



# ► Отраслевая справка МОТ

Дата: 8 апреля 2020 г.

## COVID-19 и автомобилестроение

Автомобильная промышленность вносит значительный вклад в мировое экономическое производство. Её годовой оборот сравним с шестой по величине экономикой мира. В 2017 году число непосредственно занятых в мировом автомобилестроении оценивалось в 14 млн человек.

Несмотря на восстановление уровня занятости после глобального финансового кризиса 2008–09 годов, работодатели и работники, занятые в глобальных системах поставок для этой отрасли, вновь оказались в ситуации большой неопределённости. Вспыхнувшая в Китае глобальная пандемия COVID-19 вначале оказала воздействие на автомобильную промышленность в Азии, а затем больно ударила по предприятиям во всех других частях мира.

© ILO/ILCO, Crozet, M.



Сборочный цех, Mahindra & Mahindra Ltd., Мумбаи, Индия

### ► 1. Воздействие COVID-19

Автомобильная промышленность сталкивается с резким падением спроса и инвестиций. Ей приходится преодолевать резкое, повсеместное прекращение экономической деятельности в условиях, когда от работников требуют оставаться дома и когда останавливается работа систем поставок и закрываются заводы.

Ожидается, что ограничения на передвижение людей и внезапное прекращение экономической деятельности вызовут резкое сокращение объёма производства в отрасли и всего валового внутреннего продукта (ВВП). По оценкам, вследствие закрытия заводов в Европе и Северной Америке производство легковых автомобилей сократилось примерно на 2,5 млн единиц, в результате чего компании,

выпускающие автомобили и комплектующие, потеряли 77,7 млрд долл. США<sup>1</sup>.

Во всей экономике через прямые и обратные производственные связи возникает отрицательный мультипликативный эффект, особенно в таких странах, как Канада, Китай, Германия, Индия, Япония, Республика Корея, Мексика, Марокко, Южная Африка и Соединённые Штаты Америки, где автомобилестроение является одним из главных стимулов экономического роста. По прогнозам, серьёзно пострадают малые и средние предприятия (МСП), которые обеспечивают большинство рабочих мест в отрасли и предоставляют промежуточные ресурсы и услуги многонациональным автопроизводителям (обратные связи). Отрасли, которые могут столкнуться

1 GlobalData, "Coronavirus (COVID-19)", Executive Briefing report, обновлено 30 марта 2020 г.

с негативными последствиями закрытия предприятий автомобильной промышленности через прямые связи, включают транспорт (например, грузовые, наземные пассажирские и чартерные автобусные перевозки) и сферу услуг (например, аренда и ремонт легковых автомобилей)<sup>2</sup>.

Пандемия спровоцировала небывалый рост безработицы в автомобильной промышленности и во всей системе поставок. Много других рабочих мест будут находиться под угрозой, если правительства, работодатели и работники не предпримут срочных действий в интересах выживания МСП и защиты работников.

## 1.1 Продажи

В Китае продажи новых автомобилей резко упали примерно на 92% в первой половине февраля 2020 года и, согласно прогнозам, сократятся как минимум на 2,9% в 2020 году.

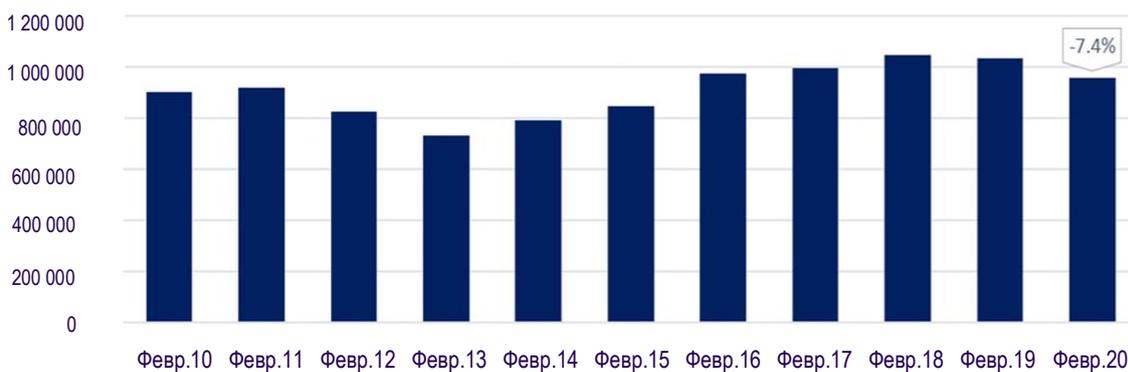
промышленности, на долю которой приходится около 7% ВВП страны, наблюдается значительное снижение продаж<sup>3</sup>. Ожидается, что ситуация усугубится вследствие введённого в стране карантина, что, в конечном итоге, повлияет на общий объём производства и перевозок.

