

Komplexní analýza vývoje evropského automobilového průmyslu

- Shrnutí -
Duben 2008

Toto opatření má podporu Programu Evropské unie pro zaměstnanost a sociální solidaritu (2007-2013). Program byl založen za účelem finanční podpory implementace jeho cílů v Evropské unii v oblasti zaměstnanosti a sociálních věcí, jak jsou definovány v Sociálním programu, a díky tomu přispět k naplnění cílů Lisabonské strategie v těchto oblastech. Informace obsažené v této publikaci nemusí nutně odrážet stanovisko nebo mínění Evropské komise.

Autoři:

Patrick LOIRE, Groupe ALPHA, Paříž
Jean-Jacques PARIS, Groupe ALPHA, Paříž, Brusel
Terry WARD, ALPHA METRICS, Brusel
Christian WEISS, PCG Project Consult

Kontext a cíle studie

Tato studie přináší přehled evropského automobilového průmyslu¹ a změn, k nimž došlo v posledních letech, a zvažuje potenciální varianty vývoje v následujících letech a jejich dopad na pracovní místa a profesní dovednosti.

1. Základní charakteristika sektoru a minulé trendy v oblasti zaměstnanosti a pracovních míst

Automobilový průmysl tvoří v Evropské unii zhruba 1,5% HDP a zaměstnává téměř 2,4 milionu lidí, což je 6,5% z celkového počtu lidí zaměstnaných ve výrobě a něco přes 1 procento z celkového počtu zaměstnanců v hospodářství EU jako celku. Vezmeme-li v úvahu také pracovní místa v průmyslových odvětvích a službách napojených na automobilový průmysl, zvýší se poměr zaměstnanosti třikrát až čtyřikrát. V Německu automobilový průmysl v současnosti vytváří 2,4% ze všech pracovních míst v zemi a 13% ze všech pracovních míst ve výrobě.

V posledním desetiletí podíl přidané hodnoty i zaměstnanosti v tomto oboru v Evropské unii jako celku lehce vzrostl, avšak to jen zakrývá zřetelný posun v relativní důležitosti autoprůmyslu v jednotlivých členských zemích (Tabulka 1). Mezi lety 1995 a 2006 vzrostla podle odhadů zaměstnanost v oboru v EU o 23%, ačkoliv v zemích evropské patnáctky to bylo mnohem méně než v nových členských zemích. V roce 2006 tvořil počet zaměstnanců v těchto zemích zhruba 19% z celkového počtu zaměstnanců v autoprůmyslu v EU, ve srovnání se 14 procenty o 11 let dříve. Zatímco v Německu vzrostl za zmíněných 11 let podíl na zaměstnanosti na 39%, v ostatních zemích E15 klesl z 51 na 41 procent.

Tabulka 1: Zaměstnanost v automobilovém průmyslu v EU, 1995-2006

	1995	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet zaměstnaných (v tisících)										
EU 27	1 927	2 033	2 158	2 206	2 255	2 250	2 254	2 347	2 295	2 360
EU 15	1 661	1 746	1 847	1 870	1 912	1 893	1 903	1 978	1 915	1 906
Německo	674	702	762	769	806	833	844	923	9110	930
Další země E 15	987	1 044	1 145	1 108	1 105	1 060	1 060	1 055	1 005	976
Nové členské země	266	287	311	336	343	357	351	368	380	454
Procento zaměstnaných v automobilovém průmyslu v EU										
EU 27	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
EU 15	86,2	85,9	85,6	84,8	84,8	84,1	84,4	84,3	83,4	80,8
Německo	35,0	34,5	35,3	34,9	35,8	37,0	37,4	39,3	39,6	39,4
Další země E 15	51,2	51,4	53,0	50,2	49,0	47,1	47,0	45,0	43,8	41,4
Nové členské země	13,8	14,1	14,4	15,2	15,2	15,9	15,6	15,7	16,6	19,2
Změny ve výši zaměstnanosti (1995 = 100)										
EU 27	100,0	105,5	112,0	114,5	117,0	116,8	117,0	121,8	119,1	122,5
EU 15	100,0	105,1	111,2	112,6	115,1	114,0	114,6	119,1	115,3	114,8
Německo	100,0	104,1	113,1	114,0	119,6	123,6	125,1	136,9	135,0	137,9
Další země E 15	100,0	105,8	116,0	112,3	112,0	107,4	107,4	106,9	101,9	98,9
Nové členské země	100,0	108,0	117,1	126,2	129,0	134,1	131,9	138,4	142,9	170,6
Procento celkem zaměstnaných v každé skupině / zemi										
EU 27	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,1
EU 15	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Německo	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4
Další země E 15	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7
Nové členské země	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0

