

Het Detroit van de Europese Unie smacht naar batterijen

Han Dirk Hekking

Steeds meer auto's rijden elektrisch. Is dat een risico voor landen die sterk leunen op de automotivesector? Het FD ging op onderzoek uit in Slowakije. Deel III van de serie 'Auto's onder hoogspanning'.

Het land laat zich vergelijken met de iconische Amerikaanse autostad Detroit: in 2021 leverden de Slowaakse fabrieken van Volkswagen, Kia, Jaguar, Land Rover en Stellantis zo'n miljoen wagens af. Daarmee produceert Slowakije met een kleine 5,5 miljoen inwoners de meeste auto's per hoofd van de bevolking ter wereld.

Volgens de Slowaakse denktank Globsec heeft 10% van de werkende Slowaken een arbeidsplaats die direct of indirect gerelateerd is aan de automobiellindustrie. En sinds 1 juli kan dat percentage nog verder stijgen. Want Volvo, eigendom van het Chinese concern Geely, maakte die dag bekend dat het een fabriek voor elektrische auto's gaat bouwen ten zuiden van Kosice, in het oosten van Slowakije.

Het gaat om een investering van bijna €2 mrd, die ertoe moet leiden dat vanaf 2026 zo'n 250.000 elektrische Volvo's per jaar van de band rollen. De fabriek schepst zo'n 3300 banen direct, terwijl er ook nog zo'n 10.000 indirecte arbeidsplaatsen bij komen.

De Slowaakse regering vindt Volvo mede binnen te halen door €267 mln investeringssteun toe te zeggen. Haar reputatie stond op het spel, schetst Stanislav Zábajník van de Universiteit voor Economie in Bratislava. 'Slowakije had de strijd om de vestiging van een fabriek van BMW van Hongarije verloren. Als we ook Volvo waren misgelopen, was dat een groot probleem voor de regering geweest.'

Wedijver
De concurrentie tussen de auto's producerende landen in Midden-Europa om investeringen aan te trekken is heftig. Ous afhankelijkheid van auto's steekt Slowakije met kop en schouders boven de rest uit: 1,4% van de economie is afhankelijk van de automotivesector. Moet dat niet minder? Daarover woedt al jaren een stevig debat, zegt Zábajník. 'Het laaide op in 2008-2009, toen Franse, Duitse en Belgische con-



10% van de werkende Slowaken heeft een baan die gerelateerd is aan de auto-industrie

Als één land zich niet kan veroorloven deze boot te missen, dan is het dus Slowakije

sumenten minder auto's kochten. Fabrikanten hier vroegen het personeel om onbetaald verlof te nemen, minder te werken en bonussen op te geven.'

De communis opinio was dat Slowakije meer moest diversifiëren, maar toen toenmalig premier Robert Fico in 2015 met een nieuwe grote industriële investeerder op de proppen kwam, 'was dat verrassend genoeg opnieuw een autofabriekant: Jaguar Land Rover', herinnert Zábajník zich. 'En nu komt Volvo dus.'

Het beleid doet irrationeel aan, zegt de onderzoeker, 'maar die investering

is heel positief voor het oosten van Slowakije, ook qua overloopeffecten voor de economie'.

Trainingscentrum
Volvo is heel welkom, zegt ook Patrik Krizanský, directeur van Seva, een belangenbehartiger voor producenten van elektrische auto's in Slowakije. 'Ik weet ook dat ze van plan zijn €40 mln af €50 mln in een trainingscentrum te steken. En dat zal de regio ook helpen. Het oosten van Slowakije trekt doorgaans minder investeringen aan.'

Kosice kent zware industrie, en zette

de afgelopen jaren in op IT. De werkloosheid is er hoger dan in het westen van het land. De komst van Volvo is mede goed nieuws doordat in het kielzog van de Zweedse autobouwer nieuwe toeleveranciers naar de regio Kosice zullen komen, verwacht Krizanský. Een bijkomend effect is dat mensen uit Oost-Slowakije die nu in het buitenland werken, mogelijk weer naar huis komen. 'Erwas altijd een stroom uit het oosten richting het westen van het land en het buitenland. Maar nu ligt er dus een grote kans om mensen terug te halen.'

1 miljoen

Slowakije produceert de meeste auto's per hoofd van de bevolking ter wereld: ongeveer 1 miljoen.



Zomerserie Auto's onder hoogspanning

De brandstofmotor heeft zijn langste tijd gehad. Welke gevolgen heeft dat voor Midden-Europa, waar de auto-industrie 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

Links
De Volkswagen-fabriek in Bratislava
FOTO: RADOVAN STOKLASA/REUTERS

Boven
Productielijn van de VW-batterij-fabriek in het Duitse Salzgitter
FOTO: KRISZTIAN BOCSI/BLOOMBERG

heid van doelen. Tegelijkertijd denken ondernemers dat veel bij het oude zal blijven.

