

موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية

التاريخ: ٨ نيسان/ أبريل ٢٠٢٠

كوفيد-١٩ وصناعة السيارات



© ILO, Crozet, M

معمل تجميع، ماهيندرا وماهيندرا المحدودة، مومباي، الهند

تسهم صناعة السيارات مساهمة كبيرة في الاقتصاد العالمي. وتعددت عائدات هذه الصناعة سنوياً سادس أكبر اقتصاد في العالم. وفي عام ٢٠١٧، قدرت العمالة العالمية المباشرة في هذه الصناعة بنحو ١٤ مليون عامل.

وفي الوقت الذي تعافت فيه العمالة من الأزمة الاقتصادية العالمية في الفترة ٢٠٠٨-٢٠٠٩، بات أصحاب العمل والعمال في كافة أرجاء سلاسل التوريد والإمداد يواجهون إلى حد كبير انعدام اليقين مرة أخرى. ومنذ بدء الجائحة العالمية في الصين، لمس أثر كوفيد-١٩ على صناعة السيارات في آسيا أولاً، إلا أنه اشتد منذ ذلك الوقت في جميع بقاع الأرض.

١- أثر كوفيد-١٩

الوسيلة لصانعي السيارات متعددي الجنسية، تأثراً شديداً (الروابط الخلفية). أما القطاعات التي يحتمل أن تتأثر بفعل توقف صناعة السيارات عبر الروابط الأمامية، فتشمل: النقل (مثل الشحن ونقل الركاب براً والحافلات المستأجرة) والخدمات (مثل سيارات الركاب المستأجرة وإصلاح السيارات).^٢

وقد أدت الجائحة إلى فورة بطالة لم يسبق لها مثيل في صناعة السيارات على طول سلاسل التوريد والإمداد. وسيكون المزيد من الوظائف عرضة للخطر ما لم تتخذ الحكومات وأصحاب العمل والعمال إجراءات فورية من أجل ضمان بقاء المنشآت الصغيرة والمتوسطة وحماية العمال.

١-١ المبيعات

انخفضت مبيعات السيارات الجديدة في الصين بنحو ٩٢ في المائة في النصف الأول من شباط/فبراير ٢٠٢٠، ومن المقدر أن تنخفض مبيعات السيارات بنحو ٢,٩ في المائة على الأقل في الصين في عام ٢٠٢٠.

ووفقاً للرابطة الأوروبية لمصنعي السيارات، كان إجمالي مبيعات السيارات الجديدة في الاتحاد الأوروبي في كانون الثاني/يناير

تواجه صناعة السيارات انخفاضاً حاداً في الطلب والاستثمار. كما أنها تعاني من توقف مفاجئ وواسع الانتشار في النشاط الاقتصادي، إذ طلب من العمال البقاء في المنزل، وتوقفت ربحي سلاسل التوريد والإمداد وأغلقت المصانع.

ومن المتوقع أن تسبب القيود المفروضة على تنقل الأشخاص والتوقف المفاجئ للأنشطة الاقتصادية، انكماشاً شديداً في الناتج القطاعي والناتج المحلي الإجمالي. ومن المقدر أن إغلاق المصانع في أوروبا وأمريكا الشمالية قد تسبب بإزالة نحو ٢,٥ مليون مركبة سياحية من جداول الإنتاج، بتكلفة بلغت ٧٧,٧ مليار دولار أمريكي من الإيرادات التي خسرتها شركات صناعة السيارات وقطع تبديلها.^١

ويترك هذا الأمر أثراً سلبياً مضاعفاً على الاقتصاد عبر الروابط الأمامية والخلفية، وخصوصاً في بلدان مثل كندا والصين وألمانيا والهند واليابان وجمهورية كوريا والمكسيك والمغرب وجنوب أفريقيا والولايات المتحدة، حيث تمثل صناعة السيارات محركاً رئيسياً من محركات النمو الاقتصادي. ومن المتوقع أن تتأثر المنشآت الصغيرة والمتوسطة التي تستأثر بالحصة الكبرى من العمالة في القطاع وتوفر الخدمات والمدخلات

^١ انظر: GlobalData, "Coronavirus (COVID-19)", Executive Briefing report, updated on 30 March 2020.

^٢ انظر: Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). "The automobile industry in Central Europe", IMF Note.

