

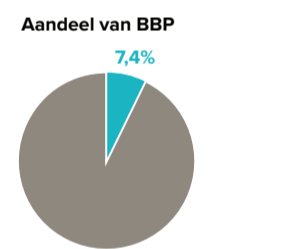


Vervolg van pagina 31

Wil Tsjechië zijn positie behouden, dan moet Praag het nu over een andere boeg gooien en meer buitenlandse investeringen in e-mobiliteit aan zien te trekken, stellen analisten. 'Hongarije heeft batterij-industrie weten aan te trekken via ruime staatssteun, goedgekeurd door de EU', zegt de Europee-analyst Hrubý. 'Ze handelden daar sneller. Wij hadden ook eerder kunnen beginnen.'

### Tsjechische auto-industrie

	Directe banen	Productie (aantal auto's)
Servië	40.000	21.263
Hongarije	101.908	413.750
Slowakije	80.963	956.857
Tsjechië	181.487	1.107.361



1. Skoda
2. Skoda
3. Toyota
4. Hyundai



© FD IJR | Bron: IFD Research

**'Duitsers houden zich graag aan de regels als ze een doel willen bereiken. Als wij dat willen, omzeilen we de regels'**

zegen dat je de grondstof alleen van elders haalt, en de vervuiling daar laat.' Natuurlijk is er ook onzekerheid: Slowakije probeert VW over te halen om de gigafabriek daar te vestigen, en niet in Tsjechië. Dat Praag wilt, is voor Autosap-directeur Petzl bepaald geen zekerheid. 'Omdat er hier bijna volledige werkgelegenheid is, denkt de regering dat ze geen moeite hoeft te doen voor nieuwe investeringen, terwijl Hongarije, Slowakije en Polen intensief aan bedrijven trekken. Maar onze regering is tegen stimuleringsbeleid, die wil niet ingrijpen in de markt. De belangrijkste regeringspartij, de ODS, ziet subsidies als verstoring.'

Petzl noemt de omgeving waarin de sector nu opereert 'zwaar'. Los van het gebrek aan steun van de overheid wijst hij op de hoge energiekosten waar bedrijven nu voor staan. 'Die zijn soms verviervoudigd. Zelfs in bedrijfstakken met een relatief lage energie-intensiteit zoals de automobielsector zijn energiekosten nu goed voor 10% van de omzet, en dat is heel veel.'

Door de hoge inflatie en het tekort aan personeel is er daarbij veel druk op de lonen, zegt de manager. 'Maar na de covidpandemie hebben bedrijven eigenlijk niet meer de financiële middelen om de lonen te verhogen. Met de inflatie van 15% meegaan is simpelweg onmogelijk. Bedrijven zullen wel gedurende dit jaar de lonen moeten verhogen, in plaats van aan het einde ervan. Ik denk dat het niet meer dan een paar procent kan zijn.'

Hij wijst erop dat de productie ook tegenvalt. 'Met zag er goed uit, maar de magazijnen zijn nu leeg door de lockdown in China, en er zijn weertekorten aan onderdelen. Dus de productie in juni en juli valt terug. We zitten in een vreselijke situatie.'

'En dat terwijl er dringende investeringen nodig zijn om de stap naar e-mobiliteit te zetten, schetst de Autosap-directeur. 'We lopen het risico dat we de bus volledig missen. Bedrijven besluiten nu over waar ze gaan investe-

**In 2017 zijn proefboringen gehouden in Cinovec om lithium te delven. Toch komt de winning nog niet van de grond.**

FOTO: GORDON WELTERS/THE NEW YORK TIMES

ren.' Zonder toeschietelijke overheid is dat buiten Tsjechië, vreest hij. Het probleem van de Tsjechische bedrijfstak is dat 'de besluiten in het buitenland vallen', zegt Iveta Cerná. 'Zo'n 90% van de bedrijven in de auto-industrie is in buitenlandse handen.' Ze wijst op 'het enorme debat' jaren geleden over de Skoda Octavia. Dat model had zich ontwikkeld tot een grote concurrent van de VW Passat. De Duitse top wilde de Octavia downgraden, zodat die geen gevaar meer zou zijn voor de Passat. 'Let wel, zo'n besluit hoeft niet noodzakelijkerwijs zakelijk te zijn, er kunnen ook andere redenen spelen. De Duitse regering heeft nota bene een belang in VW. Tsjechië is op dit vlak kwetsbaar.'

### Buurman & Buurman

Initiatieven om de economie te diversifiëren zijn er, zegt ze. Tsjechië wil meer inzetten op de lucht- en ruimtevaart, en de productie van precisie-instrumenten. 'We moeten ons specialiseren', zegt Cerná. 'We kunnen niet alles doen.' Maar, zo onderstreept ze, Tsjechië is vindingrijk. 'We hebben een technische traditie. Je zag het met covid: toen waren er meer beademingsapparaten nodig. In een mum van tijd zijn die ontwikkeld om de ziekenhuizen te helpen.'

