

Wildcat



# AUTOMOBILU

Ekonomická krize zdůraznila, jak velký význam má pro kapitál automobilový sektor. Článek z německého magazínu Wildcat se na auta a jejich výrobu dívá z širšího kontextu. Všímá si nejen změn uvnitř výroby (outsourcing, flexibilizace, robotizace...), které měly rozbít velké provozy s početnou (a pro šéfy nebezpečnou) koncentrací dělníků na jednom místě, dělníky separovat v menších firmách a postavit je do vzájemné konkurence a šetřit na nákladech. Věnuje se i rozporu mezi výrobou aut a životním prostředím a upozorňuje, že auto dochází dech i jako symbolu svobody, individuality a rychlosti, který z něj před sto lety kapitál učinil.



# KONEC AUTOMOBILU

---

Wildcat

*Celá desetiletí se propagovala „společnost služeb“ a konec průmyslové práce. Dnes jsou noviny plné zpráv o hospodářském významu automobilového průmyslu a fotek dělníků. Obojí doprovázejí výkřiky: „Tohle že by mělo skončit?! – Nepředstavitelné!!“ Všichni ale také vědí, že se nenacházíme na „dně cyklu krize“, po němž pojede automobilový průmysl zase na plné obrátky. V krizi auta se totiž sbíhají všechny krize dohromady: konjunkturální recese, strukturální krize, produktová krize, nadměrné kapacity, ubývání surovin, problém emisí (oxid uhličitý, jemný prach, benzen), znečištění hlukem, zabírání prostoru (silnice, parkoviště...), hrozící kolaps dopravy a v neposlední řadě „stárnutí“ kmenových zaměstnanců (např. obrovské penzijní závazky amerických automobilek). Produktový cyklus automobilu překročil čas, který mu byl vyměřen. Otázkou se stala samotná užitná hodnota auta.*

### *Vše závisí na autu*

Od konce druhé světové války pohání auto rozvoj průmyslu. Stalo se nástrojem prosazení kapitalismu, jak ho dnes známe. Za posledních 40 let vzrostla celosvětová výroba o 16 milionů vozů na dnešních 73 milionů. Z toho dvě třetiny produkuje západní Evropa, Japonsko a Severní Amerika. Obrovské výrobní kapacity vzrostly ve východní Evropě, Rusku, Číně, Indii a Brazílii. Přes všechnu propagandu o zvyšování efektivnosti prostřednictvím toyotismu atd. se vývoj produktivity snižuje: zatímco ve velkých továrnách 60. let se výroba zdvojnásobila během deseti let, další dvojnásobné zvýšení přišlo navzdory rostoucím počtům zaměstnanců až po dalších 30 letech.

Během této doby kapitál velké továrny rozkouskoval a části výroby přesunul na vnější dodavatele. Tím těžší je spočítat, kolik lidí v sektoru skutečně pracuje. Práce, které dříve vykonávali kmenoví zaměstnanci, jako je údržba a čištění strojů, dnes dělají mnohé „servisní společnosti“; do odvětví služeb se oficiálně započítávají také agenturní dělníci, kteří pracují přímo na linkách. Do výroby musíme zčásti zahrnout dokonce i obchod, protože čtyřletá záruka garantovaná dealery aut – u nových vozů, které ještě nejsou zralé pro trh – je vlastně přenesením testovací fáze nových modelů mimo automobilku. Do „služeb“ se ale započítávají také vývojová centra, softwarové firmy, poradenské společnosti a inženýrské kanceláře (například v Německu plánuje jednotlivé výrobní procesy nebo celé modelové série 20 tisíc externích inženýrů). Pokud tedy sečteme uvedené sektory, obchod s auty, jejich opravy včetně všech dalších „služeb“, potom v Německu pracuje v automobilovém průmyslu 5,3 milionu lidí, v celé EU 12 milionů.

Závislost mnoha odvětví na autoprávnímu se zcela jasně ukázala nyní, kdy vedlo zastavení produkce automobilek k zavření továren na výrobu čipů, elektroniky nebo zastavení výrob v chemickém průmyslu.

### *„Velké továrny rozebrat!“*

S „ropnou krizí“ roku 1973 a po třídních bojích v automobilkách trvajících od poloviny 60. let narazil velký automobilový boom na svůj konec. Poprvé bylo zpochybněno auto jako produkt.

Odpovědí na boje dělníků z linek bylo v 70. letech silně dotované zavádění „humanizované práce“ pomocí konceptů, jako jsou „job enrichment“, „job enlargement“ nebo „assembly islands“. V 80. a 90. letech tyto experimenty nahradil „japonský model“: „štíhlá výroba“ („lean production“), politika nulové chybovosti („zero-flaw policy“) a just-in-time vyzvedli na první místo snižování nákladů. Robotizace karosáren a svařoven vytlačila z centrální pozice svářeče.

S tím, jak se tyto strategie na začátku krize 90. let zaváděly v nejširším měřítku do praxe, přestávaly být koncepty typu „týmové práce“ („team work“) nebo „oddělení práce a stroje“ označením pro „atraktivní továrnu“ a staly se spíše termínem pro transformovaný pracovní proces zaměřený na flexibilní výrobu. V kmenových továrnách plánovači zprvu ztroskotali na rigiditě dělníků, kteří věděli, že každá restrukturalizace podkopává jejich vlastní kontrolu nad jejich pohybem a výkonem.