¹ Kód automobilového průmyslu v systému NACE (Klasifikace ekonomických činností) je 34.00

Mezi zaměstnanci v automobilovém průmyslu v zemích EU 15 představují většinu manuální pracovníci (celkem asi 60%), z nichž většina zastává kvalifikovanou nebo alespoň částečně kvalifikovanou práci, ačkoliv relativní význam kvalifikovaných pracovníků se v jednotlivých zemích liší. Většinu z ostatních zaměstnanců tvoří školení odborníci nebo technici, z nichž řada jsou inženýři (Tabulka 2).

Relativní počet inženýrů, dalších specializovaných odborníků a techniků v letech 2000 až 2007 v celé EU vzrostl, zatímco počet kvalifikovaných manuálních pracovníků, zejména mechaniků, klesl. Tento pokles byl obzvláště zřetelný v nových členských zemích, kde jej zároveň doprovázel vzrůst počtu dělníků obsluhujících stroje a pracovníků na výrobních linkách (tj. částečně kvalifikovaných manuálních pracovníků).

Tabulka 2 Zaměstnanost v automobilovém průmyslu podle jednotlivých profesí, 2000 – 2007

	EU 15		DE		FR		IT		Nové ČZ	
	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007	2000	2007
Manažeři	4,5	5,2	3,5	4,3	2,7	4,8	2,6	2,8	1,8	3,3
Výroba	2,0	1,8	1,5	1,7	1,2	1,6	2,2	0,4	0,9	2,0
Ostatní	2,5	3,4	2,0	2,7	1,5	3,2	0,5	2,4	1,0	1,3
Odborní pracovníci	19,9	25,8	23,2	27,9	23,2	30,0	12,7	25,9	9,3	18,8
Inženýři	12,3	15,2	13,0	15,7	18,4	22,6	7,6	14,0	3,9	8,5
Počítačovní specialisté	1,3	1,6	1,5	1,6	1,3	2,0	1,1	1,4	0,7	2,0
Další odborníci	6,3	9,0	8,7	10,6	3,4	5,4	4,1	10,5	4,8	8,3
Obchod, finance, prodej	2,2	3,2	2,5	3,9	1,5	1,7	1,9	2,7	1,1	1,6
Ostatní	4,1	5,8	6,3	6,7	2,0	3,7	2,2	7,9	3,7	6,7
Administrativní pracovníci	8,0	7,4	8,5	8,3	5,5	6,4	12,8	8,8	2,8	5,0
Zaměstnanci prodeje a služeb	0,8	0,8	0,9	1,1	0,4	0,5	1,2	0,7	0,7	0,3
Kvalifikovaní manuální pracovníci	33,8	29,1	41,9	34,4	32,8	30,0	22,1	19,9	18,6	25,4
Obráběči kovů	7,7	6,6	8,8	6,7	5,5	3,7	7,1	6,3	2,7	8,3
Nástrojaři	5,2	4,5	6,9	6,0	5,8	4,7	1,3	2,2	8,5	6,7
Mechanici	12,3	9,4	13,1	11,0	15,5	8,8	11,2	6,8	4,0	5,3
Elektrotechnici + ostatní	8,5	8,6	13,1	10,7	6,0	12,8	2,6	4,6	3,5	5,1
Částečně kvalifikovaní pracovníci	26,3	25,2	15,1	16,1	32,9	25,5	43,1	35,5	13,4	44,8
Výrobní linka	23,7	21,9	12,8	13,5	29,4	20,3	40,5	34,4	12,0	41,7
Řidiči	2,6	3,3	2,2	2,5	3,5	5,3	2,7	1,2	1,4	3,2
Nekvalifikovaní pracovníci	6,6	6,6	7,0	8,0	2,5	2,8	5,4	6,4	3,3	2,3