الصين إلى مصنعي السيارات في الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية واليابان وجمهورية كوريا والاقتصادات الرئيسية الأخرى المنتجة للسيارات، قد يؤدي إلى انخفاض قدره ٧ مليار دولار أمريكي في صادرات السيارات من هذه الاقتصادات إلى بقية أنحاء العالم.^٥

وعلى الرغم من ظهور بوادر على بدء عودة الإنتاج في الصين، إلا أن الطلب على المدخلات الوسيطة من أجل إنتاج السيارات في أوروبا والولايات المتحدة سيظل منخفضاً. وقد يتطلب الأمر بالتالي أشهراً كي يعود إنتاج قطع التبدیل والسيارات إلى المستويات التي كان عليها قبل الجائحة.

والآثار شديدة بصورة خاصة على بلدان مثل المغرب، حيث توجه نسبة ٨٠ في المائة من صناعة السيارات إلى الأسواق الأوروبية. وفي عام ٢٠١٩، كانت عائدات نحو ٢٥٠ شركة مصنعة للقطع والمكونات، يعمل لديها ما يربو على ١٨٠٠٠٠٠ عامل تبلغ، ٧ مليار يورو، أو ما يقارب ٧,٥ مليار دولار أمريكي، مساهمة بنسبة ٢٧ في المائة من الصادرات الوطنية.^٦

٣-١ إغلاق المصانع

تُعرف مدينة ووهان، وهي مركز تفشي الوباء في الصين، بأنها "مدينة المحركات" إذ إنها موطن مصانع سيارات مثل جنرال موتورز وهوندا موتور ونيسان موتور ومجموعة بيجو (شركة عامة محدودة) ورينو وتويوتا موتور. وقد توقف الإنتاج في هذه المصانع توقفاً تاماً، وهناك تقارير عن إغلاق المصانع في جميع أرجاء آسيا. وسرعان ما انتقل مركز الجائحة إلى أوروبا والأمريكتين، حيث أغلقت المصانع أيضاً.

وشباط/ فبراير ٢٠٢٠ أقل بنسبة ٧,٤ في المائة عما كان عليه في الفترة نفسها من السنة السابقة (الشكل ١). وقد عانى كل سوق من الأسواق الأوروبية الأربعة الكبرى من انخفاض في الطلب في عام ٢٠٢٠: إذ انخفض في ألمانيا بنسبة ٩,٠ في المائة وفي فرنسا بنسبة ٧,٨ في المائة وفي إيطاليا وإسبانيا بنسبة ٧,٣ ونسبة ٦,٨ في المائة على التوالي.

وفي جنوب أفريقيا، أصدرت الرابطة الوطنية لمصنعي السيارات في جنوب أفريقيا تقريراً يفيد بأن صناعة السيارات التي تسهم بنحو ٧ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي، تشهد انخفاضاً كبيراً في المبيعات.^٢ وفي ظل الإغلاق الكامل في البلاد، من المتوقع أن يتفاقم الوضع وسيضر في نهاية المطاف بإجمالي عمليات التصنيع والنقل.

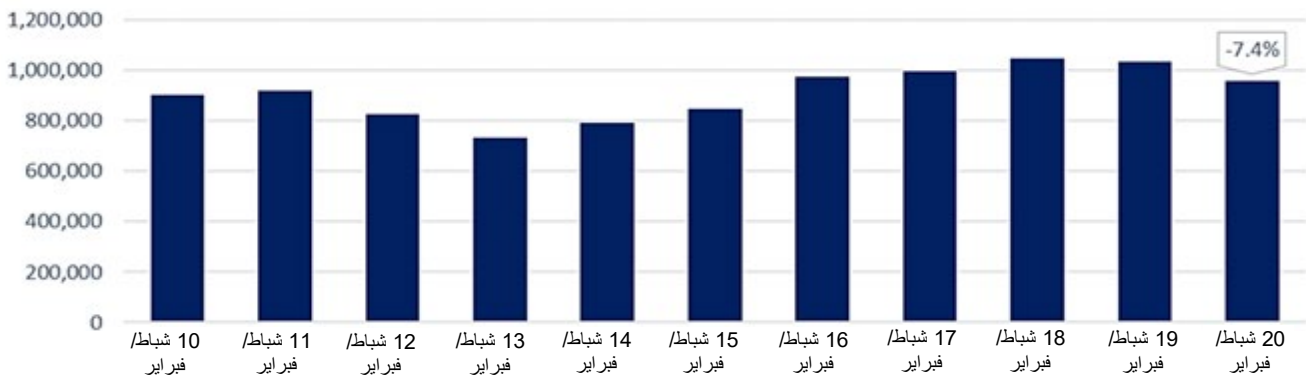
وقد خفضت موديز، وكالة التصنيف الائتماني، توقعاتها بشأن مبيعات السيارات العالمية وتتوقع حالياً انخفاض هذه المبيعات بنسبة ١٤ في المائة في عام ٢٠٢٠. ويرسم هذا التوقع صورة أشد قتامة من صورة الأزمة المالية العالمية في الفترة ٢٠٠٨-٢٠٠٩، التي أدت إلى انخفاض بنحو ٨ في المائة في سوق السيارات على مدى عامين.^٣