Theisen: 'We deden vorig najaar een peiling, en daaruit bleek dat de meeste producenten denken dat de auto-productie in Slowakije blijft, en dat de waardeketen niet echt zal veranderen, of het nu gaat om de verbrandingsmotor of de elektrische auto. Ik was verbaasd, want andere bronnen, zoals de regering, sloegen eerder juist alarm.'

Kwetsbaar
Hij noemt Slowakije 'het kwetsbaarste land in de regio'. De regering beschikt over geld om te helpen bij de elektrische transitie, maar 'het grootste risico is geld verspillen'. Het ambtelijk apparaat van de overheid schiet namelijk tekort, signaleert hij. 'Zie de problemen die Slowakije had met de uitgave van Europese cohesiefondsen.'

De analist hoort kritische geluiden over de regering. Iedereen heeft het over de transitie door elektrische auto's, 'maar achter de schermen is niet veel actie', zegt Theisen. 'Er is een gebrek aan ministeriële coördinatie. Eigenlijk doet niemand wat; niemand neemt het heft in handen, hoor ik van topmannen in de auto-industrie.'

Twee dingen zijn voor Slowakije cruciaal, zeggen analisten. Ten eerste: het land moet zijn onderwijs anders inrichten. Ten tweede: het land moet een fabriek voor de productie van batterijen voor elektrische auto's binnen de landsgrenzen zien te krijgen.

Een wagen met verbrandingsmotor zit anders in elkaar dan een elektrische auto, dus is een hertrainingslag van werknemers in de auto-industrie nodig. Automakers en hun vaste leveranciers investeren daarin, maar de kleinere leveranciers missen vaak de middelen voor verdere ontwikkeling van hun werknemers en producten.

Slowakije staat wat dat betreft altijd achteraan, en Hongarije doet het op dat vlak ook beroerd.'

Daar komt nog bij dat Slowaakse bedrijven sowieso moeilijk aan mensen kunnen komen. 'De industrie heeft tegen 2025 36.000 vacatures. Een derde daarvan is in te vullen door mensen die universiteit of school hebben afgerond', zegt Stanislav Zábajník. 'Maar waar de rest vandaan moet komen, weet niemand. En dit speelt nota bene al over 2,5 jaar.'

Maar: 'Om een beetje optimistisch te zijn: we werken nu aan een actieplan om in kaart te brengen wat de industrie de komende jaren nodig heeft. Bij dat actieplan werken het grootste Slowaakse hr-concern Trexina, ministeries, bonden, universiteiten en bedrijven samen.'

Vervolg op pagina 33



Slowaken op weg naar de Kia-fabriek in Zilina

FOTO: AKOS STILLER-/BLOOMBERG

Vervolg van pagina 31

transformatie van toeleveranciers richting de nieuwe technologie, en ook in training van mensen om te leren werken met elektrische voertuigen. Ook wij zouden overheidssteun daarvoor verwelkomen.'

Patrik Krizanský wijst erop dat Duitse toeleveranciers zoals Schaeffler en ZF al volop bezig zijn met hertraining van het personeel in hun Slowaakse fabrieken. 'Maar zo'n transformatie maak je niet in één jaar door. Je moet de lesstof op scholen aanpassen en nieuw onderwijs gaan geven.'

De vraag naar vers bloed is enorm. 'Iedereen die nu op een van de drie technische universiteiten zit heeft al een baan zonder zijn studie af te ronden. Zoveel vraag is er naar mensen voor R&D-centra.'

'Als het gaat om verbetering van de vaardigheden van werknemers, treuzelen de Visegrad-landen (Hongarije, Polen, Slowakije en Tsjechië, red.) al tijd', zegt Globsec-analist Nolan Theisen. 'In Duitsland, Spanje en Italië is het arbeidsmarktbeleid beter georganiseerd, ook als het gaat om het gebruiken van Europese fondsen. Slowakije staat wat dat betreft altijd achteraan, en Hongarije doet het op dat vlak ook beroerd.'

Daar komt nog bij dat Slowaakse bedrijven sowieso moeilijk aan mensen kunnen komen. 'De industrie heeft tegen 2025 36.000 vacatures. Een derde daarvan is in te vullen door mensen die universiteit of school hebben afgerond', zegt Stanislav Zábajník. 'Maar waar de rest vandaan moet komen, weet niemand. En dit speelt nota bene al over 2,5 jaar.'

Maar: 'Om een beetje optimistisch te zijn: we werken nu aan een actieplan om in kaart te brengen wat de industrie de komende jaren nodig heeft. Bij dat actieplan werken het grootste Slowaakse hr-concern Trexina, ministeries, bonden, universiteiten en bedrijven samen.'