Zdroj: Průzkum pracovních sil v EU

Poznámka: Čísla za rok 2000 představují průměr hodnot za rok 1999 a 2000 a čísla za rok 2007 průměr hodnot za rok 2006 a 2007, aby se vyrovnaly výkyvy v údajích PPS

Pokud jde o výrobu, podílejí se evropští výrobci automobilů² na celosvětové výrobě zhruba 20 miliony vozů, neboli 33 procenty. Je to méně než u výrobců v Asii a Oceánii, ale více než u výrobců v Severní Americe, což svědčí o konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu. Evropský autoprávní průmysl zakládá svou sílu zejména na své schopnosti přizpůsobovat se v posledních 20 letech řadě závažných změn: dvěma ropným krizím, několika zásadním změnám v regulaci, technologickému pokroku, rozšíření EU a globální konkurenci (zejména ze strany Japonska). Adaptace se týkaly zejména velkých konsolidací OEM výrobců, rozšíření outsourcingu, restrukturalizace a relokace v rámci EU i v sousedních zemích. Navzdory relativní síle mají však některé úseky automobilového průmyslu své slabiny (Tabulka 3):

² Automobilky ve 27 zemích EU a výrobci v Rusku, Bělorusku, na Ukrajině a v Turecku.
Komplexní analýza vývoje evropského automobilového průmyslu - **Shrnutí**

- Vzhledem k pomalému růstu západoevropského trhu musí výrobci mohutně investovat do diferenciací produktů, což následně vede k expandování na mezinárodní trhy, aby výrobci dosáhli většího objemu prodeje. Zatímco specializovaní výrobci mají výhodnou pozici pro uplatnění se v mezinárodním měřítku, pro všeobecné výrobce je to obtížnější.

- Zásadním problémem se stává konkurence nízkonákladových výrobců. Tlak se přesunul od OEM výrobců k výrobcům zařízení, jejichž podíl na přidané hodnotě v oboru se za posledních 20 let zvýšil. V průběhu tohoto období se evropští výrobci zařízení dostali na přední pozice na světě, avšak jsou nuceni čelit zvýšeným požadavkům a tlaku na udržování cen, což je staví do obtížné situace. Vzhledem k tomu, že vytváří podstatnou část pracovních míst v oboru, mohou mít jejich potíže závažné důsledky pro zaměstnanost v celé Evropské unii, zejména pak v zemích, kde sídlí přední evropské automobilky.

Tabulka 3 SWOT analýza evropského automobilového sektoru

	PŘEDNOSTI	SLABINY
OEM	Široký sortiment modelů a vynikající výsledky v segmentu luxusních vozů Odborná znalosti v oblasti dieselových technologií Dobrá finanční situace (v porovnání s USA) Relativně flexibilní hodnotový řetězec	Malá velikost všeobecných OEM výrobců Malá kapacita v oblasti hybridních technologií Relativně malé prosazení v mezinárodním měřítku, zejména v oblasti výzkumu a vývoje
Dodavatelé zařízení	Velmi inovativní, čelní výrobci v řadě segmentů Internacionalizace prodeje a výroby	Pokles výnosů z provozní činnosti, nestabilní ekonomická struktura Hrozba ze strany amerických a japonských investičních fondů Nesmírné oslabení sítě drobných dodavatelů
Regionální a politické aspekty	Rozvíjející se regionální systém (výroba, školství, inovační clustery) Rozvinutý regulační systém	Řada rozdílů v daňových podmínkách Neintegrováný trh v EU Regionální konkurence oproti komplementárním sítím Regulační politika má malý význam v obchodních jednáních na mezinárodní úrovni Koordinovaná exportní politika
Pracovní místa	Vysoká kvalifikovanost (i v nových členských zemích) Vysoká produktivita Silná „automobilová“ kultura Sociální model	Malá ochota ke změnám, nízká mobilita Stárnoucí populace Nedostatek kvalifikovaných pracovních sil

