

Nový generální ředitel VW restrukturalizuje společnost s podporou odborů, což stojí tisíce pracovních míst

 [wsws.org/en/articles/2022/12/27/mkkv-d27.html](https://www.wsws.org/en/articles/2022/12/27/mkkv-d27.html)

Za téměř čtyři měsíce od doby, kdy generální ředitel Porsche Oliver Blume také převzal funkci generálního ředitele Volkswagenu, provedl dvě strategické změny.

Nejprve reorganizoval vývoj softwaru v 10značkové skupině VW s 670 000 zaměstnanci po celém světě. To bude mít dalekosáhlé důsledky pro pracovníky ve výzkumu a vývoji, zejména v Audi. Zadruhé si zajistil plnou podporu podnikových rad ovládaných odbory, především Daniely Cavallo, předsedkyně Generální podnikové rady, která také předsedá podnikové radě v hlavním závodě VW ve Wolfsburgu.

Reorganizace vývoje softwaru

Týden před Vánocemi představil Blume plány na komplexní strategickou restrukturalizaci společnosti. V souladu s tím bude od roku 2023 značka VW zodpovědná za výrobu a nákup v celé skupině, Audi pak bude zodpovědné za prodej a řízení kvality a Porsche povede důležitá oddělení vývoje a designu. To je obrovská degradace pro Audi, které až dosud odpovídalo za vývoj jako technologický lídr. Výsledkem bude masivní propouštění ve vývojových odděleních v Ingolstadtu.

Ambiciózní cíl Audi uvést na silnice první vysoce automatizovaný vůz (pod názvem „Artemis“) do konce tohoto desetiletí, Blume zcela opustil. S tím souvisí i ústup VW z amerického start-upu Argo AI. VW koupil tuto firmu spolu s Fordem v roce 2019, aby vyvinul plně automatizované řízení. Nyní se Argo AI likviduje a téměř 300 vývojářů, kteří pracovali v Mnichově, neví, co je v nadcházejícím roce čeká.

Dočasné odstoupení od vývoje vysoce a plně automatizovaného řízení je důsledkem koncentrace všech zdrojů na vlastní úsilí společnosti o vývoj softwaru. Software je považován za součást s největší přidanou hodnotou v automobilech budoucnosti. VW za tímto účelem před dvěma lety založil vlastní dceřinou společnost Cariad (pro Car , Ia m digital). Ale zatím nebyla schopna vyvinout vlastní operační systém. Blumeův předchůdce, Hebert Diess, musel odejít nejen kvůli tomu. Pracovníci VW si stěžovali, že pod jeho vedením software ustoupil do pozadí vývoje nových modelů. Nyní to má být naopak, nejprve se bude vyvíjet software a poté jej definují modely vozidel.



Bývalý generální ředitel Volkswagenu Herbert Diess (vlevo) a jeho nástupce Oliver Blume. [Foto Alexandr Migl / Matti Blume přes wikimedia / [CC BY-NC-SA 4.0](#)]

V souladu s tím byl prozatím odložen i elektrický model Trinity, který měl s tímto softwarem sjet z výrobní linky již v roce 2026 v nové továrně vyrůstající ze země nedaleko hlavního závodu ve Wolfsburgu. Má být vydán – pokud vůbec – nejdříve na konci dekády, kdy bude možné používat vlastní software společnosti. Jen pár lidí ve Wolfsburgu stále věří, že nová továrna bude postavena, a rozhodnutí má padnout začátkem příštího roku.

Dokud nebude k dispozici nový proprietární software, bude si VW muset vystačit s dalším vývojem stávajícího softwaru. K tomu bude muset VW také více spolupracovat se zavedenými softwarovými společnostmi, jako jsou Microsoft a Google.

Cariad o Vánocích oznámil, že najme až 1700 softwarových a hardwarových vývojářů a inženýrů, z toho 300 v samotném Seattlu v USA. Nicméně přibližně 5 000 zaměstnanců Cariadu po celém světě, z nichž mnozí pracují v Ingolstadt – v sídle předchozího manažera vývoje, Audi – si kladou otázku, zda jejich dceřiná společnost VW bude za rok či dva ještě existovat.

Úzká spolupráce se zástupci odborové podnikové rady

Diess také musel odejít, protože často ohlašoval útoky, aniž by do toho zapojil zástupce podnikové rady odborů IG Metall. Například podniková rada přijala výjimku ze skutečnosti, že scénáře zadané Diessem o ztrátě 30 000 pracovních míst byly zveřejněny a znepokojily pracovní sílu.

Blume je v současné době chválen zástupci odborové podnikové rady, protože je úzce zapojuje do svého plánování. Blume měl dobrý začátek na vrcholu korporace a užíval si „plné podpory“ závodní rady se svým týmem, říká Cavallo a dodává, že spolupracovali „na základě důvěry a jako rovný s rovným“.

Blume potřebuje členy odborové podnikové rady, zejména v centrále ve Wolfsburgu. Závod byl nějakou dobu málo využíván. Nedostatek dílů, zejména u polovodičů, způsobil, že se výroba během roku často zastavuje. Na jaře byly definitivně zrušeny noční směny a následně opakované zkrácené úvazky. Po celý leden bude mít VW výrobní dělníky na zkrácený úvazek, který začal v předvánočním týdnu. To byly důsledky „současné celosvětové pandemie koronaviru a dopady války na Ukrajině“.