Cerná noemt dat 'een kenmerk van Tsjechië'. 'Duitsers houden zich graag aan de regels als ze een doel willen bereiken. Als wij dat willen, omzeilen we de regels. We falen eerst, maar uiteindelijk lukt het. We zijn als Buurman & Buurman. Mensen hier denken ook: als het kapot is, dan ga ik niet iets nieuws kopen, ik maak het zelf wel.'

*\* De naam Dragan is gefingeerd. Zijn werkelijke naam is bekend bij de hoofdredactie.*

Han Dirk Hekking is verslaggever Europa van Het Financieele Dagblad.

## Auto-industrie

# Tsjechië voelt zich links en rechts ingehaald

Han Dirk Hekking

De brandstofmotor heeft zijn langste tijd gehad, steeds meer auto's rijden elektrisch. Is dat een risico voor Midden-Europa met zijn grote auto-industrie? Deel IV in de serie 'Auto's onder hoogspanning': Veelgeplaagd Tsjechië vreest de boot te missen.

Hij moest van kamerwisen, 'want mijn kamergenoot snurkte als een olifant', zegt Dragan', een Servische productie-medewerker bij een fabriek voor schokdempers in Midden-Tsjechië. Maar voor de rest is hij goed te spreken over wat zijn werkgever hem biedt: een gratis hotelkamer voor twee personen, gratis transport van en naar de fabriek en eten met korting.

Net als Dragan gingen de afgelopen jaren duizenden Serviërs over de grens aan de slag in de auto-industrie. Zeker Tsjechië leunt zwaar op personeel uit het buitenland. Eind 2020 werkten er bijna driekwart miljoen buitenlanders in het land; ze vulden 14,2% van de banen in het land in. Qua nationaliteiten zijn Slowaken en Oekraïners het best vertegenwoordigd.

'Maar bij ons werken zelfs Spanjaarden', zegt Dragan. 'Ze zeggen dat er bij hen niet genoeg werk is.' Zelf besloot hij via een Servisch detachingsbureau in te tekenen op een baan in Tsjechië 'omdat banen in Servië van mindere kwaliteit zijn, en het loon lager is'. Salarissen in de Tsjechische industrie begrijs hij ruim €600 per maand, in Servië is dat de helft.

Dragan had al buitenlandervaring. Hij werkte een klein vier jaar in Hongarije, in dezelfde sector. 'Maar daar huissvesten ze ons eerst in voormalige legerbarakken', blikt hij terug, terwijl sommige mensen er niet bijster vrienden

delijk waren. Nu heeft hij een vaste hotelkamer, en hightech werk, compleet met robot. 'Het werk is geautomatiseerd. Er zijn heel veel regels. Zitten is streng verboden, en je mag nergens op leunen.'

Hoewel de diensten van twaalf uur zwaar zijn — 'Er zijn pauzes, maar je gaat je benen toch voelen'— verwacht hij zijn contract van twee jaar in Tsjechië zeker uit te dienen. Misschien blijft hij zelfs langer.

### Geen rode loper

Tevreden werknemers, dat is goed nieuws voor de Tsjechische industrie, die al jaren zucht onder een enorm aantal niet-gevulde werkplekken. 'Vóór de coronacrisis waren er zo'n 300.000 open vacatures in de verwerkende industrie', zegt onderzoeker Michal Hrubý van denktank Europeum in Praag. Dat aantal is amper verminderd.

Om mensen van buiten de Europese Unie aan te trekken kwam de regering met regelingen voor bijvoorbeeld Serviërs en Oekraïners. Maar daarvoor gold 'te laat, te beperkt', vinden critici in de industrie. De ad-hocregelingen

**'Vóór corona waren er al zo'n 300.000 vacatures in de verwerkende industrie'**

de Praag nu voor vluchtelingen uit Oekraïne tref, plaveien mogelijk de weg voor soepeler beleid jegens buitenlands personeel, aldus Hrubý.

Maar Zdenek Petzl, directeur van de belangenbehartiger voor de automobielsector Autosap, is kritisch. Een rode loper voor werknemers van buiten de Europese Unie is er bepaald niet, zegt hij. 'Er zijn veel vluchtelingen uit Oekraïne in Tsjechië. De regering merkt dat dat tot onrust leidt. Dus ze stelt zich gereserveerd op over het aantrekken van buitenlands personeel, en zegt dat de industrie moet werven onder Oekraïense vluchtelingen.'