2. Popis faktorů změny v evropském automobilovém průmyslu

V automobilovém průmyslu ve světě a zejména v Evropě existuje výrazný potenciál ke změnám. Vzhledem k potřebám v nově se objevujících ekonomikách (Čína, Indie, Rusko) vstupují na globální trh noví hráči a zostřují tak konkurenci jak na vyzrálejších evropských, tak na nově vznikajících trzích.

Pro evropský automobilový průmysl budou v budoucnu důležité čtyři hlavní faktory:

- **Společenské změny a vývoj poptávky:** ve vyspělých ekonomikách zůstává vysoká potřeba mobility, která se zvyšuje i v nově se rozvíjejících ekonomikách. Tuto potřebu však doprovází nové tlaky a úsilí: ekologické problémy, urbanizace, poptávka po diferenciaci a zvýšené ceny energií. Auto přestává být ceněným majetkem a stává se pouhým prostředkem dopravy (což posiluje soutěžení s dalšími způsoby dopravy, zejména ve městech, a zvyšuje význam uživatelských nákladů).
- **Nové technologie:** automobilový průmysl byl vždy sektorem, v němž se odehrávalo nejvíce inovací, a v budoucnu tomu pravděpodobně nebude jinak. Největší význam mají tři technologické oblasti: elektronika a ICT (informační a komunikační technologie), nové kompozitní materiály a nové nefosilní druhy pohonných hmot.
- **Firemní strategie:** evropský automobilový průmysl tvoří mezinárodně uznávaní specializovaní výrobci a velké všeobecné výrobní závody, které se méně věnují vývozu. Tempo těchto závodů při zapojování do mezinárodních trhů bude důležité v soutěži s nízkonákladovými výrobci mimo Evropu, stejně jako sortiment nabízených modelů a inovace v nich používané.
- **Regulační politika:** tato oblast zahrnuje daňová opatření i regulační systém jako takový. Má dopad na dodavatele, například tím, že zavádí emisní limity pro oxid uhličitý, i pro spotřebitele díky zvyšování cen nebo pobídkám k zavádění nových technologií.

Tabulka 4 Faktory změn v automobilovém průmyslu

Společenské změny a vývoj poptávky	Nové technologie	Firemní strategie
Potřeba mobility Větší rozmanitost Rozdíly mezi chudými a bohatými Urbanizace Stárnoucí populace Tlak způsobený cenami energií	ICT (včetně nanotechnologií) Nové materiály Nové pohonné hmoty (vodík, palivové články apod.)	Internacionalizace Fúze a akvizice Marketingové volby (luxusní, nízkonákladové apod.) Inovace versus politika snižování nákladů Přesídlování
<p>Změny v regulaci (daňová regulace, politika v oblasti výzkumu a vývoje, regulační systém)* Ochrana životního prostředí (včetně interoperability), spotřeba pohonných hmot a emise, bezpečnost, daňová politika, ekologické daně, pobídky pro výzkum a vývoj</p> <p>* Tyto faktory se vzájemně ovlivňují se třemi faktory uvedenými výše.</p>		

3. Scénáře a důsledky pro trendy v zaměstnanosti

Reakce evropského automobilového průmyslu bude záviset na jeho schopnosti přinášet **inovace** a expandovat na **globální** trhy. To však bude zejména pro všeobecné výrobce a výrobce zařízení těžký úkol.

Pesimistický scénář: „Menší přitažlivost vyspělých osobních automobilů“: demonstruje riziko neúspěchu, který spočívá v podstatném zvýšení podílu nízkonákladových vozidel na trhu, což povede k zásadní restrukturalizaci a stěhování výrobních podniků.