Letos se ve Wolfsburgu – největší továrně na automobily na světě – vyrobí méně než 400 000 vozů. Jedná se o nejhorší výsledek v historii VW a není vidět žádné výrazné zlepšení. Podle finančního ředitele Volkswagenu Arno Antlitzze inflace a zhoršující se ekonomická situace poškodí poptávku po nových autech.

Cavallo proto trvá na výrobě nových modelů ve Wolfsburgu. 2 miliardy eur, které měl nový závod Trinity stát, by mohly plynout do hlavního závodu. Společnost od té doby oznámila plány investovat do roku 2025 přibližně 460 milionů eur. Závod se již připravoval na výrobu ID.3, který byl dosud postaven ve Zwickau, řekl. Malý vůz by byl prvním elektrickým modelem pro Wolfsburg. Šéf značky VW Thomas Schäfer na závodní schůzce oznámil další větší elektrický model, SUV.

Předsedkyně podnikové rady Cavallo vyjádřila své potěšení a uvedla, že Wolfsburg zůstal hybnou silou značky a skupiny. Předpokládala dva modely elektromobilů a Trinity: „Tímto způsobem vytváříme jistotu zaměstnání.“

Podnikové rady ostatních dceřiných společností VW to však vidí jinak. Mezi podnikovými radami v různých závodech, zejména mezi VW Wolfsburg a Audi v Ingolstadtu a Neckarsulmu, se již objevují náznaky hašteření, protože tam nejsou ohroženi pouze vývojoví inženýři. Hildegard Wortmann, která je ve správní radě Audi zodpovědná za prodej, nedávno připomněla, co předpověděla v roce 2020, když řekla: „Existuje 50procentní šance, že Audi bude existovat i za 10 let.“ Tuto tezi by dnes zopakovala, řekla před dvěma měsíci v podcastu podnikatelského týdeníku *Wirtschafts-Woche*.

Příchozí objednávky pro západoevropskou divizi VW klesly o 15 procent, řekla. Pokud se Audi nezměnilo, „jsme prostě ze hry,“ řekla.

Minulý týden Audi oznámilo plány na snížení ročních výrobních nákladů na polovinu do roku 2033. Podle Gerda Walkera, člena představenstva odpovědného za výrobu, slouží jako plán hlavní závod

společnosti v Ingolstadtu, který zaměstnává 40 000 lidí.

Restrukturalizaci podpořil na posledním závodním jednání dlouholetý předseda závodní rady Audi Peter Mosch. Řekl, že mezi představenstvem a generální podnikovou radou existují jasné dohody. I on v rozhovoru pro deník *Augsburger Allgemeine* 16. prosince blouznil o novém šéfovi VW. "Pan. Blume mi také volá z vlastní vůle." Blume zajišťuje, že „my jako zástupci zaměstnanců jsme zapojeni do akce“.

Člen závodní rady IG Metall Mosch požaduje plné využití kapacit v závodech Audi minimálně do roku 2030 a teprve poté by se mohlo hovořit o tom, že „jeden nebo druhý projekt se bude vyrábět na jiném místě ve VW Group“. Podle Mosche: „Naším heslem je proto: Audi First!“

Připomněl, že na oplátku souhlasil se zrušením 9 000 pracovních míst, z nichž očekával, že „bude vytvořeno kolem 2 000 v nových oblastech, jako je elektrifikace a digitalizace“. Mosch oznámil: "Ale my jako závodní rada Audi chceme získat větší kus nového koláče."

Stejně jako Mosch nyní volá po „Audi First“, ostatní budou následovat. Postavením zaměstnanců jednotlivých značek a míst proti sobě zástupci odborové podnikové rady provádějí útoky, které manažer Audi Wortmann popsal jako „zásadní potřebu změny“. Snižování pracovních míst, snižování mezd, zvyšování pracovního tlaku, to vše se připravuje.

Obohacení akcionářů

Zatímco zástupci odborové podnikové rady kalkulují, jak provést tyto útoky s Blume, akcionáři si zajišťují své zisky. Zářijové IPO Porsche získalo pro VW zhruba 20 miliard eur. Čtvrtina preferenčních akcií Porsche byla prodána na burze; finanční holding rodin Porsche a Piëch získal dalších 25 procent.

Na mimořádné valné hromadě 16. prosince akcionáři rozhodli, že polovina z těchto téměř 20 miliard eur bude rozdělena jim jako zvláštní dividenda. Vzhledem k tomu, že zdaleka největším vlastníkem VW je finanční holding rodiny Porsche a Piëch, oba tak získají 3 miliardy eur. Jako druhý největší akcionář obdrží stát Dolní Sasko více než 1 miliardu eur a třetí největší vlastník, Katarský šejk, také více než miliardu eur na speciálních dividendách.

Boj proti tomu vyžaduje rozchod s IG Metall a jejími zástupci podnikové rady a vybudování nezávislých řadových akčních výborů, které organizují odpor a navazují kontakty s pracovníky automobilek ve všech lokalitách a zemích. Sozialistische Gleichheitspartei (SGP, Strana socialistické rovnosti) a její mezinárodní sesterské strany založily International Workers Alliance of Rank-and-File Committees (IWA-RFC), aby zahájily a rozvíjely takovou ofenzívu.

Vyzýváme všechny pracovníky skupiny VW: Kontaktujte nás prostřednictvím zprávy WhatsApp na čísle +491633378340.

Zůstaňte informováni. Přihlaste se k odběru našeho newsletteru Autoworker.

Uveďte kód země a ze svého telefonního čísla odstraňte všechny mezery. (Např. pro čísla v USA +14028650000)