V té době se ale objevily nové továrny na území bývalé NDR (Opel Eisenach, Volkswagen Mosel a Daimler Ludwigsfelde), stejně jako závody na východě EU, na jihu USA, ale také v Japonsku, kde bylo možné díky vysokému podílu nekvalifikovaných zaměstnanců nové metody prosadit. Nejdříve se zkoušela v malých skupinách rychlost linek a pracovních úkonů nespojených přímo s linkou, následně v polovině 90. let zmizely „assembly islands“. Pracovní úkony se již zpětně neintegrovaly do linky, ale došlo k jejich přeložení na externí dodavatele. To vytvořilo předpoklad pro rozbití jádrových skupin dělníků v hlavních továrnách: nejdříve z produkce vypadly jednotlivé pracovní kroky, později moduly, potom následovala celá oddělení.

Outsourcing měl mnoho tváří. Někdy došlo k přesunutí pracovních úkonů jen formálně – dělníci je v nezměněné podobě vykonávali dál, ale patřili už pod jinou firmu. V jiných případech se v továrnách objevily nové zdi a ploty oddělující celá oddělení. Práce se často přesouvala stovky kilometrů daleko.

Ovšem ani v Německu, které je předvojem relokačních strategií, nebylo možné zpočátku příliš hovořit o ekonomičnosti těchto opatření. V zásadě šlo totiž o dvě věci: Zaprvé mělo v hlavních továrnách masové propouštění snížit mzdy. (Nově přijímaní



zaměstnanci dostávali o 50 procent méně; „dodavatelé“ ještě méně; zpětným přesunem dříve relokované práce na původní místo bylo pak možné nechat kmenové dělníky pracovat za „dodavatelskou mzdu“.) A zadruhé měla tato opatření v obrovských komplexech, v nichž pracovalo 30 tisíc až 50 tisíc dělníků, za cíl tuto

dělnickou masu rozbít a proletáře pak postavit do vzájemné konkurence.

### ***Organická kompozice a nárazník***

Dalším logickým krokem byla „modularizace“.<sup>1</sup> Pár dodavatelů dodává pokud možno co největší moduly, na nichž jsou již hotové nákladné (manuální) pracovní úkony, na montáž, kde zbývá už jen pár kroků k jejich namontování do auta (např. hnací systém nebo celé přední části). V tomto ohledu učinil autoprůmysl kvalitativní skok. Ale v redukci počtu modulů stále přešlapuje na místě. Podle snů autoprůmyslu z roku 2001 se mělo v roce 2010 auto sestávat z 15 modulů, Golf VI jich má přitom stále ještě 35.

Všechny tyto přesunuté pracovní kroky se všeobecně označují za součást „dodavatelského průmyslu“. Do jednoho pytle se tak hází výrobci pneumatik s novými firmami, které produkují kompletní moduly, jako jsou dveře či kabina, nebo přebírají celou vývojovou fázi. Zmínit je třeba také vývoj komplexního softwaru, který je nutný pro koordinaci rozdělené výroby a vývoje.

Jedno je všem těmto „dodavatelům“ společné: slouží jako nárazník. V rámci výrobního řetězce zachytávají výkyvy cen surovin a odbytu. Musí garantovat výrobu a dodávky, v době chybějící poptávky jim ale jejich produkty zůstanou na skladě. Současně financují technický vývoj.

Mnoho malých podniků – často jsou to dodavatelé dodavatelů – pracuje s menší organickou kompozicí kapitálu: sedadla, ložiska a kompletní moduly se vyrábí s pomocí nákladné manuální práce. Většinou jsou to jen malé firmy, zaměstnávají ale tisíce lidí, kteří jsou od sebe v prostoru separovaní a častokrát pracují ještě za použití tradičních metod.

V lednu a únoru 2009 se situace těchto malých dodavatelů vyrábějících klíčové produkty pro automobilky zhoršila. Když podnik produkující dveřní závěsy pro všechny německé továrny přestane vyrábět, zastaví se celý automobilový průmysl.

U velkých dodavatelů a hlavně u samotných automobilek organická kompozice kapitálu silně narostla. Dělníci jsou od sebe izolováni a je jich méně. Tyto kapitálově nejintenzivnější továrny musí pro zajištění zisku produkovat obrovská množství výrobků – proto se prodlužuje pracovní doba. Pro zachování rychlosti provozu třísměnné montáže je nutné v lakovně a karosárně nasazovat značné množství strojů. Poměr dělníků a robotů je v moderní karosárně jedna ku jedné.

### ***Krize dodavatelů***

V předešlých krizích fungovala světová fragmentace autoprůmyslu jako nástroj proti dělníkům. Prostorová separace rozbila bojovné kolektivy jednotlivých továren, politika „výrobního místa“, kterou provozuje mnoho podnikových rad, znemožnila solidaritu.