٢-١ التجارة

نظراً إلى دور الصين بصفتها المورد العالمي الرئيسي للمدخلات الوسيطة إلى الشركات المصنعة في الخارج، فإن انخفاض الإنتاج في الصين والتصدير منها يؤثر تأثيراً مباشراً على صناعة السيارات. وبالنسبة إلى العديد من شركات السيارات، فإن الاستخدام المحدود لمخزونها والاعتماد الكبير على التصنيع الآني يؤديان إلى حالات نقص تضر بقدراتها الإنتاجية وإجمالي صادراتها.

ويقدر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بأن انخفاض قدره ٢ في المائة في صادرات قطع التبدیل والمدخلات الوسيطة الأخرى من

الشكل ١: مبيعات سيارات الركاب في الاتحاد الأوروبي، ٢٠١٠-٢٠٢٠ (شباط/ فبراير من كل عام)



المصدر: الرابطة الأوروبية لمصنعي السيارات.

^٢ انظر: Ramalepe, P. (2020). "Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites", news24, 2 April.

^٤ انظر: Financial Times, "VW hit by €2bn-a-week cash drain" [27 March 2020].

^٥ انظر:

UNCTAD (2020). Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic, UNCTAD/DITC/INF/2020/1, Geneva, 4 March.

^٦ انظر: Challenge (2020). "Coronavirus : l'impact sur l'économie nationale secteur par secteur", 27 March.

ومن المرجح أن يكلف الانقطاع في صناعة السيارات في الهند وسلاسل التوريد والإمداد فيها ما يربو على ٦٠,٨ مليار روبية أو ٨٠٠ مليون دولار أمريكي على مدى الربع الأخير من السنة المالية الحالية (٢٠١٩-٢٠٢٠) والربع الأول من السنة المالية المقبلة (٢٠٢٠-٢٠٢١). ويشكل العمال المتعاقدون ٥٠ في المائة من القوة العاملة، وهم عرضة للخطر بصورة خاصة على المدى القريب والمتوسط.^{١٢}

وبصورة عامة، من المرجح أن يتضرر العمال غير المحميين، بمن فيهم العمال الموسميون والمؤقتون والعاملون لحسابهم الخاص والعمال العرضيون وعمال اقتصاد المنصات الرقمية، على نحو غير متناسب بسبب الفيروس وآثاره الاقتصادية، حيث إنهم لا يحصلون عادة على إجازة مرضية مدفوعة الأجر أو على ضمان اجتماعي أو رعاية صحية.

وتجدر الإشارة إلى أن جائحة كوفيد-19 تقع في وقت تواجه فيه صناعة السيارات أصلاً دوامة من الاختلالات والتسريجات بسبب تغير المناخ والتقدم التكنولوجي والتحول الديمغرافي واضطراب التجارة وانعدام اليقين. وحتى قبل الجائحة، كان إنتاج السيارات الجديدة يعاني من الركود بسبب ضعف المبيعات. وكان من المتوقع أن يؤدي التحول إلى السيارات الكهربائية إلى خسارة ٤٠٠٠٠٠٠ وظيفة في ألمانيا وحدها.

وسوف تناقش آثار هذه الاتجاهات الكبرى والمحركات على العمل اللائق في وثيقة المواضيع التي يعدها مكتب العمل الدولي من أجل الاجتماع التقني لمنظمة العمل الدولية بشأن مستقبل العمل اللائق في صناعة السيارات.

