

► Sektor-Kurzdossier der IAO

9. April 2020

COVID-19 und die Automobilindustrie

Die Automobilindustrie leistet einen bedeutenden Beitrag zur globalen Wirtschaft. Der Jahresumsatz der Branche entspricht der Wirtschaftsleistung der sechstgrößten Volkswirtschaft der Welt. 2017 wurde geschätzt, dass die Branche weltweit fast 14 Millionen Menschen beschäftigt.

Die Beschäftigung hat sich zwar von der globalen Finanzkrise 2008–09 erholt, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer in den globalen Lieferketten der Industrie sind jedoch erneut mit großer Unsicherheit konfrontiert. Nach dem Ausbruch der globalen Pandemie in China zeigten sich die Auswirkungen von COVID-19 auf die Automobilindustrie zunächst in Asien, inzwischen sind sie jedoch in allen anderen Teilen der Welt schwerwiegend geworden.



© IAA, Crozet, M.

Montagewerk, Mahindra & Mahindra Ltd., Mumbai, Indien

► 1. Die Auswirkungen von COVID-19

Die Automobilindustrie ist mit einem starken Rückgang der Nachfrage und Investitionen konfrontiert. Hinzu kommt ein abrupter und weitverbreiteter Stillstand der Wirtschaftstätigkeit, da die Beschäftigten zuhause bleiben müssen, Lieferketten zum Stillstand kommen und Werke geschlossen werden.

Die Einschränkungen der Bewegungsfreiheit der Menschen und die plötzliche Stilllegung der Wirtschaftstätigkeit werden voraussichtlich zu einem starken Einbruch der Branchenproduktion und des Bruttoinlandsprodukts (BIP) führen. Es wird geschätzt, dass durch Werksschließungen Fertigungsvorhaben für etwa 2,5 Millionen Personenkraftwagen storniert werden, was für Automobil- und Zulieferunternehmen Einnahmeverluste in Höhe von 77,7 Milliarden US-Dollar bedeutet.¹

Durch Rückwärts- und Vorwärtsverflechtungen ergeben sich in der Wirtschaft negative Multiplikatoreffekte, insbesondere in Ländern wie China, Deutschland, Indien, Japan, Kanada, Republik Korea, Mexiko, Marokko, Südafrika und den Vereinigten Staaten von Amerika, in denen die Automobilindustrie eine wichtige Stütze des Wirtschaftswachstums ist. Es ist davon auszugehen, dass kleine und mittlere Unternehmen (KMU), auf die in diesem Sektor der größte Teil der Beschäftigung entfällt und die Vorleistungsgüter und Dienstleistungen für multinationale Automobilhersteller bereitstellen, stark betroffen sein werden (Rückwärtsverflechtungen). Zu den Sektoren, die durch Vorwärtsverflechtungen voraussichtlich ebenso von der Stilllegung der Automobilindustrie betroffen sein werden, gehören der Transport (z.B. Fracht, Personenbeförderung

¹ GlobalData, "Coronavirus (COVID-19)", Executive Briefing report, aktualisiert am 30. März 2020.

am Boden, Charterbusse) und Dienstleistungen (z.B. Autovermietungen und -reparaturbetriebe).²

Die Pandemie hat in den Lieferketten der Automobilindustrie zu einem beispiellosen Anstieg der Arbeitslosigkeit geführt. Es sind jedoch noch viel mehr Arbeitsplätze gefährdet, wenn Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht sofort handeln, um das Überleben von KMU und den Schutz von Arbeitnehmern sicherzustellen.

1.1 Automobilabsatz

In China sind die Neuwagenverkäufe in der ersten Februarhälfte 2020 um rund 92 Prozent eingebrochen, und es wird geschätzt, dass die Fahrzeugverkäufe in China im Gesamtjahr 2020 um mindestens 2,9 Prozent zurückgehen werden.