Dat is onpraktisch, vindt Petzl. 'Die mensen hebben niet genoeg opleiding, en ze kunnen niet wachten om terug te gaan naar Oekraïne, als de oorlog eenmaal voorbij is. Daarbij, het gaat vaak om vrouwen met kinderen. Je kunt niet van een vrouw met twee kinderen verwachten dat ze een dienst van twaalf uur in een fabriek gaat draaien. Maar de regering houdt met het oog op de publieke opinie aan haar standpunt vast, ook al is het onzinnig.'

Tsjechië kan nog steeds goed concurreren als productielocatie, maar wordt op het gebied van lonen wel duurder, zegt ze. 'We zitten niet op het niveau van Frankrijk of Nederland, maar we zijn geen goedkoop land meer. Natuurlijk halen we de Duitse lonen nog lang niet, en zitten we qua politiek risico laag. Maar Bulgarije en Roemenië zijn goedkoper, net als Polen.'

Cerná noemt Tsjechische bedrijven 'gemiddelde innovatoren'. 'De uitgaven aan R&D liggen onder de 2% van het bbp, het aantal octrooien ligt ook lager dan het gemiddelde.'

De politieke aansturing kan alvast beter, suggereert Iveta Cerná, verbonden aan de Praagse Universiteit voor

**Zomerserie Auto's onder hoogspanning**

**De brandstofmotor heeft zijn langste tijd gehad. Welke gevolgen heeft dat voor Midden-Europa, waar de automotive sector een pijler onder de economie is? Een serie van vier delen.**

**16 juli** Kragujevac exporteert geen auto's maar mensen

**23 juli** Indiase technici schieten Hongarije te hulp

**30 juli** Het Detroit van de EU smacht naar batterijen

**6 augustus** Tsjechië voelt zich links en rechts ingehaald

Economie en Bedrijfsleven, en mede-auteur van een onderzoek naar de automotivesector in de Visegradlanden (Hongarije, Tsjechië, Slowakije en Polen). 'We hebben sinds 2012 negen ministers van onderwijs gehad. Je kunt moeilijk zeggen dat daar consistentie uit spreekt.'

Maar, Tsjechië is goed in de samenwerking tussen bedrijfsleven en technische universiteiten, zegt ze. 'En we hebben nu een plan voor modernisering van het onderwijs voor 2020-2030. Mogelijk kunnen de structuurfondsen van de EU hierbij ook helpen.'

Dat is nodig ook: het land staat voor een grote herscholingsslag in de automobieliindustrie, weet Cerná. Elektrische auto's maken vergt andere vaardigheden. 'Als we nu mensen niet gaan hertrainen, verdwijnen de banen aan de productielijn.'

Tsjechië kan nog steeds goed concurreren als productielocatie, maar wordt op het gebied van lonen wel duurder, zegt ze. 'We zitten niet op het niveau van Frankrijk of Nederland, maar we zijn geen goedkoop land meer. Natuurlijk halen we de Duitse lonen nog lang niet, en zitten we qua politiek risico laag. Maar Bulgarije en Roemenië zijn goedkoper, net als Polen.'

Cerná noemt Tsjechische bedrijven 'gemiddelde innovatoren'. 'De uitgaven aan R&D liggen onder de 2% van het bbp, het aantal octrooien ligt ook lager dan het gemiddelde.'

**Nieuwe Skoda's op het parkeerterrein van Mlada Boleslav. Skoda is een van de grote werkgevers in de Tsjechische auto-industrie.**

FOTO: MICHAL CIZEK/AFP

Een politiek probleem is er wel: de Tsjechische politiek en samenleving zijn niet enthousiast over vergroening en de noodzaak de industrie te hervormen. 'De vorige en de huidige regering kwamen met retoriek tegen het Europese doel om in 2035 geen wagens met verbrandingsmotoren meer te maken', zegt Michal Hrubý van Europeum. Ex-premier Andrej Babis noemde dat doel in 2035 vorig jaar zelfs 'nonsens'.

### Vijftigduizend banen

Hrubý: 'De regering heeft ook geclaimd dat de transitie vijftigduizend banen kost. We hebben gevraagd waar dat cijfer vandaan komt. Maar er ligt kennelijk geen studie aan ten grondslag. We kregen geen concrete antwoorden.'

Bedrijven zijn verder dan de regering, schetst hij. 'Zij gaan gewoon aan de regelgeving voldoen. Voorhen is die geen verrassing.' Maar de regering stelde zich conservatief op, zegt de analist. 'Haar boodschap was: we willen behouden wat we hebben.'

Eind juni probeerden Italië, Portugal, Slowakije, Bulgarije en Roemenië het doel voor 2035 nog af te zwakken. Ze bepleitten uitstel tot 2040. Tsjechië deed niet mee. 'Het EU-voorzitterschap begon op 1 juli. Tsjechië moet zich nu neutraal opstellen,' zegt Hrubý.

Vervolg op pagina 33