Агентство кредитных рейтингов Moody's понизило прогноз глобальных продаж автомобилей, согласно которому они сократятся в 2020 году на 14%. По прогнозам, ситуация будет значительно хуже, чем во время мирового финансового кризиса 2008–09 годов, когда автомобильный рынок сократился за двухлетие примерно на 8%<sup>4</sup>.

## 1.2 Торговля

Учитывая значение Китая как основного глобального поставщика комплектующих для производственных компаний за рубежом, сокращение производства и

Рисунок 1. Продажи легковых автомобилей в Европейском союзе, 2010–20 гг. (февраль каждого года)



Источник: Европейская ассоциация автопроизводителей (ACEA)

По данным Европейской ассоциации автопроизводителей (ACEA), общий объём продаж новых автомобилей в Европейском союзе (ЕС) в январе-феврале 2020 года сократился на 7,4% по сравнению с тем же периодом предыдущего года (рисунок 1). В 2020 году спрос упал на каждом из четырёх основных рынков ЕС: падение составило 9,0% в Германии, 7,8% во Франции, 7,3% в Италии и 6,8% в Испании.

По данным Национальной ассоциации автопроизводителей Южной Африки (NAAMSA), в автомобильной

экспорта из Китая напрямую влияет на автомобилестроение. Для многих автомобильных компаний ограниченный объём запасов и сильная зависимость от производства «точно в срок» приводят к недопоставкам, что негативно сказывается на их производственных мощностях и общем объёме экспорта.

По оценкам Конференции Организации Объединённых Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), сокращение на 2% экспорта запчастей и других комплектующих из Китая для производителей

2 Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). "The automobile industry in Central Europe", IMF Note.

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

4 Financial Times, "VW hit by €2bn-a-week cash drain" [27 марта 2020 г.].

автомобилей в ЕС, Северной Америке, Японии, Республике Корея и других странах, являющихся крупными автопроизводителями, может привести к сокращению экспорта автомобилей из этих стран на 7 млрд долл. США<sup>5</sup>.

Несмотря на первые признаки возобновления роста производства в Китае, спрос на комплектующие для автомобилестроения в Европе и Соединённых Штатах Америки останется низким. Поэтому может пройти несколько месяцев, прежде чем торговля запчастями и автомобилями вернётся к уровню, существовавшему до наступления пандемии.

Последствия окажутся особенно серьёзными для таких стран, как Марокко, где 80% продукции автомобилестроения предназначается для европейских рынков. В 2019 году обороты около 250 предприятий — производителей запчастей и комплектующих, на которых было занято свыше 180 000 работников, составили 7 млрд евро, или около 7,5 млрд долл. США, то есть 27% стоимости национального экспорта<sup>6</sup>.

### 1.3 Закрытие заводов

Город Ухань, оказавшийся в центре вспышки коронавируса в Китае, известен как «город моторов», где расположены заводы таких производителей, как General Motors, Honda Motor, Nissan Motor, Peugeot Group (PSA), Renault и Toyota Motor. Они полностью остановили производство, и появились сообщения о закрытии других заводов во многих странах Азии. Эпикентр пандемии быстро переместился в Европу и Северную и Южную Америку, где также закрываются заводы.

В странах ЕС после закрытия заводов в марте 2020 года пострадал 1,1 млн из общего числа 2,6 млн работников, непосредственно занятых в автомобилестроении. Более половины из них — немецкие работники<sup>7</sup>.

Компании General Motors, Ford Motor и Fiat Chrysler Automobiles (FCA) временно закрыли все свои заводы в Соединённых Штатах Америки без конкретной даты

возобновления производства<sup>8</sup>. Недавно они объявили о закрытии заводов в Аргентине<sup>9</sup> и Бразилии<sup>10</sup>.