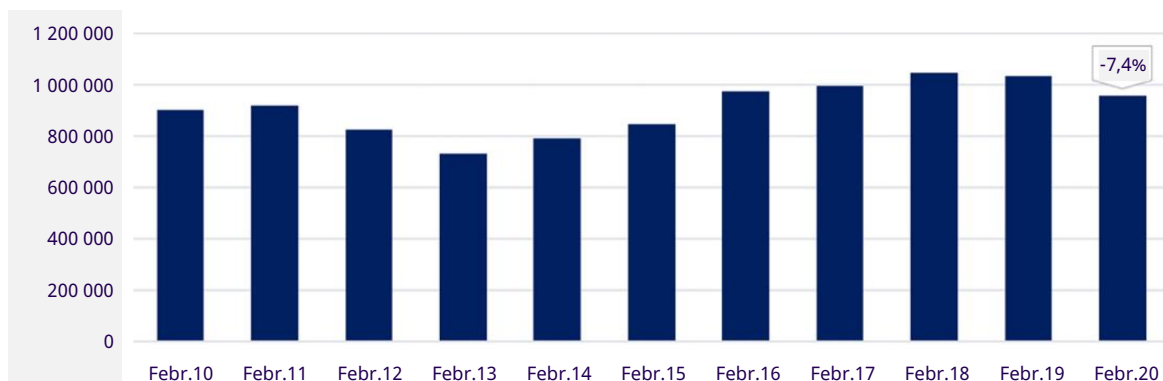
Nach Angaben des Verbandes der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) lag der Gesamtabsatz von Neufahrzeugen in der Europäischen Union (EU) im Januar und Februar 2020 um 7,4 Prozent niedriger als in der gleichen Vorjahresperiode (Abbildung 1). Jeder der vier großen

Märkte der EU verzeichnete 2020 einen Rückgang der Nachfrage: Deutschland um 9,0 Prozent, Frankreich um 7,8 Prozent und Italien und Spanien um 7,3 bzw. 6,8 Prozent.

In Südafrika berichtet der Verband der Automobilhersteller Südafrikas (NAAMSA), dass die Automobilindustrie, die etwa 7 Prozent zum BIP des Landes beisteuert, einen erheblichen Umsatzrückgang verzeichnet.³ In Anbetracht der nationalen Ausgangssperre wird damit gerechnet, dass sich die Situation weiter verschlechtern und letztlich auf die gesamte Produktion und den Transportsektor auswirken wird.

Die Kreditrating-Agentur Moody's hat ihre Prognose für weltweite Fahrzeugverkäufe stark gekürzt und rechnet jetzt für 2020 mit einem Rückgang dieser Verkäufe um 14 Prozent. Gemäß der Prognose stellt sich die Situation wesentlich schlechter dar als bei der globalen Finanzkrise 2008–09, die innerhalb von zwei Jahren zu einem Schrumpfen des Automobilmarktes um etwa 8 Prozent führte.⁴

► **Abbildung 1: PKW-Absatz in der Europäischen Union, 2010-2020 (jedes Jahr im Februar)**



Quelle: Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA)

1.2 Handel

In Anbetracht der Rolle Chinas als dem weltweit wichtigsten Lieferanten von Vorleistungsgütern für ausländische Fertigungsunternehmen hat der Rückgang der Produktion und der Exporte aus China direkte Auswirkungen auf die Automobilindustrie. Für viele Automobilunternehmen

führt die begrenzte Lagerhaltung und die starke Abhängigkeit von der Just-in-Time-Fertigung zu Engpässen, die ihre Produktionskapazität und ihre Gesamtexporte beeinträchtigen.

Die Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) schätzt, dass eine 2-prozentige Verrin-

2 Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). "The automobile industry in Central Europe", IWF-Mitteilung.