Tabulka 5 Scénář: „Menší přitažlivost vyspělých osobních automobilů“

Společenské změny a vývoj poptávky	Nové technologie	Firemní strategie
Poptávka reaguje na ceny Luxusní auta pouze pro nadšence Nízká poptávka po multimodální přepravě Malý ohled na ekologické faktory Pomalý růst společného evropského trhu	Nedostatek inovací s výjimkou luxusních vozidel	Internacionalizace a partnerství s nově vznikajícími automobilkami Vývoj sortimentu nízkonákladových vozidel Konsolidace a přesídlení výrobců zařízení
Změny v regulaci (daňová regulace, politika v oblasti výzkumu a vývoje, regulační systém)		
Nedostatečná koordinace ekologické, bezpečnostní a dopravní politiky v rámci EU Nedostatečné investice do výzkumu, vývoje a nových technologií Členské země podporují nekoordinovanou, defenzivní daňovou politiku		

Optimistický scénář: „Nová auta pro bezpečnou a udržitelnou dopravu“: ukazuje příležitosti v rámci oboru k realizaci významných inovací a dosažení úspěchů v oblasti exportu.

Tabulka 6 „Nová auta pro bezpečnou a udržitelnou dopravu“

Společenské změny a vývoj poptávky	Nové technologie	Firemní strategie
Velké ohledy na životní prostředí a bezpečnost Zvýšení prosperity, zejména v nových členských zemích Poptávka po nových technologiích, designu a službách	Nové technologie (materiály, elektronika, pohonné hmoty) Nový design Nové služby (včetně dopravních služeb)	Internacionalizace Partnerství mezi výrobci automobilů a zařízení Investice a výdaje na výzkum a vývoj Vysoká segmentace Rozšíření servisních činností
Změny v regulaci (daňová regulace, politika v oblasti výzkumu a vývoje, regulační systém)		
Vysoký stupeň koordinace ekologické, bezpečnostní a dopravní politiky v rámci EU Investice do výzkumu, vývoje a nových technologií, ale i do dopravní infrastruktury Členské země podporují koordinovanou daňovou politiku		

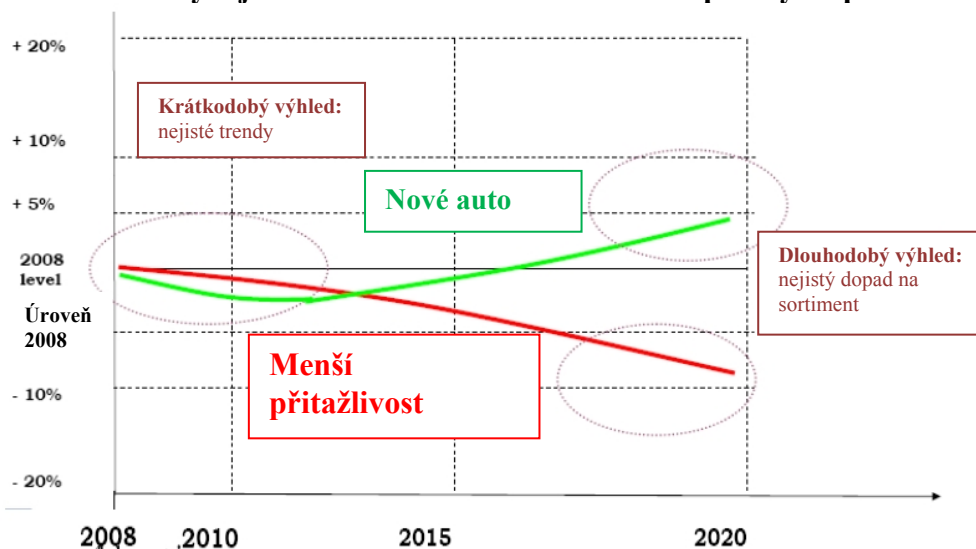
Oba scénáře pravděpodobně povedou ke krátkodobé, ale významné ztrátě pracovních míst v zemích evropské patnáctky, neboť tento vývoj zde již hrozí v důsledku masivního přesouvání všeobecných výrobců do středoevropských zemí a sousedících států.

