezárásáról. A világjárvány epicentruma gyorsan áttevődött Európába és az Amerikába, ahol szintén gyárakat zártak be.

Az EU-ban a 2020. márciusi gyárbezárások a 2,6 millió közvetlen járműgyártási munkahelyből 1,1 milliót érintettek. Ezek több mint fele német munkavállaló.

Amerikát tekintve, a General Motors, a Ford Motor és a Fiat Chrysler Automobiles (FCA) az összes gyárát ideiglenesen, meghatározott határidő nélkül bezárta az Egyesült Államokban. A gépjárműgyártók nemrégiben jelentették be argentín és brazil gyáraik bezárását.

**1.4 Foglalkoztatás**

Az autóipari és annak ellátási láncában való foglalkoztatásra gyakorolt teljes hatás még nem ismert, ám az ILO továbbra is szorosan nyomon követi a helyzetet.

A becslések szerint a járvány a gépjárműgyártással foglalkozó munkahelyek mintegy 42%-át érin­ti az EU-ban. Ezek az adatok csak a gépjármű-, teherautó-, kisteherautó- és autóbusz-gyártók által közvetlenül foglalkoztatott munkavállalókra vonatkoznak. Ugyanakkor a járvány az autóipari ellátási láncban foglalkoztatott 13,8 millió munkavállalót érinti az EU-ban. Új bevétel nélkül sok vállalat rövid- és középtávon jelentős likviditási problémákkal fog szembesülni.

Az Egyesült Államokban a világjárvány legalább 150.000 szakszervezeti tagot és több ezer nem szakszervezeti munkavállalót érint az iparágban.

Az indiai autóipar és ellátási lánc zavara valószínűleg több mint 60,8 milliárd indiai rúpiába vagy 800 millió amerikai dollárba fog kerülni ezen pénzügyi év utolsó negyedévében (2019-20) és a következő pénzügyi év első negyedévében (2020-21). A szerződéses alkalmazottak a munkaerő 50%-át teszik ki, ők rövid- és középtávon különösen veszélyeztetettek.

Általában véve, a nem védett munkavállalókat (beleértve az idénymunkásokat, az ideiglenes munkavállalókat, az önálló vállalkozókat, az alkalmi és „gig” (haknizó) munkavállalókat) arányta­lanul nagymértékben érinti a vírus és annak gazdasági következményei, mivel ők általában nem jutnak hozzá fizetett betegszabadsághoz, szociális biztonsághoz vagy egészségügyi ellátáshoz.

Meg kell jegyezni, hogy a COVID-19 olyan időszakban köszöntött be, amikor az autóipar amúgy is jelentős zavarokkal és elmozdulásokkal szembesült az éghajlatváltozás, a technológiai fejlődés, a demográfiai változások, valamint a kereskedelmi zavarok és bizonytalanság miatt. Már a világ­járvány előtt stagnált az új járművek gyártása a gyenge értékesítés miatt. Az elektromos jármű­vekre való áttérés várhatóan 400.000 munkahely elvesztéséhez vezet csak Németországban.

Ezen megatrendek tisztességes munkára gyakorolt hatását tárgyalja az ILO nemsokára megjelenő kiadványa, melyet az autóipari munka jövőjével foglalkozó tanácskozásra készítenek.

**2. A tagok és partnerek válasza**

Az ILO tagjai - a kormányok, a munkáltatók és a munkavállalók szervezetei - általában három közvetlen célra összpontosítanak: a munkavállalók védelme a munkahelyen; vállalkozások, munkahelyek és jövedelmek támogatása; valamint a gazdaság és a foglalkoztatás ösztönzése annak biztosítása érdekében, hogy az országok és ágazatok, például az autóipar, minél gyor­sabban és jobban talpra álljanak.

**2.1 A munkavállalók védelme a munkahelyeken**

Az első számú prioritás az autóipari munkavállalók, a munkáltatók és családtagjaik védelme a COVID-19 egészségügyi kockázataitól. A lakosság további védelme érdekében, a világ vezető autógyártói átálltak a lélegeztetőgépek, fertőtlenítőszerek és arcmaszkok gyártására.

**2.1.1 Példák a munkavállalók egészségének és biztonságának védelmére irányuló intézke­désekre**

* Számos autógyártó bejelentette, hogy rendkívüli intézkedéseket tesz a munkavállalók védelme érdekében. Ezek magukban foglalják arcmaszkok és fertőtlenítőszerek bizto­sítását, az egészségügyi klinikák, kórházak és infrastruktúrák feltöltését, a tévinformációk elleni küzdelmet és a technikai megoldások megosztását.
* Az IndustriALL Global más globális szakszervezetekkel együtt felszólít arra, hogy a munka­vállalói képviselőket vonják be a munkavállalók egészségét, jogait és jólétét fenyegető veszélyek feltárásába, megelőzésébe és enyhítésébe, valamint a nemzeti, ágazati és munkahelyi válaszlépések kidolgozásába és végrehajtásába.
* Március 15-én, közvetlenül a koronavírussal fertőződött autógyári munkavállalókról szóló bejelentés után, az Egyesült Autóipari Dolgozók Szakszervezete (UAW), a General Mo­tors, a Ford Motor és az FCA létrehozta a COVID-19/koronavírus munkacsoportot a há­rom vállalat gyártási és raktári szekcióiban dolgozó munkavállalók fokozott védelmének biztosítása érdekében.