### 1.4 Занятость

Пока ещё рано судить об общем воздействии пандемии на занятость в автомобильной промышленности и её системах поставок, однако МОТ будет и далее внимательно отслеживать ситуацию.

По оценкам, пандемия оказала пагубное влияние примерно на 42% всех работников, непосредственно занятых в автомобилестроении в странах ЕС. Это относится лишь к работникам, непосредственно участвующим в производстве легковых и грузовых автомобилей, фургонов и автобусов. Однако пандемия затронула всех из 13,8 млн работников, занятых в широких системах поставок для автомобилестроения в странах ЕС<sup>11</sup>. Не получая новой выручки, многие компании в краткосрочной и среднесрочной перспективе столкнутся с серьёзной нехваткой ликвидности.

В Соединённых Штатах Америки пандемия затронула не менее 150 000 работников, являющихся членами профсоюзов, и сотни тысяч не состоящих в профсоюзах работников этой отрасли.

Сбои в автомобильной промышленности Индии и её системе поставок, вероятно, приведут к убыткам свыше 60,8 млрд индийских рупий, или 800 млн долл. США, в последнем квартале текущего финансового года (2019–20 гг.) и в первом квартале следующего финансового года (2020–21 гг.). Подрядные работники составляют 50% всей рабочей силы и особенно подвержены риску в краткосрочном и среднесрочном плане<sup>12</sup>.

В целом незащищённые работники, в том числе сезонные, временные, самозанятые, случайные работники и те, кто занят в гигномике, вероятно, несоразмерно пострадают от пандемии и её воздействия на экономику, поскольку им, как правило, отказывают в предоставлении оплачиваемого отпуска по болезни и они не имеют доступа к социальному обеспечению и здравоохранению.

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

6 Challenge (2020). [“L’impact sur l’économie nationale secteur par secteur”](#), 27 марта.

7 ACEA (2020). [“COVID-19: jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows”](#), 31 марта.

8 UAW (2020). [“Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford’s decision to extend production reopening date”](#), News, 31 марта.

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

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

11 ACEA (2020). [“COVID-19: jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows”](#), op. cit.

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

Следует отметить, что пандемия COVID-19 происходит в то время, когда автомобильная промышленность уже столкнулась со значительными сбоями и увольнениями по причине изменения климата, технологических достижений, демографических сдвигов, турбулентности торговли и неопределённости. Ещё до её начала в производстве новых автомобилей наблюдался застой, вызванный низкими объёмами продаж. В одной только Германии прогнозировалось, что переход на электромобили приведёт к потере 400 000 рабочих мест.

Влияние этих мегатенденций и факторов на достойный труд оценивается в готовящемся к выпуску тематическом докладе MOT для Технического совещания MOT о будущем сферы труда в автомобильной промышленности.

## ► 2. Воздействие COVID-19

В целом действия, предпринимаемые трёхсторонними участниками MOT — правительствами, организациями работодателей и работников, — направлены на решение трёх текущих задач: защиту работников на производстве, поддержку предприятий, рабочих мест и доходов, стимулирование экономики и занятости в целях скорого и действенного восстановления стран и секторов экономики, таких как автомобилестроение.

### 2.1 Защита работников на производстве

Первоочередной задачей является защита работников и работодателей автомобильной промышленности и их семей от рисков для здоровья, связанных с COVID-19. Оказывая дополнительную помощь в защите населения от пандемии, ведущие автопроизводители во всём мире переориентируют производство на выпуск аппаратов искусственной вентиляции лёгких (ИВЛ), дезинфицирующих средств и масок для лица.

#### 2.1.1 Примеры мер, направленных на охрану здоровья и обеспечение безопасности работников

- Несколько автопроизводителей объявили о принятии чрезвычайных мер в защиту

работников. К ним относятся раздача лицевых масок и дезинфицирующих средств, инвестиции в поддержку клиник, больниц и обновление объектов инфраструктуры, действия, направленные на борьбу с дезинформацией и обмен техническими решениями.