Onzekerheid
Intussen zijn de ogen vooral op VW gevestigd. Vrijdag zette Volkswagen de eerste stap voor een gigafabriek in Salzgitter, Spanje, dat zo'n €4 mrd aan steun voor e-mobiliteit heeft uitgetrokken, slaagde erin met VW een deal over zo'n facilititeit te sluiten. Kan Slowakije de concurrentiestrijd rond een giga-

Het nieuwe onderwijs is tevens cruciaal als Slowakije een batterijfabriek wil binnenhalen, zeggen analisten. Er zijn nu drie plannen voor zo'n faciliteit: een groep Amerikaanse investeerders kijkt ernaar, de regering probeert Volkswagen over te halen in Slowakije een 'gigafabriek' te bouwen en het Slowaakse bedrijf InoBat begint dit jaar met de bouw van een R&D-vestiging en proef-fabriek tussen Bratislava en Trnava.

Het laatste concern is een initiatief van de Slowaakse investeerder Marian Bock. InoBat, dat niet reageerde op een verzoek om een gesprek, schermt met investeringen vanuit India en de Verenigde Staten, en zou meerdere fabrieken in de EU willen bouwen.

In een interview met de Slowaakse krant Dennik benadrukte Bock in 2020 het Europese karakter van zijn bedrijf. Zonder Europese octrooien loopt Europa het risico te degraderen 'tot werkplaats van Chinese en Koreaanse producenten', verwees Bock naar ontwikkelingen in Hongarije en Polen.

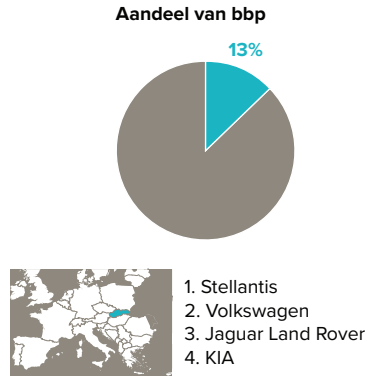
InoBat zal niet de vraag naar batterijen in Slowakije geheel kunnen dekken, zeggen analisten. De bouw van een fabriek is complex, waarschuwt Patrik Krizanský. 'Je hebt schaal nodig, anders zijn de kosten te hoog. En afnemende fabrieken willen een vinger in de pap, al in de ontwikkelingsfase.'

De grootste opgave is echter het aantrekken van talentvol personeel. Krizanský: 'De concurrentie is zeer groot, doordat er zo'n tekort aan technici is. De Hongaren, de Polen, we wisten allemaal in dezelfde vijver.' Hij wijst op InoBat, dat een Batterij-Academy om mensen te werven begon.

Onzekerheid
Intussen zijn de ogen vooral op VW gevestigd. Vrijdag zette Volkswagen de eerste stap voor een gigafabriek in Salzgitter, Spanje, dat zo'n €4 mrd aan steun voor e-mobiliteit heeft uitgetrokken, slaagde erin met VW een deal over zo'n facilititeit te sluiten. Kan Slowakije de concurrentiestrijd rond een giga-

Slowaakse 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



© FD | JR | Bron: FD Research

'Als we nu die batterijfabriek krijgen, gaan we met VW weer een nieuw tijdperk in'

fabriek van VW van Tsjechië winnen? Dergelijke vragen onderstreepen de onzekerheid die nu de Slowaakse autowereld beheerst. Jaguar Land Rover, gevestigd in Nitra, ten noordoosten van Bratislava, produceert vanaf 2025 alleen nog elektrische auto's. Maar waar moeten de batterijen vandaan komen?

Andere punt: het contract voor de productie van kleine elektrische wagens zoals de e-Up van VW of de e-variant van de Skoda Citigo bij de Volkswagen-fabriek in Bratislava loopt tot 2025. Wat gebeurt er als die gigafabriek er niet komt? Patrik Krizanský onderstreept dat die fabriek 'extreem belangrijk' is. 'Het gaat om het hart van de productieketen voor elektrische auto's'. Je wilt de batterijen ook niet over een lange afstand transporteren.'

Opsteker
Stanislav Zábajník ziet ondertussen historische parallellen. Kijk naar hoe de automobiellindustrie in Slowakije ontstond, zegt hij. 'Tsjecho-Slowakije schreef na de val van het IJzeren Gordijn een tender uit voor de ouderwetse autofabriek in Bratislava. VW won die aanbesteding. Dat luide een nieuw tijdperk voor ons land in. Als we er nu in slagen om die batterijfabriek te krijgen, gaan we met VW opnieuw een nieuw tijdperk in.'

De komst van Volvo is ook qua batterijen goed nieuws, meent Zábajník. 'Ik sprak kortgeleden met de Chinese ambassadeur, en die zei dat ertel Chinese interesse voor batterijproductie in ons land is. Dat zou mooi zijn, want dan kunnen we het gat met de buurlanden dichten. De batterijleverancier van Volvo heeft gezegd dat ze waarschijnlijk in Slowakije gaan investeren. Dat betekent niet dat we onze economie dan verder diversifiëren, maar voor de productieketen in de Slowaakse industrie is het heel goed.'

Han Dirk Hekking is algemeen verslaggever Europa van het FD.