**2.1.2 Példák a termelés átállítására a közegészség védelme érdekében**

* Kínában az autóipar segíti a koronavírus terjedése elleni védekezést. A BYD kínai autó­gyártó gyártósorokat hozott létre a sencseni telephelyén arcmaszkok és fertőtlenítő­szerek előállítására. Az üzemben napi 300.000 üveg fertőtlenítőszert és 5 millió maszkot állítanak elő, ezzel ők a világ legnagyobb arcmaszk-gyártói.
* Az Egyesült Államokban a General Motors és a Ford Motor orvosi berendezéseket, példá­ul lélegeztetőgépeket, maszkokat és védőfelszereléseket gyárt a koronavírus-járvány leküzdésére. Az ezekben a gyárakban dolgozó UAW-tagok önkéntes alapon és fél fize­tésért dolgoznak.
* Európában a Volkswagen, az FCA, a Škoda Auto és még sok más vállalat is áttervezte a termelést maszkok és arcvédők készítésére, az egészségügyi dolgozók és a lakosság védelme érdekében.
* Indiában a Mahindra Csoport bejelentette, hogy lélegeztetőgépek és más orvosi beren­dezések gyártásával fog segíteni. A Mercedes bejelentette, hogy 1.500 ágyas ideiglenes kórházat hoz létre a Mahárástra állambeli Púna városban a COVID-19 betegek kezelé­sére. Hasonlóképpen, a Škoda Auto Volkswagen India forrásokat különített el egy COVID-19 létesítmény kialakítására a púnai Sassoon Közkórházban.

**2.2 Vállalkozások, munkahelyek és jövedelmek támogatása**

A világjárvány súlyos gazdasági hatással van az autóiparra és a munkavállalókra. Jelentős bevétel nélkül sok alkatrész- és autógyártó likviditási problémákkal néz szembe rövid és középtávon. A rendelkezésre álló finanszírozási szintek iparáganként eltérőek, de egyes vállalatok hónapokon belül komoly hiánnyal szembesülhetnek.

Szinte minden nagy gépjárműgyártó országban a kormányok és a központi bankok fiskális és monetáris ösztönző intézkedéseket vezettek be a vállalkozások és a munkavállalók védelme érdekében. Ebbe beletartoznak az aktív adópolitikák, különösen a szociális védelmi intézkedések, a célzott transzferek és az automatikus stabilizátorok, például a munkanélküli ellátás, valamint az állami beruházások és adókedvezmények az alacsony jövedelműek és a kkv-k számára.

Példák a kormányok, munkáltatók és szakszervezetek által hozott intézkedésekre:

* Március 13-án az indonéz kormány adójellegű ösztönzőket nyújtott kulcsfontosságú iparágak – így az autóipar – számára a társasági jövedelemadó 30%-os csökkentésével.
* Az észak-amerikai Honda Motor a március 23-31. közötti leállása alatt körülbelül 27.600 érintett munkavállalónak biztosított teljes fizetést.
* Az UAW kollektív szerződéseket kötött a General Motors-szal, a Ford Motorral és az FCA-val, amely tartalmazta a koronavírus gyanújával karanténba került munkavállalók kompenzációját.
* Az európai autóipari munkavállalókat általában kollektív szerződések védik. Ugyanakkor a személyek gyülekezésének közelmúltbeli korlátozásai megnehezítik a szakszervezeti tagok számára az egyesülési szabadságuk gyakorlását, valamint azt, hogy megvédjék magukat a koronavírusnak való kitettség kockázatától.

**2.3 A gazdaság és a foglalkoztatás ösztönzése**

A kormányok világszerte gazdasági válaszlépéseket hajtanak végre a COVID-19 járvány emberi és gazdasági hatásának megfékezése érdekében. A Nemzetközi Valutaalap (IMF) a mai napig 193 gazdasági válaszlépést listázott.

A 20 tagú csoport (G20) együttesen kötelezte el magát a következőkre: az élet megóvása; az emberek munkahelyének és jövedelmének védelme; a bizalom helyreállítása, a pénzügyi stabi­litás megőrzése, a növekedés élénkítése és erőteljesebb helyreállítása; a kereskedelem és a glo­bális ellátási lánc zavarainak minimalizálása; segítség nyújtása minden rászoruló ország számára; valamint a közegészségügyi és pénzügyi intézkedések koordinálása.

Az ILO tanácsa a kormányoknak: a szociális védelem kiterjesztése mindenki számára, a foglalkoz­tatás fenntartását, a csökkentett munkaidőt, a fizetett szabadságot és egyéb támogatásokat előmozdító intézkedések bevezetése annak érdekében, hogy a gazdaság, a munkaerőpiac és az ipar erősebbé, ellenállóbbá és fenntarthatóbbá váljon, amikor a világjárvány visszahúzódik.