وفي الاتحاد الأوروبي، تضررت ١,١ مليون وظيفة من إجمالي ٢,٦ مليون وظيفة مباشرة في تصنيع السيارات، بسبب إغلاق المصانع في آذار/ مارس ٢٠٢٠. وأكثر من نصف العمال المتضررين هم عمال ألمانيا.^٧

وفي الأمريكتين، أغلقت شركات جنرال موتورز وفورد موتور وفيات كرايزلر أوتو جميع مصانعها بصورة مؤقتة في الولايات المتحدة دون تحديد تاريخ فتحها مجدداً.^٨ وأعلن مصنعو السيارات مؤخراً إغلاق المصانع في الأرجنتين^٩ والبرازيل.^{١٠}

٤-١ العمالة

ما يزال الأثر الشامل على العمالة في صناعة السيارات وسلاسل التوريد والإمداد فيها غير معروف، لكن ستواصل منظمة العمل الدولية رصد الوضع عن كثب.

ومن المقدر أنه قد تضرر نحو ٤٢ في المائة من الوظائف المباشرة في تصنيع السيارات في الاتحاد الأوروبي بسبب الجائحة. وتشير هذه الأرقام فقط إلى العمال المستخدمين بصورة مباشرة لدى الشركات المصنعة للسيارات والشاحنات والعربات المغلقة والحافلات. بيد أن الجائحة تضر جميع العمال البالغ عددهم ١٣,٨ مليون عامل في سلسلة التوريد والإمداد الكبرى في صناعة السيارات في الاتحاد الأوروبي.^{١١} وفي غياب إيرادات جديدة، ستواجه العديد من الشركات مشاكل كبيرة تتعلق بالسيولة على المدى القصير إلى المتوسط.

وفي الولايات المتحدة، تضرر الجائحة بما لا يقل عن ١٥٠٠٠٠ عامل من العمال النقابيين ومئات الآلاف من العمال غير النقابيين في هذه الصناعة.

^٧ انظر: ACEA (2020). "COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", 31 March.

^٨ انظر: UAW (2020). "Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening date", News, 31 March.

^٩ انظر: Rostás, R. (2020). "Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic", Fastmarkets MB, 20 March.

^{١٠} انظر: Peroni, F. (2020). "Brazilian carmakers to stop production amid virus spread", Fastmarkets MB, 21 March.

^{١١} انظر: ACEA (2020). "COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", op. cit.

^{١٢} انظر: Banerji, S. (2020), Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore, Business Today, 30 March.

◀ ٢- استجابات الهيئات المكونة والشركاء

- تركز الإجراءات التي اتخذتها الهيئات المكونة لمنظمة العمل الدولية - الحكومات ومنظمات أصحاب العمل ومنظمات العمال - على ثلاثة أهداف فورية بصورة عامة، وهي: حماية العمال في مكان العمل؛ دعم المنشآت والوظائف والدخل؛ تحفيز الاقتصاد والعمالة من أجل ضمان التعافي السريع والأفضل للبلدان والقطاعات، على غرار صناعة السيارات.
- في أوروبا، أعاد العديد من الشركات مثل فولكسفاغن وفيات كرايزلر للسيارات وسكودا أوتو وغيرها، توجيه الإنتاج بهدف تصنيع كامات وواقيات للوجه من أجل حماية عمال القطاع الصحي وعامة الناس.
- في الهند، أعلنت مجموعة ماهيندرا أنها ستساعد على تصنيع أجهزة تنفس ومعدات طبية أخرى. كما أعلنت شركة مرسيدس أنها ستنتج مستشفى مؤقتة بسعة ١٥٠٠ سرير بالقرب من مدينة بوني في ولاية مهاراشترا من أجل علاج مرضى كوفيد-19. وبالمثل، تعهدت شركة سكودا أوتو فولكسفاغن إنديا بتقديم أموال من أجل إنشاء مرفق مخصص لكوفيد-19 في مستشفى ساسون العامة في بوني.^{١٥}

١-٢ حماية العمال في مكان العمل

إن أولى الأولويات هي حماية العمال وأصحاب العمل في صناعة السيارات وعائلاتهم من المخاطر الصحية لفيروس كوفيد-19. ومن أجل توسيع نطاق المساعدة على حماية الناس من الجائحة، أعادت الشركات الرئيسية في صناعة السيارات حول العالم توجيه الإنتاج نحو تصنيع أجهزة التنفس والمعقمات والكامات.