Optimistický scénář se ve střednědobém horizontu liší, neboť předpokládá, že kapacita automobilového průmyslu bude expandovat a všeobecní výrobci budou zavádět rozsáhlé inovace, díky nimž se zvýší vývoz do zbytku světa. Z toho budou mít prospěch výrobci strojních zařízení, kteří tak upevní svou přední pozici v této oblasti na světě.

Tabulka 7 Shrnutí dopadu obou scénářů na automobilový průmysl

	Menší přitažlivost automobilového průmyslu	Nová auta pro bezpečnou a udržitelnou dopravu
OEM	<p>Všeobecná výroba: rozsáhlá restrukturalizace</p> <ul style="list-style-type: none"> - konsolidace, riziko nepřátelského převzetí <p>Specializovaná výroba: trvalé zaplnění mezery na trhu a na vývozních trzích</p>	<p>Všeobecná výroba: restrukturalizace prostřednictvím fúzí / akvizic, rozšíření činností prostřednictvím nákupu</p> <ul style="list-style-type: none"> - příležitost k vytváření společných podniků s asijskými partnery - strategie pro inovace a náklady - nová forma družstev <p>Specializovaná výroba: trvalé zaplnění mezery na trhu a na vývozních trzích</p>
Dodavatelé zařízení	<ul style="list-style-type: none"> - Zásadní restrukturalizace: uzavření a dobrovolná likvidace - Konsolidace s nově založenými podniky z rozvojových zemí - Riziko nepřátelského převzetí 	<ul style="list-style-type: none"> - Přeskupení hlavních systémových výrobců na základě externího růstu - Vytvoření hierarchie v rámci hodnotového řetězce – systémy, moduly, komponenty - Přesídlení výrobců součástek - Vytváření velkých dodavatelů součástek
Regionální hledisko	<ul style="list-style-type: none"> - Závažné potíže pro země E15, včetně Německa - Dočasný odpor nových členských zemí 	<ul style="list-style-type: none"> - Zlepšení dopravních podmínek - Specializace v evropských inovačních centrech automobilového designu - Nové členské země: hlavní oblast, do níž se bude soustřeďovat výroba zařízení
Pracovní místa	<ul style="list-style-type: none"> - Restrukturalizace - Závažný úpadek aktivit automobilového průmyslu v Evropě 	<ul style="list-style-type: none"> - Restrukturalizace, při níž se však budou také vytvářet pracovní místa - Významná potřeba školení - Významná poptávka po kvalifikované pracovní síle v zemích evropské patnáctky i v nových členských státech

Graf 1 Vývoj zaměstnanosti v automobilovém průmyslu podle dvou scénářů



4. Dopad scénářů na kompetence a profily jednotlivých povolání

Obecné trendy, které se projevují ve struktuře automobilového průmyslu v celé EU (zejména přesun do nových členských zemí) a ve složení profesí, kde dochází k nárůstu inženýrských profesí a dalších vyšších profesí, budou v následujících 5 – 10 letech pravděpodobně pokračovat. Tak tomu s největší pravděpodobností bude u obou uváděných scénářů, ačkoliv rozsah a důsledky pro míru budoucích kvalifikačních požadavků se budou lišit.

Není pravděpodobné, že by se objevily nové profese jako takové, avšak stávající profese se budou proměňovat co do požadovaných dovedností a kompetencí a jejich relativní důležitosti. Tyto dovednosti budou v zaměstnanosti pravděpodobně znamenat trvalý posun směrem k rozvoji těchto profesí:

- **inženýrské profese** (design, vývoj pomůcek pro řidiče a kontrola emisí)
- **marketingoví specialisté** (rozvoj nových evropských a exportních trhů)
- **obchodní specialisté a účetní** (větší využití elektronických zařízení a pomůcek)
- **manažeři** (organizace stále složitějších operací a stěhování aktivit do oblastí s nejnižšími náklady)

Pro to, aby se naplnil optimistický scénář, bude pravděpodobně nezbytným předpokladem zvýšení počtu zaměstnanců s výše uvedenými dovednostmi. Automobilový průmysl však bude muset být natolik atraktivní, aby společnosti v něm působící dokázaly přilákat lidi s požadovanou kvalifikací, což opět závisí na perspektivách růstu v oboru.