3 Ramalepe, P. (2020). "Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites", news24, 2. April.

4 Financial Times, "[VW hit by €2bn-a-week cash drain](#)" [27.März 2020].

gerung der Ausfuhren von Teilen und anderen Vorleistungsgütern aus China an Automobilhersteller in der EU, Nordamerika, Japan, der Republik Korea und anderen bedeutenden Produktionsländern zu einem Rückgang der Automobilexporte aus diesen Volkswirtschaften in die übrige Welt in Höhe von 7 Milliarden US-Dollar führen könnte.⁵

Es gibt zwar erste Anzeichen dafür, dass die Produktion in China wieder anzieht, die Nachfrage nach Vorleistungsgütern für die Automobilproduktion in Europa und den Vereinigten Staaten wird jedoch niedrig bleiben. Es kann daher Monate dauern, bis der Handel mit Autoteilen und Kraftfahrzeugen wieder das Niveau vor der Pandemie erreicht.

Besonders schwerwiegend sind die Auswirkungen für Länder wie Marokko, wo 80 Prozent der Automobilindustrie auf die europäischen Märkte ausgerichtet sind. 2019 erwirtschafteten rund 250 Teile- und Komponentenhersteller, die mehr als 180.000 Arbeitnehmer beschäftigen, einen Umsatz von 7 Milliarden Euro bzw. 7,5 Milliarden US-Dollar, was 27 Prozent der nationalen Exporte ausmacht.⁶

1.3 Werksschließungen

Wuhan, die Stadt im Zentrum des Ausbruchs in China, ist als "Motorstadt" bekannt, da sich hier die Werke von General Motors, Honda Motor, Nissan Motor, der Peugeot-Gruppe (PSA), Renault und Toyota Motor befinden. Die Produktion in diesen Werken wurde vollständig eingestellt, und es gibt überall in Asien Berichte über Werksschließungen. Das Epizentrum der Pandemie hat sich rasch nach Europa und Amerika verlagert, wo ebenfalls Werke geschlossen wurden.

In der EU waren im März 2020 1,1 Millionen von insgesamt 2,6 Millionen direkten Arbeitsplätzen in der Automobilherstellung von Werksschließungen betroffen. Über die Hälfte der Schließungen betraf deutsche Arbeitnehmer.⁷

In Amerika haben General Motors, Ford Motor und Fiat Chrysler Automobiles (FCA) vorübergehend alle Werke in den Vereinigten Staaten geschlossen ohne Angabe eines festen Enddatums.⁸ Automobilhersteller haben kürzlich auch die Schließung von Werken in Argentinien⁹ und Brasilien¹⁰ angekündigt.

1.4 Beschäftigung

Die Gesamtauswirkungen auf die Beschäftigung in der Automobilindustrie und ihren Lieferketten sind noch nicht bekannt, die IAO wird die Situation jedoch weiterhin aufmerksam beobachten.

Es wird geschätzt, dass etwa 42 Prozent der direkten Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in der EU von der Pandemie betroffen sind. Diese Zahlen beziehen sich nur auf Arbeitskräfte, die direkt von Pkw-, Lkw-, Lieferwagen- und Busherstellern beschäftigt werden. Die Pandemie betrifft jedoch alle 13,8 Millionen Arbeitskräfte in der breiteren Automobilzulieferkette in der EU.¹¹ Ohne neue Einnahmen werden viele Unternehmen kurz- bis mittelfristig mit erheblichen Liquiditätsproblemen konfrontiert sein.

In den Vereinigten Staaten sind mindestens 150.000 gewerkschaftlich organisierte Arbeitskräfte und Hunderttausende nicht organisierter Arbeitnehmer in der Branche von der Pandemie betroffen.

Die Unterbrechungen in der indischen Automobilindustrie und ihrer Lieferkette wird im letzten Quartal des laufenden Geschäftsjahres (2019–20) und im ersten Quartal des nächsten Geschäftsjahres (2020–21) wahrscheinlich mehr als 60,8 Milliarden Indische Rupien bzw. 800 Millionen US-Dollar kosten. 50 Prozent der Beschäftigten sind Vertragsarbeiter, die kurz- und mittelfristig besonders gefährdet sind.¹²

Es ist generell davon auszugehen, dass ungeschützte Arbeitnehmer, insbesondere Saison- und Zeitarbeitskräfte, Selbständige, Gelegenheits- und Gig-Arbeitskräfte, überproportional von dem Virus und seinen wirtschaftlichen

5 UNCTAD (2020). [Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus \(COVID-19\) epidemic](#), UNCTAD/DITC/INF/2020/1, Genf, 4. März.