Výměnou za souhlas se zvýšením počtu agenturních dělníků a pracujících se smlouvami na dobu určitou, s přesuny práce na vnější dodavatele, s horšími pracovními podmínkami pro nové zaměstnance a s flexibilní pracovní dobou získali kmenoví zaměstnanci zajištění pracovních míst – což kapitalistům v současné krizi svázalo ruce: v Německu se to týká smluv do roku 2011, v některých případech do roku 2013. Jestliže kapitalisté tvrdí, že mají „dobrou pozici“, míní tím, že se mohou opřít hlavně o dva (politické) nárazníky:

1. *Rozštěpení zaměstnanců.* Všichni agenturní dělníci v posledních měsících z výroby zmizeli, smlouvy na dobu určitou firmy neprodloužily, kmenovým zaměstnancům menší firmy zkrátily bez zaplacení pracovní dobu, ve větších továrnách je šéfové udrželi v klidu tím, že jim kratší práci platili – a odpor zlomili flexibilní pracovní dobou. Jedni tak pracují v mimořádných směnách, další se vždycky až na poslední chvíli dozví, jestli budou či nebudou mít zkrácený pracovní týden...

2. *„Including“.* Zpětným přesunem výroby některých dodavatelských dílů na původní místo si kmenoví pracovníci udrželi práci. Dodavatelské firmy zkrachovaly, protože slabé kapitálové krytí neumožňuje žádné výpadky výroby. Podniky rozdaly první výpovědi.

Nápor současné krize byl ale schopný prorazit i tento nárazník. Poté, co jsou „dýchající masy“<sup>2</sup> už mimo továrny, dopadla krize na kmenové zaměstnance. Automobilky v současnosti ruší místa po celém světě. Například Nissan a PSA škrtnul 20 tisíc míst, General Motors 37 tisíc... Zásah ale nedostali jen samotní dělníci z výroby. Firmy PSA a GM v současnosti propustily 10 tisíc zaměstnanců z kanceláří. Zdaleka ne všechny automobilky tuto krizi přežijí (Chrysler zbankrotoval, v USA se připravují také na krach GM; Opel, Fiat, BMW a Daimler jsou příliš malé firmy, aby přežily atd.). Přinejmenším lze očekávat masivní proces koncentrace s tisíci propuštěnými.

Kooperace kapitálu není žádnou novinkou: vývoj a výzkum se přesunuje na vnější firmy, které poskytují výrobní plánování a inženýrské činnosti všem automobilovým značkám. Spolupracuje se dokonce i ve strategických odvětvích, jako je výroba motorů (v tomto ohledu byly průkopníky firmy GM a Fiat). Dalším příkladem spolupráce je případ, kdy jedna korporace postaví továrnu a druhá ji provozuje – auta se ale prodávají pod svými známými značkami. Navenek se na autech ještě pořád skví značky jako Saab, Citroen nebo Volvo, uvnitř se ale skrývá GM, Peugeot a Ford.

Autoprůmysl v Německu se dodnes snaží kooperacím vyvarovat: VW, Daimler, BMW nebo Porsche si s privilegiem státních „oficiálních vozů“ stále udržují předražený „prémiový segment“. Tento specifický obchodní model se nyní dostal do krize, podobně jako se to stalo v sektoru „bílé techniky“ německé společnosti AEG: kdo by ještě utrácel peníze za „německé“ zboží, když se pračky tak jako tak vyrábějí i v Číně?

### *Konec jednoho produktu*

Poměr mezi mzdou dělníka z automobilky a cenou nového vozu je od roku 1914 (období výroby T-modelu Fordu) přibližně stejný: auto stojí roční výdělek. Dramaticky ale vzrostly náklady na údržbu a provoz: pojištění, daně, pohonné hmoty, pokuty, mýtné, poplatky za parkování. Stát vydává velkou část daňových příjmů na podporu prodeje automobilů, a to buď prostřednictvím přímých nákupů (auta pro policii, armádu, hasiče, veřejné instituce), nebo prostřednictvím dotací (podniková auta, finanční podpora pro cesty autem do práce...).

V Německu jde do soukromých rukou méně než polovina prodaných vozů – a 60 až 80 procent z těchto aut se prodává na úvěr. Levné půjčky ale stabilizovaly odbyt jen dočasně. Nové registrace se v letech 2006 a 2007 snížily o devět procent; v roce 2008 dokonce o 20 procent; a v roce 2009 propadl akceleroval navzdory šrotovnému. Na 75 procent německé produkce aut jde na vývoz, ale v zahraničí se prodeje propadají ještě více. Hlavně tam, kde zaměstnavatelé vyplácejí nízké mzdy (například v Polsku). Strategie snižování nákladů požívá samu sebe tím, jak si nové auto může dovolit stále méně lidí. Tento trend ještě dále zesílí, až se v autoprůmyslu začne masově propouštět.

### *Konec jednoho snu*

Moci si koupit auto je jedna věc a chtít si ho koupit druhá. Láká ještě někoho jet o víkend s 250 koni k moři nebo do hor? Lidé svá auta potřebují kvůli cestám do práce (hodně z nich pendluje na velké vzdálenosti) – a když se spontánně rozhodnou jet na krátkou dovolenou, prostojí většinu času v dopravních zácpách. Z příslibu, že osobní doprava nabídne rychlou, individuální a pohodlnou přepravu do cíle, se stala blamáž.

Individuální dopravu propaguje autoprůmysl už celé století. Železnice a tramvaje šly do šrotu. Města byla rozbita obrovskými betonovými zářezy a celé regiony byly rozloženy tak, aby byli lidé donuceni používat auta. A ani je k tomu nebylo potřeba nijak zvlášť tlačit! Člověk si hodnoty vlastního vozu cenil.