Počet pracovních míst pro mechaniky, nástrojaře a další kvalifikované dělníky, stejně jako pro méně kvalifikované dělníky u strojů na výrobních linkách se naopak bude snižovat. To však nebude platit pro nové členské země EU, kam se bude přesouvat stále více pracovních náročných činností.

Navzdory snížení počtu pracovních míst pro kvalifikované manuální pracovníky by společnosti mohly mít potíže s náborem pracovníků, vzhledem k nutnosti nahradit podstatný počet pracovníků, kteří v nejbližších několika letech odejdou do důchodu, navíc v situaci, kdy na trh práce vstupuje stále méně mladých lidí.

Schopnost automobilového průmyslu pokrývat budoucí potřebu kvalifikovaných pracovních sil proto pouze částečně závisí na „výkonnosti“ vzdělávacích a školicích systémů v Evropě. Stejnou měrou totiž závisí i na úspěšnosti opatření zaměřených na přilákání kvalifikovaných pracovníků do oboru, na efektivním využití stávajících pracovních sil, kterým bude nutno poskytovat školení, aby mohli aktualizovat a rozšiřovat své dovednosti.

Tabulka 7 Dopady pesimistického / optimistického scénáře na povolání v zemích evropské patnáctky a v nových členských zemích

<i>Povolání</i>	Základní scénář		Růstový / zelený scénář	
	EU15	NČZ	EU15	NČZ
Zaměstnanost obecně	--	+	-	++
Manažeři	+	+	+	+
Výroba			+	+
Ostatní			+	+
Specialisté + technici			+	+
Inženýři	+	+	++	++
Počítačovní specialisté			+	+
Další specialisté			+	+
Obchod, finance, prodej (marketing)	+		+	+
Administrativa + ostatní	-	+		
Kancelářské síly	-	-	-	-
Prodej + služby				
Kvalifikovaní manuální pracovníci	-	-	-	-
Obráběči kovů	--	-	-	-
Nástrojaři	--	-	-	-
Mechanici	--	-	-	-
Elektrotechnici + ostatní	+	+	+	++
Částečně kvalifikovaní pracovníci	--	++	-	++
Obsluha strojů	--	++	-	++
Řidiči	--	++	-	++

5. Podmínky potřebné pro mobilizaci ve scénáři „Nová auta pro bezpečnou a udržitelnou dopravu“

Evropský automobilový průmysl má řadu výrazných kladů, které by měly pomoci zajistit jeho udržitelnost a růst. V následujících letech pravděpodobně dojde k dalekosáhlým změnám. V krátkodobém horizontu se bude jednat o změny v produkci a zaměstnanosti, dlouhodoběji pak o změny v dovednostech a kompetencích.

Optimistický scénář závisí na zavedení několika strategií (v oblasti inovací, regulace, dopravní infrastruktury a lidských zdrojů).

Tabulka 8 Hlavní doporučení pro optimistický scénář podle jednotlivých strategických okruhů

Strategická oblast	Zainteresované skupiny	Příklady opatření
Zásadní inovace	Výrobci automobilů, dodavatelé, výzkumná centra, univerzity, evropské úřady, členské země	<ul style="list-style-type: none"> - zlepšení spolupráce mezi výrobcí automobilů a dodavateli - vývoj Evropského výzkumného programu - podpora inovačních clusterů, malých a středních podniků
Jednotná regulace	Evropské úřady, členské země	<ul style="list-style-type: none"> - jednotný přístup v regulační a obchodní politice - zavedení daňových pobídek sladěných ve všech zemích EU
Infrastruktura	Evropské úřady, členské země	<ul style="list-style-type: none"> - rozvoj nových inteligentních silničních soustav - podpora partnerství veřejného a soukromého sektoru - finanční podpora pro malé a střední podniky
Vzdělání, školení a sociální politika	Výrobci automobilů, dodavatelé, vzdělávací a školicí instituce, evropské úřady, členské země, odborové organizace	<ul style="list-style-type: none"> - učinit sektor přitažlivější pro potenciální uchazeče o zaměstnání - větší zapojení společností do výcvikových a vzdělávacích programů, podpora užších vztahů se školami a univerzitami - speciální programy pro kvalifikované pracovníky ve vyšším věku - zlepšení pracovních podmínek - vytvoření sociálních observatoří na územní i sektorové úrovni - navázání efektivního sociálního dialogu na firemní úrovni, podpora Evropské rady zaměstnanců a sociálních smluv