6 Challenge (2020). ["Coronavirus : l'impact sur l'économie nationale secteur par secteur"](#), 27. März.

7 ACEA (2020). ["COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows"](#), 31. März.

8 UAW (2020). ["Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening date"](#), News, 31. März.

9 Rostás, R. (2020). ["Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic"](#), Fastmarkets MB, 20. März.

10 Peroni, F. (2020). ["Brazilian carmakers to stop production amid virus spread"](#), Fastmarkets MB, 21. März.

11 ACEA (2020). ["COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows"](#), a.a.O.

12 Banerji, S. (2020), ["Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore"](#), Business Today, 30. März.

Auswirkungen betroffen sind, da sie in der Regel keinen Zugang zu bezahlten Krankheitstagen, sozialer Sicherheit oder Gesundheitsversorgung haben.

Es sollte darauf hingewiesen werden, dass COVID-19 zu einer Zeit kommt, in der die Automobilindustrie bereits durch den Klimawandel, technologische Fortschritte, demografischen Wandel und Handelsturbulenzen und -unsicherheiten mit erheblichen Störungen und Verlagerungen konfrontiert ist. Schon vor der Pandemie stag-

nierte die Produktion von Neufahrzeugen wegen schwacher Verkaufszahlen. Es wird damit gerechnet, dass allein in Deutschland durch die Umstellung auf Elektrofahrzeuge 400.000 Arbeitsplätze verloren gehen.

Wie sich diese Megatrends und treibenden Kräfte auf die menschenwürdige Arbeit auswirken, wird in dem demnächst erscheinenden Themenpapier für die Fachtagung der IAO über die Zukunft der Arbeit in der Automobilindustrie erörtert.

► 2. Maßnahmen der Mitgliedsgruppen und Partner

Bei den von den Mitgliedsgruppen der IAO – Regierungen sowie Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände – ergriffenen Maßnahmen stehen im Allgemeinen drei unmittelbare Ziele im Mittelpunkt: Schutz der Beschäftigten am Arbeitsplatz, Unterstützung für Unternehmen, Arbeitsplätze und Einkommen sowie Ankurbelung der Wirtschaft und der Nachfrage nach Arbeitskräften, um sicherzustellen, dass sich Länder und Sektoren wie die Automobilindustrie rasch und besser erholen.

2.1 Schutz der Beschäftigten am Arbeitsplatz

Der Schutz der Arbeitnehmer und Arbeitgeber in der Automobilindustrie und ihrer Familien vor den Gesundheitsgefahren von COVID-19 hat höchste Priorität. Um auch die Öffentlichkeit vor der Pandemie zu schützen, haben führende Autohersteller ihre Produktionsanlagen umgerüstet, um Beatmungsgeräte, Desinfektionsmittel und Gesichtsmasken herzustellen.

2.1.1 Beispiele für Maßnahmen zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer

- Verschiedene Automobilhersteller haben angekündigt, dass sie außerordentliche Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer ergreifen werden. Dazu gehören die Bereitstellung von Gesichtsmasken und Desinfektionsmitteln, Investitionen in Gesundheitskliniken und Krankenhäuser sowie die Erneuerung von Infrastruktur, Maßnahmen zur Bekämpfung von Fehlinformationen und die gemeinsame Nutzung technischer Lösungen.
- IndustriALL Global Union fordert gemeinsam mit anderen globalen Gewerkschaftsföderationen die Mitwirkung von Arbeitnehmervertretern an Verfahren zur Ermittlung, Verhütung und Eindämmung von Gefahren für die Gesundheit, die Rechte und das Wohl der Arbeitnehmer sowie zur Entwicklung und Umsetzung nationaler, sektoraler und betrieblicher Maßnahmen.¹³

- Am 15. März, kurz nach der Meldung von COVID-19-Infektionen unter Beschäftigten in Automobilwerken, haben die United Auto Workers (UAW), General Motors, Ford Motor und FCA eine COVID-19/Coronavirus-Task-Force gegründet, um in den Fertigungs- und Lagerbereichen aller drei Unternehmen für einen verbesserten Schutz der Beschäftigten zu sorgen.

