

**Na Slovensku vypukla největší stávka v historii, automobilka VW v Bratislavě stojí, lidé už nechtějí pracovat za směšné mzdy ve srovnání s ostatními závody německého koncernu! Na obědy musí lidé utíkat, svačiny tak maximálně na stojáka. Kdy přijdou kbelíky na močení u výrobního pásu?**

- [Ze světa](#)

Čvn 21, 2017



**Na Slovensku vypukla největší stávka v historii, automobilka VW v Bratislavě stojí, lidé už nechtějí pracovat za směšné mzdy ve srovnání s ostatními závody německého koncernu! Na obědy musí lidé utíkat, svačiny tak maximálně na stojáka. Kdy přijdou kbelíky na močení u výrobního pásu?**

Automobilka Volkswagen má velký problém. Na Slovensku vypukla největší stávka v historii země, zaměstnanci Volkswagenu v Bratislavě vstoupili do neomezené stávky a požadují po

vedení závodu zvýšení platů o 16% a zlepšení pracovních podmínek, především přestávek [1]. Na kauzu nás upozornil jeden z našich čtenářů ze Slovenska, děkujeme! Ačkoliv VW ve slovenském tisku dlouhodobě propaguje průměrné platy ve výši 1,800 EUR měsíčně, ve skutečnosti obyčejní dělníci a drtivá většina zaměstnanců dosáhne jen na cca. 800 EUR čistého měsíčně. Opakuje se tak podobná situace a nespokojenost s platy jako v jiném závodě VW, v českém závodě Škoda Auto. O plánovaném zmrazení mezd ve Škodovce jsme psali minulý týden [zde](#). Současná stávka v Bratislavě je největší stávkou v historii Slovenska, účastní se jí více než 8,000 zaměstnanců. Výroba v hlavním závodě v Devínskej Novej Vsi je ochromená, došlo k zastavení výroby luxusních aut a SUV, v omezené míře jede výroba malých „toaletních“ automobilů Škoda Citigo a VW Up! Ovšem i tato výroba se zřejmě zastaví, protože začínají docházet pohonné agregáty na skladech.



Zaměstnanci VW na Slovensku vstoupili do stávky.

Stávka vypukla včera, a to více než po 10 neúspěšných kolech vyjednávání mezi odbory a managementem slovenské divize. Ten už dokonce pohrozil, že pokud požadavky zaměstnanců budou pokračovat, může dojít až k odchodu automobilky ze Slovenska. Management má podle všeho podporu centrály VW z Wolfsburgu, protože jak už jsme na AE News informovali minulý týden, vedení koncernu chce zmrazit mzdy i českým dělníkům Škoda Auto, a to ve chvíli, kdy mladoboleslavský podnik je v čele tržeb všech závodů VW v Evropě a má největší zisky ze všech automobilek. Na Slovensku je ovšem situace opravdu kritická. Průměrná čistá mzda 800 EUR v závodě VW v Bratislavě dosahuje v přepočtu na českou měnu jen něco málo přes 21,000 Kč. A to je hluboko pod českou průměrnou mzdou a zaměstnanci Škoda Auto berou mnohem více. Hlavním problémem na Slovensku je status rozvojové země s vysokou přidanou hodnotou kvality práce. Právě proto se v minulé dekádě nasunulo na Slovensko tolik závodů z ciziny, protože ochota Slováků pracovat za nízké mzdy přitahovala globalizované koncerny jako vosy na pivo.