V roce 1914 byl Ford T vším, co jste potřebovali na nebezpečné cestě k vašemu rodinnému ranči. V 70. letech jezdili turečtí dělníci v až po střechu naplněném Fordu z Německa přes jugoslávské dálnice do nejdlejších částí Anatólie. Diskotéka bez vlastní káry byla v 80. letech nepředstavitelná. Co však zůstalo z užité hodnoty auta a jeho lákadel dneska?

Mezitím začali výrobci aut propagovat změnu v podobě alternativních, čistých motorů. Elektroauta se vydávají za nový produkt. Ale i zde zanechaly své stopy strategie na snižování nákladů, do vývoje se totiž zatím příliš neinvestovalo. Auto dnes spotřebovává o dvě třetiny více paliva než vozy před 100 lety. Všechny automobilky nyní představují „prototypy“, žádné z těchto aut však zatím nedisponuje motorem, který by technicky překonal stav před 100 lety (kolem roku 1900 měla polovina aut v New Yorku elektropohon!). A na výrobě spalovacích motorů závisí tolik míst při jejich výrobě a v ocelářství, že si ekonomicky ani nelze představit, co by spalovací motor mohlo nahradit.

V dobách krize se daří ekologickému mudrlantství. Méně vyrobených aut rovná se menší znečištění a ekologické a energetické problémy tak máme vyřešené. Tento přístup podceňuje gigantické rozměry světového automobilového průmyslu – a přeceňuje lobby kolem elektroaut. Továrny na baterie a (nové) jaderné elektrárny místo CO<sub>2</sub> a benzenu? Krásná nová ekologie!

### ***Rozpor mezi životním prostředím a výrobou mohou zrušit jen dělníci***

Organizace práce v německém autoprůmyslu je dnes taková, že nezpůsobuje nejhorší viditelná tělesná poškození a 50letý dělník může stále ještě pracovat. Ekologické problémy se ve výrobku a jeho užívání objevují spíše nepřímo. Auto není jen nejdražším a nejkomplexnějším spotřebním zbožím, ale také výrobním prostředkem. Přepравuje pracovní prostředky, jako je pracovní síla.

Avšak dopravní systém založený na autu naráží technicky na své hranice. Kapitálem vytvořené potřeby se politicky obrací proti kapitálu samotnému. Obojí spolu souvisí, protože tyto potřeby – například potřeba svištět si to 200 km/h po dálnici v luxusním bouráku prošpikovaném elektronikou – mají být uspokojeny na cestě do práce na silnici. Devadesát procent všech cest autem totiž souvisí s prací. A tam se ocitnete v dopravní zácpě stejně jako nákladník vozící motory do aut, který se šine před vámi.

Kvůli výrobě just-in-time se odstavné pruhy dálnic mění na mobilní průmyslové sklady. Dopravní zácpy způsobují hospodářské škody v řádech miliard. Každý německý občan stráví ročně v zácpách v průměru 50 hodin.



Systémy řízení dopravy a kontroly mají garantovat proud dopravy i při její ještě vyšší hustotě. Kontrolovat lidi a jejich dopravní chování je úkolem pro stále víc bobtnající sektor dopravního dozoru a technických asistentů.

Tato zařízení přitom čelí nepřetržitému podkopávání (varování v rádiích před rychlostními kontrolami, rychlá jízda, porušování dopravních předpisů atd.). Na permanentně vypadlých světlech na křižovatkách si dopravu řídí lidé sami, potkávají se na velkých provizorních parkovištích a vytvářejí partičky, které spolu jezdí do práce jedním autem, aby ušetřily. Tato „autonomní dynamika“ je ještě zajímavější, když člověk nahlíží dálnici jako prodlouženou výrobní linku. A zde se z pochybného lákadla řízení auta stává politický prvek. Řidiči kamiónů v roce 2008 ve Španělsku a Francii ukázali, jak lze zablokovat výrobu v celé Evropě. Protestující dělníci z automobilek okupují dálnici, a tím tuto „výrobní linku“ přímo zastaví.

### *Krise iracionality*

Dopravní zácpy, stres a znečištění vysvětlují jen malou část z rozporů mezi společenskou výrobou a ekologií. Auto snižuje kvalitu života podstatně více, než jakou porci svobody je schopno přislíbit. A protože kvůli tomu musí lidé dnem i nocí pracovat na výrobních linkách, jasně se ukazuje, že je nutné tento nesmysl překonat.

Zkrácený pracovní týden a nucené přestávky v práci mohou dát náznakově pocítit, co to znamená obejít se bez smrdících dopravních zácp, nekonečných nočních směn a návštěv v nemocnicích u kolegů po dopravních nehodách.

Už od svých počátků bylo auto jako masový dopravní prostředek iracionální. Kouzlo velkých motorů a neekonomických vozů se oslavovalo počínaje rebelskými filmy a konče Formulí 1. Se zavedením elektronicky kontrolovaných a katalyzátory vybavených aut už není tak lehké provozovat společenské hry typu „tunningu“ nebo „garážového kutilství“. Tomu se už věnuje jen pár lidí. Většina mladých si pořizuje ojetiny, na které musí vydělávat dlouhé noci, místo aby šli odpočatí na ranní směnu a doufali v nákup nového auta.