2.1.2 Beispiele für die Umrüstung von Produktionsanlagen für den Schutz der öffentlichen Gesundheit

- In China unterstützt die Automobilindustrie den Kampf gegen die Verbreitung des Coronavirus. Der chinesische Automobilhersteller BYD hat in seinem Werk in Shenzhen Fertigungslinien eingerichtet, um Schutzmasken und Desinfektionsmittel herzustellen.¹⁴
- In den Vereinigten Staaten produzieren General Motors und Ford Motor medizinische Ausrüstung wie Beatmungsgeräte, Masken und Schutzanzüge, um die Coronavirus-Pandemie zu bekämpfen. Die in diesen Werken beschäftigten UAW-Mitglieder arbeiten freiwillig und zu halbem Lohn.¹⁵
- In Europa haben Volkswagen, FCA, Škoda Auto und zahlreiche andere Unternehmen Produktionsanlagen umgerüstet, um für den Schutz des Gesundheitspersonals und der allgemeinen Öffentlichkeit Schutzmasken und Gesichtsschutzschilde herzustellen.
- In Indien hat die Mahindra Group angekündigt, dass sie die Herstellung von Beatmungsgeräten und anderer medizinischer Ausrüstung unterstützen wird. Außerdem hat Mercedes die Einrichtung einer temporären Klinik mit 1.500 Betten zur Behandlung von COVID-19-Patienten in der Nähe der Stadt Pune im Staat Maharashtra angekündigt. Škoda Auto Volkswagen India hat ebenfalls Mittel für die Einrichtung einer speziellen COVID-19-Abteilung im Sassoon General Hospital in Pune bereitgestellt.¹⁶

¹³ IndustriALL Global Union (2020). "[COVID-19: Urgent Economic Stimulus and Workplace Measures Required](#)", Council of Global Unions, 12. März.

¹⁴ Attwood, J. (2020). "[Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers](#)", Autocar, 6. April.

¹⁵ UAW (2020). "[COVID-19 UPDATE](#)", 31. März.

¹⁶ Challawala, N. (2020). "[More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India](#)", The Economic Times, 1. April.

2.2 Unterstützung für Unternehmen, Arbeitsplätze und Einkommen

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf die Automobilindustrie und ihre Beschäftigten sind enorm. Ohne nennenswerte Einnahmen werden viele Teile- und Automobilhersteller kurz- bis mittelfristig vor Liquiditätsproblemen stehen. Der Umfang der vorhandenen Mittel ist sehr unterschiedlich, einige Unternehmen könnten jedoch in wenigen Monaten mit Engpässen konfrontiert sein.

In fast allen wichtigen automobilherstellenden Ländern haben die Regierungen und Zentralbanken zum Schutz von Unternehmen und ihren Beschäftigten fiskalische und monetäre Stimulierungsmaßnahmen ergriffen. Dazu gehören eine aktive Fiskalpolitik, insbesondere Maßnahmen des sozialen Schutzes, gezielte Transfers und automatische Stabilisatoren, etwa Arbeitslosenunterstützung, in Verbindung mit öffentlichen Investitionen und Steuererleichterungen für Geringverdiener und KMU.