- Глобальный профсоюз IndustriALL вместе с другими глобальными профсоюзными федерациями призывают представителей работников к участию в процессах выявления, предотвращения и смягчения угроз для здоровья, прав и благополучия работников, а также в разработке и реализации мер на уровне страны, отрасли и предприятия<sup>13</sup>.
- 15 марта, вскоре после сообщения об инфицировании COVID-19 работников автомобильных заводов, Объединённый профсоюз работников автомобильной промышленности (UAW) и компании General Motors, Ford Motor и FCA сформировали рабочую группу по COVID-19/коронавирусу в целях усиления мер защиты работников в производственных цехах и на складах трёх компаний.

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

### 2.1.2 Примеры перепрофилирования производства в целях защиты здоровья населения

- В Китае автомобильная промышленность помогает бороться с распространением коронавируса. Китайский производитель автомобилей BYD наладил на заводе в Шэньчжэне линии по производству масок и дезинфицирующих средств. Ежедневно на них выпускается 300 000 флаконов дезинфицирующих средств и 5 млн масок; BYD стал крупнейшим в мире производителем масок<sup>14</sup>.
- В Соединённых Штатах Америки General Motors и Ford Motor производят медицинское оборудование, включая аппараты ИВЛ, маски и средства защиты, используемые в борьбе с инфекцией. Члены UAW, работающие на этих заводах, участвуют в их производстве на добровольной основе и за половину зарплаты<sup>15</sup>.
- В Европе Volkswagen, FCA, Škoda Auto и многие другие компании также перенастроили производство на выпуск масок и защитных экранов для лица, которыми пользуются медицинские работники и рядовые граждане.
- В Индии Mahindra Group заявила, что она поможет с производством аппаратов ИВЛ и другого медицинского оборудования. Компания Mercedes объявила о намерении развернуть недалеко от города Пуна в штате Махараштра временный госпиталь на 1500 коек для лечения пациентов с COVID-19. Другая компания, Škoda Auto Volkswagen India, выделила средства на организацию специального отделения для лечения больных COVID-19 в больнице общего профиля Сассун в Пуне<sup>16</sup>.

## 2.2 Поддержка предприятий, рабочих мест и доходов

Пандемия оказывает крайне серьёзное экономическое воздействие на автомобильную промышленность и её работников. Лишённые значительной части выручки

многие производители запчастей и автомобилей столкнутся с проблемами ликвидности в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Объёмы доступного финансирования варьируются в зависимости от отрасли, однако некоторые компании могут столкнуться с дефицитом финансирования в ближайшие месяцы.

Почти во всех странах, являющихся крупными автопроизводителями, правительства и центральные банки принимают меры бюджетного и денежного стимулирования в защиту предприятий и их работников. К ним относятся активная бюджетно-налоговая политика, особенно меры в области социальной защиты, адресные выплаты и автоматические стабилизаторы, такие как пособия по безработице, а также государственные инвестиции и налоговые льготы для малоимущих работников и МСП.

Примерами мер, принимаемых правительствами, работодателями и профсоюзами, служат следующие действия:

- 13 марта правительство Индонезии предоставило автомобильной промышленности налоговые льготы, снизив на 30% налог с доходов корпораций в ключевых отраслях, включая автомобилестроение<sup>17</sup>.
- В Северной Америке Honda Motor выплатила полную заработную плату примерно 27 600 пострадавшим работникам, когда завод был закрыт с 23 по 31 марта<sup>18</sup>.
- UAW заключил коллективные соглашения с General Motors, Ford Motor и FCA о выплате возмещения работникам, соблюдающим карантин в условиях пандемии COVID-19<sup>19</sup>.
- Работники автомобильной промышленности в Европе, как правило, находятся под защитой коллективных соглашений. Однако введённые недавно ограничения на количество участников собраний затрудняют членам профсоюзов осуществление их права на свободу объединения и защиту от риска заражения коронавирусной инфекцией<sup>20</sup>.

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

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

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

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

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

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

20 Gaisenkersting, D. (2020). "[Coronavirus crisis in Germany: Workers must demand factories and large enterprises be closed](#)", World Socialist Web Site, 17 марта.

## 2.3 Стимулирование экономики и занятости

Правительства всех стран мира принимают экономические меры, с тем чтобы ограничить воздействие пандемии COVID-19 на население и экономику. Международный валютный фонд (МВФ) составил перечень мер экономического характера, которые к настоящему времени были реализованы в 193 странах<sup>21</sup>.