## Slovensko se stalo lacinou manufakturou pro německý průmysl

Právě v těchto hodinách probíhá další kolo vyjednávání mezi odbory a vedením bratislavského závodu VW, ale nejsou k dispozici žádné náznaky, že by management chtěl ustoupit. **Slovensko nabízí německému koncernu VW obrovskou komparativní výhodu, mnohem vyšší, než nabízí Škoda Auto.** Slováci dokáží pracovat stejně kvalitně jako Češi v Mladé Boleslavi, ovšem za mnohem menší peníze. Právě proto VW nasunul do Bratislavy výrobu luxusních aut a SUV, protože na těchto vozech má VW největší zisky. V Bratislavě se vyrábí **Audi Q7**, **VW Touareg** nebo konstrukční část **Porsche Cayenne**. Za výrobu těchto luxusních aut bere slovenský dělník jednu z nejnižších mezd v koncernu VW. Slovensko se stalo lacinou manufakturou a lidem to konečně na Slovensku začalo docházet.



Stávkující slibují, že ve stávce vydrží až do splnění svých požadavků na vedení koncernu.

Špatnou zprávou je, že naděje na nějaké zlepšení je mizivá. Pokud by management přistoupil na požadované zvýšení mezd, spustilo by to lavinu uvnitř koncernu, stalo by se to vzorem pro ostatní dělníky v jiných závodech VW. Rázem by hrozila stávka ve Škoda Auto v Česku, stávkoval by i španělský Seat, protože i tam jsou platy velmi zoufalé a nakonec by automobilka musela začít přidávat platy všude. V dnešní globalizované společnosti se automobilky staví na zelené louce jako smontované haly. Nejinak je tomu na Slovensku. U těchto závodů je problém, že se mohou kdykoliv sebrat a odejít dál na východ. Velkou hrozbou je v dnešní době hlavně Bulharsko a Rumunsko, kde jsou lidé ochotni pracovat za tak nízké mzdy, až se z toho člověku dělá špatně. Neuvěřitelný vzestup a úspěch rumunské Dacie je doslova hozenou rukavicí ostatním automobilkám, které si zahrávají s myšlenkou také přesunout fabriky do Rumunska. Tohle je reálné riziko.

**Hrozba odchodu automobilky dále na východ?**

Další hrozbou, ne sice aktuální hned teď, ale v blízké budoucnosti, je kapacita a výrobní potenciál Ukrajiny. Strojní a průmyslová výroba tam má tradici a mzdy jsou tam ještě mnohem nižší než v Rumunsku. Nebude dlouho trvat a fabriky se začnou přesouvat ze Střední Evropy právě na Ukrajinu. V podstatě je to hra, kdo se k tomu odváží první. Automobilky nechtějí riskovat a současně je zatím nic do přesunu netlačilo. Pokud ale budou v Česku a na Slovensku postupně růst tlaky na zvyšování mezd, varianta Ukrajiny začne být pro manažery automobilek opravdu reálná.

Zaměstnanci v Bratislavě chtějí od VW prodloužení dovolené o 5 dní a také vyšší osobní ohodnocení, podle vzoru ze Škoda Auto. Pokud jde o placené přestávky, ty chtějí prodloužit o 10 minut. Management to odmítá s tím, že by to zničilo nastavený harmonogram výroby a produkční kapacitu linek. Za rok by se jednalo o ztrátu výroby v podobě až od 10,000 vyrobených aut méně. Aby tato ztráta nenastala, musela by automobilka přijmout více zaměstnanců. Dnešní automobilové výrobní linky jsou nastavené na maximální produkci v čase, protože marže a profit na každém autě je velice nízká. V konkurenčním prostředí se každá automobilka snaží o co největší produktivitu výroby. V precizních německých plánech Audi a továrny v Ingolstadtu jsem měl možnost vidět pracovní studii efektivity pohybu zaměstnance na výrobní lince.



Lidé chtějí kromě jiného i delší přestávky, více času na obědy. Současný stav připomíná feudální společnost.