Von Regierungen, Arbeitgebern und Gewerkschaften wurden beispielsweise folgende Maßnahmen ergriffen:

- Am 13. März hat die Regierung Indonesiens der Automobilindustrie steuerliche Anreize gewährt, indem die Unternehmenssteuer für Schlüsselindustrien, insbesondere die Automobilindustrie, um 30 Prozent gesenkt wurde.¹⁷
- In Nordamerika zahlte Honda Motor rund 27.600 betroffenen Arbeitnehmern während der Werksschließung vom 23. bis zum 31. März das volle Gehalt.¹⁸
- Die UAW vereinbarte mit General Motors, Ford Motor und FCA Gesamtarbeitsverträge über Entschädigungszahlungen für Arbeitnehmer, die sich zur Beobachtung wegen COVID-19 in Quarantäne befinden.¹⁹
- Europäische Arbeitnehmer in der Automobilindustrie werden in der Regel durch Gesamtarbeitsverträge geschützt. Die jüngsten Einschränkungen der Anzahl der Menschen, die sich versammeln können, erschwert

es Gewerkschaftsmitgliedern jedoch, ihr Vereinigungsrecht auszuüben und sich vor dem Risiko einer Coronavirus-Exposition zu schützen.²⁰

2.3 Ankurbelung der Wirtschaft und der Nachfrage nach Arbeitskräften

Überall in der Welt treffen Regierungen wirtschaftliche Maßnahmen, um die menschlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zu begrenzen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat ein Verzeichnis der bisher von 193 Volkswirtschaften ergriffenen wirtschaftlichen Maßnahmen erstellt.²¹

In einer Erklärung vom 26. März haben sich die Regierungen der Gruppe der 20 (G20) gemeinsam verpflichtet: Leben zu schützen; Arbeitsplätze und Einkommen der Menschen zu sichern; Vertrauen wiederherzustellen, finanzielle Stabilität zu bewahren, Wachstum neu zu beleben und gestärkt aus der Krise hervorzugehen; Störungen im Handel und in globalen Versorgungsketten so gering wie möglich zu halten; allen hilfebedürftigen Ländern Unterstützung zukommen zu lassen; und sich in Bezug auf Maßnahmen der öffentlichen Gesundheit sowie finanzielle Maßnahmen abzustimmen.²²

Die IAO berät Regierungen im Hinblick auf die Ausweitung des Sozialschutzes für alle und zu Maßnahmen zur Förderung von Beschäftigungserhalt, Kurzarbeit, bezahltem Urlaub und anderen Förderungsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass Wirtschaften, Arbeitsmärkte und Industrien stärker, widerstandsfähiger und nachhaltiger werden, wenn die Pandemie zurückgeht.

Gegenwärtig ist nicht klar, wie viele dieser makroökonomischen Politiken und Maßnahmen sich auf die Automobilindustrie auswirken werden, und insbesondere, ob und wie KMU in der Lieferkette in der Lage sein werden, Zugang zu finanzieller Unterstützung zu erhalten, und ob die großen Herstellerländer von ihrer Umsetzung profitieren können.

17 Falak Medina, A. (2020). "Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact", ASEAN Briefing, 18. März.

18 Bruce, C. (2020). "Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay", auto1.com, 18. März.

19 Wayland, M. (2020). "UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus", CNBC, 13. März.

20 Gaisenkersting, D. (2020). "Corona-Krise in Deutschland: Fabriken und Großbetriebe müssen geschlossen werden", World Socialist Web Site, 16. März.

21 IWF, [Policy Tracker](#).

22 G20, [Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia](#), 26. März 2020.

2.4 Suche nach Lösungen im Wege des sozialen Dialogs

Sozialer Dialog ist der Schlüssel zum Aufbau von Vertrauen und Zuversicht, was notwendig ist, um sicherzustellen, dass diese politischen Maßnahmen wirksam sind. Die Macht des sozialen Dialogs für die Ermittlung von Lösungen spiegelt sich in der Gemeinsamen Erklärung zu COVID-19, die von der Internationalen Arbeitgeber-Organisation (IOE) und dem Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) am 23. März 2020 veröffentlicht wurde.²³

In vielen Teilen der Welt profitiert die Automobilindustrie von einem effektiven Dialog zwischen Regierungen, Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften auf nationaler, sektoraler und betrieblicher Ebene. Hier einige Beispiele, wie die Mitgliedsgruppen der IAO den sozialen Dialog nutzen, um Lösungen zu finden:

- Die Regierung Japans hat gemeinsam mit dem Verband der japanischen Automobilhersteller (JAMA) ein Gremium eingerichtet, den Rat der Automobilindustrie zur Prüfung von Gegenmaßnahmen gegen das neue Coronavirus, um die Auswirkungen der Epidemie auf die Lieferketten der Automobilindustrie zu überwachen und notwendige Informationen zwischen Automobilherstellern und Zulieferern von Autoteilen und -komponenten auszutauschen.
- Am 20. März vereinbarten die IG Metall (Deutschland) und Gesamtmetall (Nordrhein-Westfalen) als Reaktion auf COVID-19 ein Krisenpaket, das Regelungen zur Kurzarbeit (Arbeitsteilung) enthält, mit denen die Nettoentgelte der Beschäftigten auf dem Niveau von etwa 80 Prozent ihres Lohns gesichert werden können. Bei der Schließung von Kindertagesstätten und Schulen können Eltern mit Kindern bis zu zwölf Jahren anstelle des im bestehenden Tarifvertrag vorgesehenen Zusatzgeldes acht Tage für Kinderbetreuung freinehmen. Das Krisenpaket ist bis Ende 2020 gültig.²⁴

²³ [Joint Statement on Covid-19 by International Organisation of Employers and International Trade Union.](#)

²⁴ IG Metall (2020). ["Sicherheiten für die Beschäftigten in der Metall- und Elektroindustrie"](#), 27. März.

► 3. Instrumente und Maßnahmen der IAO

Zur Bewältigung der Auswirkungen der Pandemie hat die IAO einen Vier-Säulen-Ansatz vorgeschlagen: Schutz der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz, Unterstützung für Unternehmen, Arbeitsplätze und Einkommen sowie Ankurbelung der Wirtschaft und der Nachfrage nach Arbeitskräften.²⁵ Zur Untermauerung soll im Wege des sozialen Dialogs Vertrauen zwischen Regierungen, Unternehmen und Arbeitnehmern aufgebaut werden, um ihr anhaltendes Engagement für die notwendigen Politiklösungen und betrieblichen Maßnahmen zu sichern.²⁶

Internationalen Arbeitsnormen kommt in Krisenzeiten eine entscheidende Bedeutung zu.²⁷ Sie enthalten spezielle Leitlinien für Regierungen, Unternehmen und Gewerkschaften zur Annahme grundsatzpolitischer Maßnahmen in Bereichen wie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Bekämpfung von Stigmatisierung und Diskriminierung, Arbeitszeiten, Lohnschutz für Arbeitnehmer in Betrieben, in denen die Produktion eingestellt wird, Beendigung des Arbeitsverhältnisses, Leistungen bei Arbeitslosigkeit und Leitlinien für verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln für die Automobilindustrie.

Darüber hinaus hat die IAO eine Reihe allgemeiner Instrumente und Lösungskonzepte in Bezug auf COVID-19 erstellt:

- [Occupational Safety and Health Tips for Workplaces](#)
- [Social protection responses to the COVID-19 crisis around the world](#)
- [COVID-19: What role for workers' organizations?](#)
- [COVID-19 Employers and business membership organizations](#)
- [The six-step COVID-19 business continuity plan](#)
- [Enterprise survey tool: Assessing the needs of enterprises resulting from COVID-19](#)
- [An employer's guide on managing your workplace during COVID-19](#)
- [COVID-19 and the world of work Updated estimates and analysis](#)

25 IAA (2020). "[COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses](#)", ILO Monitor 1st Edition, Genf, 18. März.

26 IAA (2020). "[What are the key policies that will mitigate the impacts of COVID-19 on the world of work?](#)" COVID-19 Responses, Genf, Aktualisierung vom 19. März.

27 IAA (2020). [ILO standards and COVID-19: FAQ: Key provisions of international labour standards relevant to the evolving COVID-19 outbreak](#), Version 1.2, Genf, 23. März.

Kontaktangaben

Internationale Arbeitsorganisation

Route des Morillons 4
CH-1211 Genf 22
Schweiz

Hauptabteilung Sektorpolitiken
E-Mail: covidresponsesector@ilo.org