Jelenleg nem egyértelmű, hogy ezen makrogazdasági politikák és intézkedések közül melyik lesz hatással az autóiparra, hogy az ellátási láncban lévő kkv-k hozzáférhetnek-e és hogyan a pénzügyi támogatásokhoz, továbbá, hogy a nagyobb termelő országok profitálnak-e a végre­hajtásukból.

**2.4 A szociális párbeszédre támaszkodva a megoldásokért**

A szociális párbeszéd kulcsfontosságú a bizalom megteremtéséhez, amelyre ezen politikai intéz­kedések hatékonyságának biztosításához van szükség. A megoldások feltárásához szükséges szociális párbeszéd erejét tükrözi a Nemzetközi Munkaadói Szervezet (IOE) és a Nemzetközi Szakszervezeti Szövetség (ITUC) által március 23-án kiadott, a COVID-19-ről szóló közös nyilatkozat.

A világ számos részén az autóipar profitálhat a kormányok, a munkáltatói szervezetek és a szak­szervezetek közötti nemzeti, ágazati és vállalati szintű hatékony párbeszédből. Példák arra, hogy az ILO tagjai hogyan használják a társadalmi párbeszédet a megoldások megtalálására:

* A japán kormány a Japán Járműgyártók Szövetségével (JAMA) együtt létrehozott egy tes­tületet, az Új Koronavírus Elleni Intézkedések Autóipari Vizsgálati Tanácsát, hogy figye­lemmel kísérjék a járvány autóipari ellátási láncokra gyakorolt hatását, és megosszák a szükséges információkat az autó- és alkatrészgyártók, valamint az alkatrész-beszállítók között.
* Március 20-án az IG Metall (fémipari szakszervezet Németországban) és a Gesamtmetall (a fémfeldolgozó szektorban működő munkáltatói szervezet) Észak-Rajna-Vesztfáliában COVID-19 vészhelyzeti kollektív szerződést kötött, amely meghatározza a csökkentett munkaidőre (munkamegosztásra) vonatkozó szabályokat, melyek biztosítják a munka­vállalók nettó javadalmazását bérük kb. 80%-án. A napközik és iskolák bezárása esetén a tizenkét év alatti gyermekekkel rendelkező szülők nyolc napot vehetnek igénybe gyer­mekgondozásra, a hatályos kollektív szerződésben előírt kiegészítő támogatás helyett. A sürgősségi kollektív szerződés 2020 végéig érvényes.

**3. ILO eszközök és válaszok**

Az ILO négyirányú megközelítést javasolt a világjárvány hatásának kezelésére: a munkavállalók védelme a munkahelyen; az üzleti élet, a munkahelyek és a jövedelmek támogatása; a gazdaság és a munkaerő-kereslet ösztönzése. Ezt szociális párbeszéddel kell alátámasztani a kormányok, a vállalkozások és a munkavállalók közötti bizalom kiépítéséhez, valamint a szükséges politikai válaszok és munkahelyi intézkedések iránti folyamatos elkötelezettségük biztosításához.

A nemzetközi munkaügyi normák döntő jelentőségűek a válság idején. Ezek konkrét útmutatáso­kat tartalmaznak a kormányok, a vállalkozások és a szakszervezetek számára a politikai intézke­dések elfogadásáért az alábbi területeken: munkahelyi egészségvédelem és biztonság, a meg­bélyegzés és megkülönböztetés elleni küzdelem, munkaidő, a munkavállalók bérének védelme a termelés felfüggesztésével, a munkaviszony megszűnésével szembesülő üzemekben, munka­nélküli ellátás, felelős üzleti gyakorlattal kapcsolatos útmutatások az autóipar számára.

Az ILO számos általános eszközt és választ dolgozott ki a COVID-19-re:

* Munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági tippek [link](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/multimedia/video/institutional-videos/WCMS_740609/lang--en/index.htm)
* A COVID-19-válsággal kapcsolatos szociális védelem a világ minden táján [link](https://www.ilo.org/secsoc/information-resources/publications-and-tools/Brochures/WCMS_739899/lang--en/index.htm)
* COVID-19: Milyen szerepet töltenek be a munkavállalói szervezetek? [link](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---actrav/documents/publication/wcms_739546.pdf)
* COVID-19: Munkaadói és vállalkozói szervezetek [link](https://www.ilo.org/actemp/publications/WCMS_740218/lang--en/index.htm)
* Hatlépcsős COVID-19 üzletmenet-folytonossági terv [link](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---act_emp/documents/publication/wcms_740375.pdf)
* Vállalati felmérési eszköz: A vállalkozások COVID-19-ből eredő szükségleteinek felmérése [link](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---act_emp/documents/publication/wcms_740215.pdf)
* Munkáltatói útmutató a COVID-19-járvány alatti munkahelykezelésről [link](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---act_emp/documents/publication/wcms_740212.pdf)
* COVID-19 és a munka világa – Frissített becslések és elemzések [link](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_740877.pdf)