Kapitalistická společnost se během posledních sta let utvářela kolem auta. A auto bude také stěžejním prvkem jejího kolapsu. Dokonce i v „automobilovém“ Německu pochopil každý velice rychle, že tamní situaci nelze označit za skvělou. Zatímco velké automobilky chtějí krizi využít osvědčeným způsobem proti dělníkům a prosadit nyní všechno to, o čem roky snily, další firmy už krize odmrštila na okraj. V „bezpečí“ už nejsou ani kmenoví zaměstnanci z velkých továren. Situace je otevřená tak jako nikdy.

*Wildcat 83, jaro 2009*

**1** Termíny „modul“, resp. „modularizace“ se běžně používají, nějaký konkrétní koncept však za nimi není. Říkají jen, že se jednotlivé části postupně skládají do většího celku. Jako „modul“ se označuje celá sestava dílů: například kompletní boční stěny, blok motoru a převodovky nebo reflektory, a ne jen jednotlivé šrouby. „Velké moduly“ jsou například nákladně předmontované kompletní nápravy, střešní systémy pro kabriolety atd. Termín „modularizace“ pochází z propagandy podniků, podle níž se auta dají sestavovat jako „lego“. To platí možná pro montáž („final assembly“), karosa se ale stále ještě skládá z více než 200 jednotlivých dílů.

**2** Pojem odkazující na koncept „dýchající továrny“, který byl produktem zbožných přání firem z 90. let, kdy si manažeři mysleli, že budou vyrábět (a nabírat a propouštět zaměstnance) jen podle poptávky.

# **FIAT MELFI: STÁVKA PROTI MODELOVÉ TOVÁRNĚ**

---

*Wildcat*

*Od poloviny dubna do začátku května stávkovali v jihoitalském Melfi dělníci a dělnice Fiatu, a to jak v jeho tamní hlavní továrně, tak v okolních dodavatelských firmách. Po dramatické porážce u Fiatu Turín v roce 1980 to byla pro jednu celou dělnickou generaci první masivní stávka, během níž se museli dělníci prosadit proti podniku, odborům, policajtům a vládě. Politický význam této stávky daleko přesahuje hranice Itálie. Kompozice dělníků (továrna na „bílé louce“) a hlavní důvody pro vypuknutí stávky (nižší mzdy a vražedná organizace směn v duchu „flexibilizace“) jsou například velmi zajímavé s ohledem na nové automobilky ve střední a východní Evropě.*

### *Konec dělnické třídy...*

V posledních letech se nadělalo hodně řečí o konci staré dělnické třídy, o konci centrálního postavení velkých továren, o decentralizaci, přesunech výroby a společnosti služeb. Jako červená nit se napříč těmito úvahami - které se mezitím staly všeobecně rozšířenými - táhne přesvědčení o údajné překonanosti třídního boje. V "postindustriální" výrobě se prý dělnická třída rozpustila a může prý jednat nanejvýš tak ještě jako zájmová skupina v "boji o přerozdělování". Toto téma by bylo možné odbýt starým vtípem o dělníkovi, kterému někdo vypravuje, že třídní boj je již minulostí. Ten na to odpovídá: "A sdělil jste tuto informaci také zaměstnavateli?" Avšak sociální otázka se samozřejmě nerozhoduje uvnitř diskurzu. A hnutí dělníků a dělnic není žádnou mechanickou odpovědí na "třídní boj shora", nýbrž výsledkem individuálního a kolektivního formování, v němž se aktuální zlomové situace stavějí do vztahu k minulým zkušenostem.

### *...toyotistický sen*

Fiat v Melfi byla při svém slavnostním otevření před deseti lety prezentován jako postfordistická modelová továrna. Poté co špičky koncernu přemýšlely o přesunu výroby do Portugalska, Velké Británie nebo Polska, rozhodly se nakonec pro zelenou louku u San Nicola di Melfi v nejjižnější části Itálie v Basilikata - mezitím již ostatně dvě třetiny všech italských dělníků Fiatu pracuje v jižní Itálii; naproti tomu v 60. a 70. letech jich pracovaly až tři čtvrtiny na severu země.

Melfi mělo tři důležité výhody. Fiat zde mohl shrábnout subvence od italského státu a od EU, a to ve výši jedné třetiny celé investice. Mafie tu není tak silná jako v sousedních regionech Kalabrie a Apulie a je zde i podstatně lepší průměrná vzdělanost. V neposlední řadě 20 procentní regionální míra nezaměstnanosti umožňovala provést drastický výběr zaměstnanců: z 80 000 uchazečů a uchazeček o práci jich nakonec bylo přijato 7 000, a i ti ovšem museli nejdříve absolvovat dlouhou "zaučovací fázi". Nízký věk (nejstarší: 32 let) a žádné pracovní zkušenosti v průmyslu - to byla nejdůležitější kritéria pro přijetí. Ještě předtím, než byly podepsány první pracovní smlouvy, došlo ze strany odborů k uzavření dohody o mzdových tarifech.

Všechno mělo být nové, nic nemělo upomínat na staré časy, dokonce tu muselo být i nové jméno: továrna v Melfi se jmenuje *Sata* (Societá Automobilistica Technologie Avanzate - Automobilová společnost pokročilých technologií).