Vzhledem ke změnám, k nimž dojde v následujících letech v důsledku pokračující restrukturalizace a vytváření nových dovedností, budou zejména důležité dvě strategické oblasti:

- **Lidské zdroje, včetně celoživotního vzdělávání**
- **Sociální dialog**

Tabulka 9 Strategie v oblasti lidských zdrojů – důsledky „optimistického“ scénáře

- ❖ Primárním důsledkem optimistického scénáře je významná potřeba učinit automobilový průmysl přitažlivějším pro potenciální uchazeče o zaměstnání, kteří mají i jiné profesní možnosti.
- ❖ To se týká zejména absolventů vysokých škol v inženýrských a dalších souvisejících oborech, které by pravděpodobně mohlo odradit přesvědčení, že automobilový průmysl čeká v následujících letech pokles.
- ❖ Tato potřeba se vztahuje také na absolventy odborných škol, kteří se rozhodují, v jakém vzdělávacím nebo školicím programu pokračovat.
- ❖ Nejprve je nutno zajistit, aby existoval dostatečný počet lidí, kteří získají dovednosti a kompetence potřebné pro automobilový průmysl, a aby vzdělávací a školicí systémy v celé EU byly schopny zajistit jejich výuku.
- ❖ Pro společnosti působící v oboru je proto nezbytné zapojit se do poskytování vzdělání a školení a navázat úzké vztahy se školami, vyššími odbornými školami a univerzitami, aby jim mohly poskytovat poradenství ohledně náplně výuky v příslušných programech.
- ❖ Tato potřeba se vztahuje i na celoživotní odborné vzdělávání, jehož prostřednictvím si pracovníci aktualizují a rozšiřují dovednosti na základě měnících se požadavků. Tato oblast je však podle všeho v řadě oblastí automobilového průmyslu nedostatečně zajištěna.
- ❖ Má-li automobilový průmysl nadále růst, je rovněž nutno zpomalit tempo odchodu starších, zkušených pracovníků, neboť vzhledem ke klesajícímu počtu mladých lidí, kteří vstupují na trh práce, je stále obtížnější je nahradit.
- ❖ Je proto třeba důkladněji zvážit možnost produktivněji využívat zkušenějších pracovníků, například při zaškolení nováčků v oboru, aby mohli dále předávat své dovednosti a znalosti.
- ❖ Rovněž je nutno zvážit možné způsoby, jak přilákat do automobilového průmyslu více žen, které budou stejně jako v minulosti představovat v následujících letech hlavní zdroj nárůstu pracovních sil, ale jejichž potenciál není dosud dostatečně využíván.
- ❖ Aby více žen bylo ochotno pracovat v automobilovém průmyslu, bude pravděpodobně nutné provést změny v organizaci práce, které by braly ohled na potřebu žen pružně měnit pracovní podmínky, aby mohly skloubit práci s rodinnými povinnostmi.

Předvídaním pravděpodobných budoucích změn v automobilovém průmyslu je možné omezit jejich dopad a zabránit tomu, aby negativně ovlivnily přitažlivost sektoru pro potenciální zaměstnance. „Evropské partnerství pro předvídaní změn v automobilovém průmyslu“ se může stát důležitým krokem do budoucna, který přispěje k předvídaní změn na třech úrovních:

- regionální úroveň: regionální výzkumná centra a konkurenční uskupení
- sektorová úroveň: oborová monitorovací střediska
- podniková úroveň: rozšíření úlohy Evropské rady zaměstnanců a uzavírání sociálních smluv v rámci podniků.