١-١-٢ أمثلة على التدابير المتخذة من أجل حماية صحة وسلامة العمال

- أعلن العديد من مصنعي السيارات عن اتخاذهم تدابير استثنائية تهدف إلى حماية العمال. وتتضمن توفير الكامات والمعقمات والاستثمار في العيادات الصحية والمستشفيات وتحديث البنية التحتية واتخاذ إجراءات ترمي إلى محاربة المعلومات المضللة وتقاسم الحلول التقنية.
 - تدعو الشبكة العالمية IndustriALL مع اتحادات نقابية عالمية أخرى، إلى إشراك ممثلي العمال في عمليات تحديد المخاطر التي تهدد صحة العمال وحقوقهم ورفاههم والوقاية والتخفيف منها ووضع وتنفيذ استجابات على المستوى الوطني والقطاعي وفي مكان العمل.^{١٦}
 - وفي ١٥ آذار/ مارس، وفور الإبلاغ عن عمال مصابين بكوفيد-19 في مصانع السيارات، شكلت نقابة عمال السيارات وجنرال موتورز وفورد موتور وفيات كرايزلر للسيارات، فريق عمل بشأن كوفيد-19/ فيروس كورونا من أجل تنفيذ إجراءات حماية معززة للعمال في قطاعات الصناعة والمستودعات في الشركات الثلاث.
- ٢-١-٢ أمثلة على إعادة توجيه الإنتاج من أجل حماية الصحة العامة
- في الصين، تساعد صناعة السيارات على محاربة انتشار فيروس كورونا. وقد أنشأ مصنع السيارات الصيني BYD خطوط إنتاج في منشأته الواقعة في شننتشن من أجل إنتاج كامات ومعقمات. وينتج ٣٠٠٠٠٠ زجاجة معقم و٥ مليون كامامة يومياً، مما يجعله أكبر منتج للكامات في العالم.^{١٧}

٢-٢ دعم المنشآت والوظائف والدخل

تترك الجائحة أثراً اقتصادياً شديداً على صناعة السيارات والعمال فيها. وفي غياب إيرادات كبيرة، سيواجه العديد من مصنعي قطع التبديل والسيارات مشاكل سيولة على المدى القصير والمتوسط. وتتباين مستويات التمويل المتاح في أرجاء هذه الصناعة، لكن قد تواجه بعض الشركات حالات نقص في غضون أشهر.

وطبقت الحكومات والمصارف المركزية، في جميع البلدان الرئيسية المنتجة للسيارات تقريباً، تدابير تحفيز مالية ونقدية بهدف حماية المنشآت والعمال. وتتضمن التدابير سياسات مالية نشطة، وخصوصاً تدابير الحماية الاجتماعية، وتحويلات مستهدفة ومثبتات تلقائية، مثل إعانة البطالة، إضافة إلى الاستثمار العام والإعفاء الضريبي بالنسبة إلى أصحاب الدخل المنخفض والمنشآت الصغيرة والمتوسطة.

وتتضمن الأمثلة على التدابير التي اتخذتها الحكومات وأصحاب العمل ونقابات العمال ما يلي:

- قدمت حكومة إندونيسيا في ١٣ آذار/ مارس حوافز مالية إلى صناعة السيارات، وخفضت ضريبة الدخل على الشركات بنسبة ٣٠ في المائة للصناعات الرئيسية، بما في ذلك صناعة السيارات.^{١٧}

^{١٦} انظر: IndustriALL Global Union (2020). "COVID-19: Urgent Economic Stimulus and Workplace Measures Required", Council of Global Unions, 12 March.

^{١٧} انظر: Attwood, J. (2020). "Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers", Autocar, 6 April.

^{١٨} انظر: UAW (2020). "COVID-19 UPDATE", 31 March.

^{١٩} انظر: Challawala, N. (2020). "More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India", The Economic Times, 1 April.

^{٢٠} انظر: Falak Medina, A. (2020). "Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact", ASEAN Briefing, 18 March.