A aby nedocházelo k zatěžování "starými zvyky", přesunul Fiat do Melfi také pokud možno co nejméně správních zaměstnanců a techniků z jeho dalších továren, celkově se jednalo jen okolo dvaceti lidí.

Melfi představovalo odvrát špiček Fiatu od programu totální automatizace. Živá práce opět získala ve výrobním procesu ústřední postavení.

"Toyotistická organizace práce" znamenala v Melfi flexibilitu, just-in-time a nulovou zmetkovost (neboli v řeči Fiatu "totální kvalitu").

Přes jednu třetinu všech průmyslových zaměstnanců pracuje v Melfi ve více než 20 dodavatelských závodech umístěných na pozemcích továrny nebo v jejím bezprostředním okolí. Melfi mělo vytvořit tlak na mzdy a pracovní podmínky v celém koncernu Fiatu (jednotlivá výrobní místa však byla proti sobě stavěna už před "melfizací Fiatu").

### *Melfizace Fiatu*

V září 1993 se rozeběhla produkce modelu Punto, jeho masová výroba a prodej na trhu potom začali od ledna 1994. Továrna může vyrobit až 450 000 automobilů ročně - to je však číslo, kterého nebylo dodnes dosaženo. Původně mělo být zaměstnáno 7 000 lidí - také toto číslo zůstalo nenaplněno. V roce 1996 zde pracovalo 5 900 lidí, kteří ročně vyrobili 360 000 aut. S průměrnou produktivitou 61 automobilů na zaměstnance je však přesto Melfi nejproduktivnější automobilkou v Evropě (na druhém místě je Opel Rüsselsheim). Toho bylo dosaženo především intenzifikací práce, neboli v řeči Fiatu: "saturace" (vztah "produktivní činnosti" k přítomnosti v továrně) byla navýšena až na 94,3 procenta.



Mzdové náklady se v automobilovém průmyslu během posledních let nepřetržitě snižovaly. V průměru dnes tvoří pouze 10 procent tržní hodnoty automobilu - roku 1995 to bylo ještě 19,1 procent. Na jedné straně to je výsledek investic do strojního vybavení, kterým je ještě dále zvyšována produktivita práce, na straně druhé zde sehrál roli neustálý tlak na mzdy (škrty mzdových složek, navázání mzdy na výsledky celého podniku, přesunování výroby do oblastí s nízkými mzdami, outsourcing).

V Melfi tak byly například sníženy příplatky za odpolední a noční směny a mzda byla uvedena do závislosti na kvalitě, nemocnosti a na výsledcích práce, a to jak skupin, tak celých dílen. Výsledkem bylo, že se mzdy v Melfi nacházely 15 procent (cca průměrně 2000 euro za rok) pod celkovým průměrem Fiatu v Itálii - a naopak že se tu průměrná produktivita práce překračovala o 20 procent!

Kromě toho byla pracovní doba napojena na skutečná čísla prodeje, aby tak bylo možné snížit na minimum stav zásob. Dělníci a dělnice (ženy tvoří deset procent pracujících, což je u Fiatu absolutní novinka) musí vydržet pracovat v třísměnném provozu s pohyblivými přestávkami, jež jsou 6krát za 24 hodin - přesto mohou být ještě navíc posláni na neplacenou zkrácenou práci.

### *Fiatizace Melfi*

Melfi od začátku bojovalo s vysokou fluktuací. V regionu, kde je obtížné najít si vůbec pevné zaměstnání a kde mnoho dělníků a dělnic denně dojíždí do práce až 100 kilometrů, vypovídají stovky výpovědí o potížích mladých proletářů přizpůsobit se flexibilní továrně s jejím moderním systémem směn (tento fakt ještě více vynikne, jestliže se si uvědomíme, že se jedná o region s více než 50 procentní nezaměstnaností mladých lidí!).

Z "toyotistického snu" se velmi rychle stala továrna-vězení se zostřeným dozorem: kontrola kvality byla zrušena jako "plýtvání časem", všichni noví zaměstnanci byli přijímáni na dobu určitou a poté byli zařazováni jen do těch nejnižších mzdových skupin. Disciplína byla prosazována drakonickými pokutami. Během deseti let bylo provedeno na 9 000 disciplinárních opatření (suspendace a srážky z mezd), z toho 2 500 během posledního roku.

A přesto nedošlo k žádnému boji. Zaměstnanci továrny se nepodíleli na tom, co si tradiční odboráři představují pod slovem "hnutí". Ještě před dvěma lety ukázali masivně dělníci z Melfi záda svým kolegům z jiného závodu Fiatu v Termini-Imerese (Sicílie), kteří je přijeli navštívit během jejich stávky proti uzavření továrny. A celé roky byly při volbách do podnikové rady voleny pravicové a žlutácké odbory. Zůstává proto velmi zajímavou otázkou, proč právě tito dělníci ukončili více než dvě desetiletí trvající třídní trauma panující u Fiatu. Na to však dnes ještě nemůžeme poskytnout odpověď.

### *Stávka začíná...*

Závod Sata tvoří čtyři oddělení: lisovna, svařovna, lakovna a montáž. Motory jsou dodávány z továrny v Termoli. Počet zaměstnanců hlavního závodu se stabilizoval na 5 000, v dodavatelských podnicích v současnosti pracuje 3 500 lidí.