Muž na pozici montéra čalounění pravých předních dveří měl na práci lhůtu 2 minuty 17 sekund. Zadaná studie optimalizace práce zjistila, že dobu lze zkrátit o 46 sekund v případě, pokud stojan s připraveným čalouněním bude postavený o dva metry blíže k pásu a montážní set nebude složený na zemi, ale bude ve stojanu v úrovni pasu dělníka. Tím šlo zrychlit produkci linky o 19,850 aut za rok. A přitom by člověk řekl „taková blbost“. Dovedu si potom představit, jak se německý manažer začne dívat na požadavek o 10 minut delších přestávek na

výrobní lince. Koncern VW má dostatečné zisky na to, aby nabral více lidí, aby tyto delší přestávky byly vyplněny a nedošlo ke snížení produkce ani po zavedení delších přestávek. Jenže Slovensko se v minulosti zapsalo v myšlení německých manažerů jako laciná výrobní krajina tam někde na východě.

**Člověk jako kus hadru, na obědy se utíká, jídlo se kolikrát ani nestihne**

Když přijde v Bratislavě ve VW čas oběda, lidé mají na oběd 20 minut. Přesun do jídelny přitom trvá 5 minut a dalších několik minut je fronta u výdejního okna. Reálně má člověk na snědení polévky a hlavního menu pouhých 10 minut, protože dalších 5 minut mu trvá cesta zpátky na pracoviště. Brutální časový press tak vede třeba k tomu, že lidé si ani neberou polévku, protože na ní není čas, protože fronta u okénka byla zrovna delší, než bývá obvykle. Právě na oběd chtějí zaměstnanci alespoň o 10 minut delší přestávku. Management o tom nechce slyšet. Z určitého pohledu se tak management chová k lidem jako k otrokům. Co se týče přestávky na svačinu, ta přichází v 9.00 hodin dopoledne a je deset minut. I tato přestávka je krátká, pokud si člověk chce koupit bagetu v kantýně. Jenže tyto krátké lhůty jsou nic třeba ve srovnání s tím, jaké podmínky panují v továrnách Foxconnu.



Optimalizace pohybů dělníků uplatňuje VW i ve svém závodě v Bratislavě.

V čínských továrnách Foxconnu mají dělníci u pásu kbelíky na močení, aby nemuseli od linky odbíhat na záchod. Přestávky na svačinu probíhají tak, že jedna osoba dostane 3 minuty na svačinu a během této doby musí u pásu ostatní osoby pracovat za ní. Jakmile nastane čas pro

přestávky, vedení firmy naschvál zvedne rychlost pohybu výrobního pásu. To vede následně během několika sekund k zastavení výroby, protože dělníci nestačí chybějícího dělníka na svačině zastoupit. Zastavení pásu vede k propuštění dělníka na svačině. Po této epizodě už si nikdo ze zaměstnanců nedovolí na svačinu odejít. Tyto praktiky se zatím do Evropy nedostaly, ale pokud se podíváte na situace v bratislavském závodě VW, kde lidé mají na spolykání oběda 7 nebo dokonce jen 5 minut, tak se dá říct, že to od té reality v čínském Foxconnu není už tak daleko.

Stávka v Bratislavě připravuje koncern VW o zisky ve výši 6,3 milionu EUR denně. Během stávky nedostávají zaměstnanci mzdu a vzhledem k tomu, že většina stávkujících má hypotéky, vedení managementu věří, že stávka se sama rozpustí po několika dnech, až začnou přicházet lidem první složenky a inkasa na úhrady hypoték a nájmu, které chodí obvykle koncem měsíce. Podle odhadů přichází každý zaměstnanec až o 75 EUR každý den. Podle odborářů je to přehnané. Je to prý mnohem méně. Stávka v Bratislavě je první vlaštovkou v Nové Evropě, kde lidé v rámci nastolování neofeudalismu, tedy finančního nevolnictví, nechtějí pracovat za chudinské mzdy. Je to znamení, že Slováci se nebojí postavit za svá práva. Otázkou je, jestli vydrží a budou dost pevně vytrvat v odporu, protože čas (inkasa, nájmy, splátky hypoték) hrajou proti nim.

-VK-

Šéfredaktor AE News