على مساعدة مالية وكيف ستتمكن من ذلك، وما إذا كانت البلدان المصنعة الرئيسية ستتمكن من الاستفادة منها عند تنفيذها.

٢-٤ الاعتماد على الحوار الاجتماعي من أجل التوصل إلى حلول

إن الحوار الاجتماعي أساسي من أجل بناء الطمأنينة والثقة اللازمين لضمان فعالية هذه التدابير السياسية. وتتجلى قوة الحوار الاجتماعي في تحديد الحلول، في البيان المشترك بشأن كوفيد-19 الصادر عن المنظمة الدولية لأصحاب العمل والاتحاد الدولي لنقابات العمال في ٢٣ آذار/مارس ٢٠٢٠.^{٢٣}

وتستفيد صناعة السيارات في العديد من بقاع الأرض من حوار فعال بين الحكومات ومنظمات أصحاب العمل ونقابات العمال على المستويات الوطنية والقطاعية وعلى مستوى المنشآت. ومن الأمثلة على طريقة استخدام الهيئات المكونة لمنظمة العمل الدولية الحوار الاجتماعي من أجل التوصل إلى حلول ما يلي:

- أنشأت حكومة اليابان مع رابطة مصنعي السيارات في اليابان، هيئة سميت مجلس السيارات لفحص التدابير المضادة في مواجهة فيروس كورونا المستجد، بهدف رصد أثر الوباء على سلاسل توريد وإمداد السيارات وتقاسم المعلومات الضرورية بين مصنعي السيارات وموردي قطع تبديل ومكونات السيارات.
- في ٢٠ آذار/مارس، أبرمت نقابة IG Metall (نقابة عمال الحديد في ألمانيا) ومنظمة Gesamtmetall (منظمة أصحاب العمل في قطاع أعمال الحديد) في ولاية وستفاليا - شمال الراين، اتفاقاً جماعياً طارئاً لمواجهة أزمة كوفيد-19 يحدد ترتيبات العمل لفترة قصيرة (تقاسم العمل) ويمكنه تأمين صافي الأجر للمستخدمين بما يقارب ٨٠ في المائة من أجورهم. وعندما تكون مراكز الرعاية النهارية والمدارس مغلقة، يمكن للأهل ذوي الأطفال حتى سن الثانية عشرة أخذ إجازة لمدة ثمانية أيام من أجل رعاية أطفالهم، بدلاً من العلاوة الإضافية المنصوص عليها في الاتفاق الجماعي الحالي. والاتفاق الجماعي الطارئ ساري المفعول حتى نهاية عام ٢٠٢٠.^{٢٤}

• دفعت شركة هوندا موتور في أمريكا الشمالية أجوراً كاملة إلى نحو ٢٧٦٠٠ عامل متضرر أثناء فترة إغلاق المصنع بين ٢٣ و٣١ آذار/مارس.^{١٨}

• وأجرت نقابة عمال السيارات مفاوضات بشأن اتفاقات جماعية مع جنرال موتورز وفورد موتور وفيات كرايذر أوتو من أجل تعويض العمال المعزولين الخاضعين للمراقبة بشأن كوفيد-19.^{١٩}

• عمال السيارات الأوروبيون يتمتعون عموماً بالحماية بموجب اتفاقات جماعية. بيد أن القيود الحديثة المفروضة على عدد الأشخاص المسموح لهم بالتجمع، تجعل من الصعب على أعضاء نقابة العمال ممارسة حقوقهم في الحرية النقابية وحماية أنفسهم من خطر التقاط فيروس كورونا.^{٢٠}

٢-٣ تحفيز الاقتصاد والعمالة

تتخذ الحكومات في جميع أنحاء العالم استجابات اقتصادية بهدف الحد من أثر جائحة كوفيد-19 على الإنسان والاقتصاد. وقد أحصى صندوق النقد الدولي استجابات اقتصادية في ١٩٣ اقتصاداً إلى غاية اليوم.^{٢١}

وفي بيان صدر في ٢٦ آذار/مارس، التزمت حكومات مجموعة العشرين التزاماً جماعياً بما يلي: حماية الأرواح؛ صون وظائف الناس ودخلهم؛ إعادة الثقة والحفاظ على الاستقرار المالي وتنشيط النمو والتعافي بقوة؛ الحد من الانقطاعات في التجارة وسلاسل التوريد والإمداد العالمية؛ تقديم المساعدة إلى جميع البلدان المحتاجة إليها؛ التنسيق بشأن تدابير الصحة العامة والتدابير المالية.^{٢٢}