25 nejdůležitějších dodavatelů je spojeno do konsorcia Autocomponentistica del Mezzogiorno (ACM). Desetina z těchto firem patří ke koncernu Fiatu (např. *Magneti Marelli*), avšak jsou mezi nimi i zahraniční nadnárodní společnosti (např. *Johnson Controls*, *Lear*, *Valeo*, *Ti-Automotive* a *Benteler-Automotive*). Uvnitř továrny vykonává veškeré nakládací a přepravní práce firma *TNT-Arvil*. Právě její dělníci zahájili stávku.

Během několika hodin se k nim připojili dělníci a dělnice z celého výrobního cyklu v Melfi. Nejdříve vyzval k omezené stávce FIOM <sup>11</sup> s požadavkem, aby byly zaplaceny i dny zkrácené práce, kterých od počátku roku neustále přibývalo. Dělníci a dělnice však tento rámec velice rychle překročili a požadovali projednání tří hlavních bodů:

- > *zrušení současné úpravy pracovního času (třísměnný provoz včetně sobotních směn, přičemž dělník jede dva týdny za sebou tu samou směnu - včetně nočních!);*
- > *vyrovnání mezd na úroveň jiných závodů Fiatu v Itálii;*
- > *zrušení disciplinárního systému.*



Deset dnů stávky způsobilo Fiatu škody ve výši 16 300 automobilů (pouze v Melfi se denně montuje 1 200 Fiatů Punto a Lancia Y, ale také plechy pro jiné závody Fiatu). Strategie "nulových zásob" se obrátila proti svému původci - 95 procent italské automobilové produkce se zastavilo. 26. dubna zaútočili policajti tvrdě na stávkové hlídky. Mnoho dělníků a dělnic bylo těžce zraněno (do nemocnice však musela být odvezena i velitelka zásahu).

### **...razatní dynamikou**

Boje, které vyjadřují vyostřené stránky společenského antagonismu, získávají většinou razantní dynamiku. Tak tomu bylo také v Melfi: dělníci postavili velmi rychle na pořad dne dva precizní cíle. Vyrovnání mezd na úroveň jiných dělníků koncernu a překonání moderní organizace práce.

Svůj boj vedli mimořádně tvrdě a rozhodně a fakticky postavili mimo hru "žluťáckou" podnikovou radu (v níž má většinu Fim [2], Uilm [3] a Fismic [4]) i odbory. Využili ve svůj prospěch citlivost just-in-time organizace práce. "Integrovaná továrna" bez polštáře zásob je odkázána na to, že výrobní cyklus, na kterém se podílí různé závody a podniky, funguje jako na drátkách. Dělníci a dělnice obrátili rozkladný proces staré fordistické továrny, kterým měla být oslabena jejich vyjednávací moc, proti zaměstnavateli a jasně tak dokázali, že i v postfordistické továrně je možné bojovat.

V tomto zápasu mohli sáhnout zpět po bojových zkušenostech minulých let. V létě 2003 proběhla velká mobilizace proti úložištím jaderného odpadu: masy lidí ochromily pomocí silničních blokád "celou Lukanii" (staré jméno Basilikaty). Jednalo se zde sice o hranice třídy přesahující lidové hnutí, které však velmi jasně ukázalo, že lze pomocí přímé akce něco prosadit. Již v zimě 2002/2003 se v rámci sporu o zkrácenou práci staly blokády silnic u Fiatu masovým fenoménem - a to přestože se tento boj skončil jasnou porážkou. Divoké stávky ve veřejné dopravě a zaměstnanců letišť poté v zimě 2003/2004 představovaly kvalitativní skok, protože přikročily od vnějších blokád k akcím v samotném výrobním procesu.

### **Konec?**

Po 20 dnech boje a po zhruba 35 000 nevyrobených automobilech (více než 1,5 procenta roční produkce Fiatu) dosáhly odbory Fim, Fiom, Uilm, Fismic a Ugl [5] dohody s Fiatem a to znamenalo ukončení dělnického boje. V závěrečné fázi probíhala jednání v Římě před národním představenstvem odborů, které tím opět společně vstoupily na scénu, když to ještě krátce předtím vypadalo na to, že z vyjednávacího stolu zbyly jen třísky. Jestliže byl konec stávky Giannim Alemannem z postfašistické vládní strany Alleanza Nazionale zhodnocen jako "velké vítězství dělníků Mezzogiorna" a uvítán ze strany šéfa Rifondazione Comunista Fausta Bertinottiho, potom je to spíše projevem útrpného postoje ke stávce všech zúčastněných institucí.

Kritika přišla od Giorgia Santiniho, předsedy odborového svazu CISL, který se stejně jako UIL a FISMIC postavil proti blokádě v Sata: "Jedna věc je, mít továrnu, která je ovladatelná, a něco jiného je zjistit, že továrna je vlastně neovladatelná. (...) Obávám se, že na projekt Melfi by nyní mohl pohlížet jinak i samotný Fiat." (*Corriere della Sera*, 10. květen 2004).