В заявлении от 26 марта правительства стран Группы двадцати приняли коллективное обязательство защищать жизнь людей, сохранять рабочие места и доходы населения, восстанавливать доверие, сохранять финансовую стабильность, возрождать экономический рост и усиливать процесс восстановления, минимизировать сбои в торговле и глобальных системах поставок, оказывать помощь всем странам, нуждающимся в помощи, и координировать меры в области общественного здравоохранения и финансов<sup>22</sup>.

МОТ консультирует правительства по вопросам расширения социальной защиты на всех и в отношении мер, содействующих сохранению занятости, сокращению рабочего времени, предоставлению оплачиваемых отпусков и других субсидий, с тем чтобы экономика, рынки труда и отдельные отрасли становились сильнее, более устойчивыми и способными противостоять шокам по мере ослабления пандемии.

В настоящее время неясно, какие из этих мер в области макроэкономической политики окажут влияние на автомобильную промышленность, в частности, смогут ли МСП, участвующие в системах поставок, воспользоваться финансовой помощью и смогут ли основные страны-производители извлечь выгоду из этих мер.

## 2.4 Социальный диалог как источник решений

Социальный диалог является залогом укрепления доверия, необходимого для того, чтобы принимаемые в области политики меры принесли ожидаемый эффект. Сила социального диалога в определении решений отражена в Совместном заявлении о

COVID-19, с которым Международная организация работодателей (МОП) и Международная конфедерация профсоюзов (МКП) выступили 23 марта 2020 года<sup>23</sup>.

Во многих частях мира автомобильная промышленность выигрывает от проведения действенного диалога между правительствами, организациями работодателей и профсоюзами на уровне страны, отрасли и предприятия. Среди примеров того, как трёхсторонние участники МОТ используют социальный диалог для поиска решений, можно назвать следующие действия:

- Правительство Японии совместно с Ассоциацией автопроизводителей Японии (JAMA) учредили особый орган — Совет представителей автомобилестроения по изучению путей противодействия новому коронавирусу; ему поручено отслеживать воздействие эпидемии на системы поставок в автомобилестроении и обеспечивать обмен необходимой информацией между автопроизводителями и поставщиками запчастей и комплектующих.
- 20 марта в Германии профсоюз работников металлургии IG Metall и организация работодателей металлообрабатывающей отрасли Gesamtmetall в земле Северный Рейн-Вестфалия заключили коллективное соглашение о чрезвычайных мерах реагирования на пандемию COVID-19, в котором предлагается перейти на сокращённый график работы (разделение рабочих мест), при котором работники смогут получать чистое вознаграждение в размере около 80% заработной платы. Ввиду закрытия детских садов и школ родители с детьми в возрасте до двенадцати лет могут брать восьмидневный отпуск по уходу за ребёнком вместо дополнительного пособия, предусмотренного в действующем коллективном соглашении. Коллективное соглашение о чрезвычайных мерах реагирования будет действовать до конца 2020 года<sup>24</sup>.

21 МВФ, [Policy Tracker](#).

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

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

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

### ► 3. Инструменты и ответные меры МОТ

МОТ предложила четырёхсторонний подход к противодействию пандемии, предусматривающий защиту работников на производстве, поддержку предприятий, рабочих мест и доходов, стимулирование экономики и спроса на рабочую силу<sup>25</sup>. Эти действия подкрепляются практикой социального диалога, который позволяет укреплять доверие между правительствами, предприятиями и работниками и поддерживать их неизменную приверженность мерам, которые необходимо принимать в сфере политики и сфере труда<sup>26</sup>.

Международные трудовые нормы имеют решающее значение во время кризиса<sup>27</sup>. Они конкретно нацеливают правительства, предприятия и профсоюзы на принятие мер в таких областях, как безопасность и гигиена труда, борьба со стигматизацией и дискриминацией, продолжительность рабочего времени, защита заработной платы работников предприятий, приостанавливающих производство, увольнения, пособия по безработице и рекомендации об ответственной деловой практике в автомобилестроении.

МОТ также разработала ряд общих инструментов и мер реагирования на COVID-19:

- [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 МБТ (2020). [“COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses”](#), ILO Monitor 1-е издание, Женева, 18 марта.

26 МБТ (2020). [“What are the key policies that will mitigate the impacts of COVID-19 on the world of work?”](#) COVID-19 Responses, Женева, обновление 19 марта.

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