وتقدم منظمة العمل الدولية المشورة إلى حكومات بشأن توسيع نطاق الحماية الاجتماعية كي يشمل الجميع وبشأن تدابير تهدف إلى تعزيز الحفاظ على الوظائف والعمل لفترة قصيرة والإجازات مدفوعة الأجر والإعانات الأخرى بهدف ضمان أن تصبح الاقتصادات وأسواق العمل والصناعات أقوى وأكثر مقاومة واستدامة عندما تتحسر الجائحة.

ومن غير الجلي حالياً عدد السياسات والتدابير الاقتصادية الكلية التي سيكون لها أثر على صناعة السيارات، وخصوصاً ما إذا كانت المنشآت الصغيرة والمتوسطة في سلسلة التوريد والإمداد ستتمكن من الحصول

^{١٨} انظر: Bruce, C. (2020). "Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay", auto1.com, 18 March.

^{١٩} انظر: Wayland, M. (2020). "UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus", CNBC, 13 March.

^{٢٠} انظر:

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

^{٢١} انظر: IMF, Policy Tracker.

^{٢٢} انظر: G20, Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia, 26 March 2020.

^{٢٣} انظر: Joint Statement on Covid-19 by International Organisation of Employers and International Trade Union Confederation.

^{٢٤} انظر: IG Metall (2020). "Sicherheiten für die Beschäftigten unter Metall- und Elektroindustrie", 27 March.

◀ ٣- أدوات واستجابات منظمة العمل الدولية

- اقترحت منظمة العمل الدولية نهجاً رباعي المحاور من أجل معالجة أثر الجائحة كما يلي: حماية العمال في مكان العمل؛ دعم المنشآت والوظائف والدخل؛ تحفيز الاقتصاد والطلب على اليد العاملة.^{٢٥} ويتعزز ذلك بفعل الحوار الاجتماعي الهادف إلى بناء الثقة بين الحكومات والمنشآت والعمال من أجل استمرار التزامهم بالاستجابات السياسية اللازمة وتدابير مكان العمل الضرورية.^{٢٦}
- إن معايير العمل الدولية جوهرية في أوقات الأزمات.^{٢٧} وهي تشمل على إرشادات محددة للحكومات وللمنشآت ولنقابات العمال من أجل اعتماد تدابير سياسية في جوانب من قبيل: السلامة والصحة المهنية؛ محاربة الوصم والتمييز؛ ساعات العمل؛ حماية أجور عمال المصانع التي تواجه وقف الإنتاج؛ إنهاء الاستخدام؛ إعانات البطالة؛ تقديم الإرشاد إلى صناعة السيارات بشأن ممارسات الأعمال المسؤولة.
- وقد وضعت منظمة العمل الدولية عدداً من الأدوات والاستجابات العامة في مواجهة أزمة كوفيد-١٩، وهي:
- نصائح بشأن السلامة والصحة المهنيين في مكان العمل
- استجابات الحماية الاجتماعية في مواجهة أزمة كوفيد-١٩ حول العالم
- كوفيد-١٩: ما هو دور منظمات العمال؟
- كوفيد-١٩: منظمات أصحاب العمل والأعمال
- خطة استمرارية الأعمال المكونة من ست خطوات في مواجهة كوفيد-١٩
- أداة استقصائية للمنشآت: تقييم احتياجات المنشآت بسبب كوفيد-١٩
- دليل لصاحب العمل من أجل إدارة مكان العمل أثناء جائحة كوفيد-١٩
- كوفيد-١٩ وعالم العمل – تقديرات وتحليلات محدثة

^{٢٥} انظر: ILO (2020). "COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses", ILO Monitor 1st Edition, Geneva, 18 March.

^{٢٦} انظر: ILO (2020). "What are the key policies that will mitigate the impacts of COVID-19 on the world of work?" COVID-19 Responses, Geneva, 19 March update.

^{٢٧} انظر:

ILO (2020). ILO standards and COVID-19: FAQ: Key provisions of international labour standards relevant to the evolving COVID-19 outbreak, Version 1.2, Geneva, 23 March.