**Dvanáctistránkovou dohodu lze shrnout zhruba takto:**

1. Od července dojde ke zrušení dvou týdnů nepřetržitých nočních směn následujícími po sobě. Po 6 denním pracovním týdnu musí následovat 4 denní pracovní týden se dvěma po sobě následujícími dny pracovního klidu. Současně však došlo k prodloužení denní pracovní doby ze 7:15 hodiny na 7:30 hodiny. 15 minut práce navíc dává 7 dodatečných dní pracovního klidu. Příplatky za noční směny se od července 2004 zvednou z 45 na 60,5 procent (tedy na úroveň jako v jiných závodech).

Dělníci a dělnice tím získali hodně, avšak práce o sobotách a nedělích a pouze 30 minutové polední přestávky zůstávají nadále v platnosti.

2. Mzdy dělníků a dělnic v Melfi budou postupně zvyšovány na úroveň zaměstnanců Fiatu v jiných továrnách (k polovině tohoto vyrovnání dojde od července 2004, k další čtvrtině v červenci 2005 a zbytek budou dostávat od července 2006). K tomuto vyrovnání mělo dojít okamžitě.

3. Dalším podnětem ke stávce byl tvrdý režim v továrně: nyní byla zřízena "smírčí a preventivní komise", která má prozkoumat uložené sankce za posledních 12 měsíců.

Toto je už skutečně ožehavý bod. Během stávky docházelo k extrémně tvrdým střetům a přenechání prozkoumávání disciplinárních sankcí komisi složené ze zástupců zaměstnavatele a odborů, které se z velké části stavěly proti boji, je skutečně sebevražedné. V pozadí se zcela jasně skrývá pokus o znovuoživení moci zaměstnavatele a odborů, která během boje ztratila značně na síle, a to tím, že se hraje o čas, sází se na ústup mobilizace atd...

### **Návrat dělnické třídy**

- Boj z Melfi ukazuje, že je nezbytná silná a rozhodná mobilizace, aby se něčeho dosáhlo - a že tomu dělníci a dělnice rozuměli.

- Právě ti nejrozhodnější nepřátelé hnutí mezi odbory pochopili podstatný bod celé stávky, když konstatovali, že byla vážně ohrožena tovární disciplína, a že minimálně prozatím je pohodlný život dílenských předáků a odborových byrokratů minulostí.

- Dělníci a dělnice z Melfi donutili všechny významné politické a společenské síly zaujmout postoj buď pro boj a nebo proti němu. V nejvyšším a nejvlastnějším slova smyslu "dělali politiku", protože do středu postavili otázky, které se týkají nás všech.

- Vycházejíce z těchto úvah musíme posuzovat dohodu, která znamenala konec stávky. Bylo by falešné nyní říci pouze: "No jo, ale mohlo toho být dosaženo ještě více, ale Fiat musel ustoupit a to je už samo o sobě mimořádný výsledek." Tento boj byl pro miliony dělníků a dělnic důkazem, že samotný boj má mnohem větší hodnotu než tisíce řečí, a jasně ukázal, že je možné se prosadit pouze silou.

- Last but not least dělníci a dělnice z Melfi ukázali, že jsou schopni mobilizovat v rámci celého výrobního cyklu a sjednotit dělníky Fiatu a dodavatelských firem na základě vlastnických a obchodních vztahů a ochromením výroby na strategických bodech výrobního cyklu přitlačit zaměstnavatele ke zdi.

Otázka po *třídě* není sociologickou otázkou. Třída není žádnou statickou skupinou osob, která by zahrnovala všechny námezdně pracující nebo všechny dělníky. Třída není definována ani společnou ideologií, nýbrž je procesem, kolektivním sebe-pochopením, které musí být dobýváno. Boje jsou pro tento proces zcela zásadní, protože právě v nich jejich účastníci zakoušejí svou autonomii a sebe samé mohou vnímat jako subjekty a ne jako kolečka společenského stroje.

Mnohokrát již zaznělo, že tato společnost je založena na třídním boji a že člověk musí bojovat, aby buď odvrátil zhoršení situace, a nebo - jako v případě Melfi - aby si vybojoval něco lepšího.

14.7. 2004 > autor: Wildcat (překlad Alarm)

### Poznámky:

[1] FIOM - kovácké odbory ústředny CGIL.

[2] FIM - kovácké odbory ústředny CISL.

[3] UILM - kovácké odbory ústředny UIL.

[4] FISMIC - klasické "žlutácké" podnikové odbory u Fiatu.

[5] UGL - odborový svaz blízký postfašistům (Alleanza Nazionale).

# ASOCIACE ALERTA NABÍZÍ:

---



*Brožura vysvětluje proč je důležité  
organizovat třídní boj mimo odbory!  
Přináší nástin toho,  
jak se organizovat na pracovištích,  
abychom bojovali  
za naše bezprostřední potřeby  
a zároveň podřývali kapitalismus.*

**54 stran A5  
30 Kč**

---



*Tato brožura obsahuje mnoho  
praktických rad pro přímou akci.  
Texty původně byly publikovány  
v anglickém jazyce v brožuře  
**Direct Action Handbook**.  
Do češtiny je přeložila  
redakce webu **GreenAction.cz***

**30 stran A5  
25 Kč**

***„Kapitalistická společnost  
se během posledních sta let  
utvářela kolem auta.***

***A auto bude také stěžejním prvkem  
jejího kolapsu.“***

***Wildcat***

**Asociace ALERTA  
září 2012**



**alerta.cz  
alerta@safe-mail.net**