Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 28.06.2017 www.osw.waw.pl

Problemy sektora samochodowego na Słowacji

Jakub Groszkowski

W dniach 20–25 czerwca w bratysławskiej fabryce niemieckiego koncernu Volkswagen odbył się strajk, który sparaliżował pracę zakładu. Stanęła produkcja najdroższych modeli aut koncernu (m.in. VW Touareg, Audi Q7), a produkcja małych samochodów radykalnie spowolniła. Po intensywnych negocjacjach między związkiem zawodowym MOV a władzami Volkswagen Slovakia strony uzgodniły treść nowej umowy zbiorowej, której częścią jest m.in. podwyżka płac o 14,12% rozpisana w trzech krokach do listopada 2018 roku, podniesienie minimalnego wynagrodzenia w zakładzie do 834 euro i jednorazowy dodatek w wysokości 500 euro. Sześciodniowy strajk w bratysławskich zakładach Volkswagena był największym protestem w prywatnej firmie w historii niepodległej Słowacji.

Komentarz

- Strajk w bratysławskiej fabryce jest przejawem rosnącej presji na wzrost płac w Europie Środkowej, która wynika w dużej mierze z niedoboru wykwalifikowanej siły roboczej. Tylko na Słowacji w przemyśle samochodowym brakuje 14 tys. pracowników, a liczba ta zapewne wzrośnie w związku z nowymi inwestycjami (m.in. otwarcie fabryki Jaguar Land Rover). Słowacki rząd we współpracy z firmami usiłuje zwiększyć poziom zatrudnienia, zachęcając ludzi do większej mobilności (bezrobocie na Słowacji wynosi średnio 7,3%, ale w niektórych regionach jest nawet trzykrotnie wyższe). Pomimo rosnącej presji przemysłu władze są natomiast niechętne pomysłom większego otwarcia rynku pracy na pracowników z zagranicy, obawiając się „dumpingu socjalnego".
- Trend na słowackim rynku pracy stawia pod znakiem zapytania dotychczasowy model gospodarczy państwa, który w dużej mierze opiera się na przyciąganiu zagranicznych inwestycji dzięki taniej sile roboczej, nieźle rozwiniętej infrastrukturze transportowej i szczodrej ofercie państwa (ulgi podatkowe, dotacje itd.). W debacie publicznej na Słowacji i w innych państwach Europy Środkowej rośnie presja na zwiększenie tempa doganiania zachodnioeuropejskich standardów życia. O ile państwa regionu sukcesywnie nadrabiają zaległości pod względem produktywności (na Słowacji sięga 82% średniej UE), to wciąż koszty pracy w sektorze prywatnym pozostają wyraźnie niższe (w przypadku Słowacji 41% średniej UE w 2016 roku według Eurostat).
- Słowacja (podobnie jak Czechy) upatruje szans na modernizację gospodarki i sukcesywny wzrost liczby lepiej płatnych miejsc pracy we współpracy z międzynarodowymi koncernami. Czeski i słowacki rząd starają się je zachęcać do

większych inwestycji w badania, innowacje oraz do współpracy ze szkołami i uczelniami. Taka polityka władz wiąże się m.in. z obawami Bratysławy i Pragi przed konsekwencjami, jakie środkowoeuropejskim gospodarkom przynieść mogą zmiany na rynku motoryzacyjnym (cyfryzacja przemysłu, rozwój alternatywnych napędów, samochody autonomiczne itd.). Przyszłość rynku motoryzacyjnego była też tematem rozmów między premierami Czech i Słowacji oraz kanclerz Niemiec.

- Strajk w bratysławskich zakładach Volkswagena spotkał się przeważnie z pozytywnymi komentarzami w mediach i na scenie politycznej. Poparcie dla strajkujących wyrazili też m.in. związkowcy z czeskich zakładów należących do Volkswagena. Słowackie organizacje pracodawców przestrzegały przed exodusem zagranicznych inwestorów w reakcji na wygórowane postulaty związków zawodowych (na wzór przeniesienia części produkcji aut z Hiszpanii na Słowację w przeszłości). Krytycy strajkujących zwracali uwagę na to, że na tle słowackiego rynku płacy wynagrodzenia w Volkswagenie są wysokie. Jednak zarówno lewicowy rząd, jak i neoliberalna opozycja (SaS) poparły strajk i postulat szybszego wyrównywania różnicy między płacami na Słowacji i w państwach Europy Zachodniej.
- Niemieckie media nie poświęciły strajkowi w fabryce Volkswagena wiele uwagi. Głosu na temat strajku w słowackiej fabryce nie zabrała również centrala koncernu. W komentarzach prasowych pojawiła się krytyka postulatów protestujących m.in. w kontekście zależności słowackiej gospodarki od niemieckiej branży motoryzacyjnej. Z niemieckiej perspektywy Czechy i Słowacja nadal jednak oferują atrakcyjne warunki inwestycyjne, dlatego rosnący problem niedoboru wykwalifikowanej siły roboczej w Europie Środkowej jest poważnie traktowany również przez Berlin. Pomysłem niemieckich władz na przeciwdziałanie temu wyzwaniu jest upowszechnianie niemieckiego modelu dualnego kształcenia zawodowego (równoległe zdobywanie wykształcenia zawodowego oraz praktyk w przedsiębiorstwach). Od 2013 roku niemieckie Ministerstwo Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, Gospodarki i Energii oraz MSZ wraz z organizacjami wspierającymi m.in. niemiecką Izbą Handlu Zagranicznego, związkami zawodowymi czy państwowym bankiem KfW współpracują na rzecz upowszechniania tego modelu za granicą, w tym w państwach Grupy Wyszehradzkiej. Gospodarki państw V4, traktowane łącznie, są dla Niemiec największym partnerem handlowym i mają one istotne znaczenie dla niemieckich przedsiębiorstw, zwłaszcza z punktu widzenia produkcji maszynowej i motoryzacyjnej.

Jakub Groszkowski, współpraca Rafał Bajczuk