

Internationaler Metallgewerkschaftsbund
Autobericht 2006/07





Internationaler Metallgewerkschaftsbund
Autobericht 2006/07

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	11
1. Restrukturierung in der Automobilindustrie: Herausforderungen und Antworten	13
Einleitung	13
Fahrzeugplattformstrategien.....	14
Standortauswahl	15
Flexibilisierung und Zunahme befristeter Beschäftigungsverhältnisse.....	16
Internationaler Fahrzeughandel	18
Fusionen, Allianzen und Partnerschaften	20
Die sich ändernde Präsenz der transnationalen Unternehmen	22
Rationalisierung der Lieferkette	23
Kaufkraft im internationalen Vergleich	25
Sicherstellung fairer und gerechter Resultate.....	25
2. Profil des Automobilsektors in Russland und in Indien	27
Einführung.....	27
Russische Föderation	
Umsatzwachstum liegt über der inländischen Produktion	28
Umstrukturierung bei inländischen Kraftfahrzeugproduzenten.....	29
Ausländische transnationale Konzerne erweitern die Präsenz in Russland.....	30
Industriepolitik, Handel und Investitionsfragen	31
Organisierung der Beschäftigten transnationaler Konzerne: eine Herausforderung für Gewerkschaften und Arbeitnehmer.....	32
Indien	
Verdoppelung von Produktion und Umsätzen im gegenwärtigen Jahrzehnt	32
Verdoppelung der Produktion von Zwei- und Dreiradfahrzeugen	35
Industriepolitik, Handel und Investitionsfragen	35
Herausforderungen für Arbeitnehmer und Gewerkschaften.....	36
Prekäre Arbeitsverhältnisse	37
Der russische und indische Automobilsektor in der globalen Industrie.....	37
3. Beschäftigungstendenzen	39
Veränderungen auf nationaler Ebene sehr unterschiedlich	39
Umstrukturierungen betreffen Arbeitnehmer in Industrie- und Entwicklungsländern.....	39
Profil der Beschäftigungstendenzen.....	41
Beschäftigung in der Montage gegenüber dem Autoteilesektor rückläufig	42

4. Profil der Weltproduktion.....	46
Produktionstendenzen weltweit und nach Regionen.....	46
Asien-Pazifik und Japan	48
NAFTA	49
Südamerika.....	50
Westeuropa.....	51
Mittel- und Osteuropa.....	53
Sonstige Produzentenländer.....	54
Mittelfristige Produktionsprognosen.....	55
5. Überblick über den Neuwagenumsatz	56
Tendenzen im Neuwagenumsatz weltweit und nach Regionen.....	57
Asien-Pazifik	57
Westeuropa.....	59
Mittel- und Osteuropa.....	60
Nordamerika	61
Südamerika.....	61
Sonstige Länder.....	62
Anmerkungen zu den Daten.....	63
Liste der Abkürzungen.....	65

Liste der Tabellen

Tabelle 1.1	Fahrzeugplattformen mit den höchsten Stückzahlen, 2005	14
Tabelle 1.2	Nettoexporte in Prozent vom Umsatz nach Region und ausgewählten Ländern, 2000-2006	19
Tabelle 1.3	Anteile am PKW-Umsatz weltweit 2006 nach Region und Unternehmen	22
Tabelle 1.4	Von nordamerikanischen Zulieferern ersten Ranges angemeldete Konkurse	24
Tabelle 2.1	Kraftfahrzeugproduktion in der russischen Föderation nach Unternehmen, 2001-2005.....	28
Tabelle 2.2	Jüngste Investitionen transnationaler Automobilkonzerne in der russischen Föderation.....	31
Tabelle 2.3	Kraftfahrzeugproduktion in Indien nach Unternehmen, 2001-2005	33
Tabelle 3.1	Beschäftigung in der Kraftfahrzeugproduktion, 1997-2005	40
Tabelle 3.2	Beschäftigung in der Kraftfahrzeugmontage, einschliesslich Motoren und Karosserien, 1997-2004.....	43
Tabelle 3.3	Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie, 1997-2004	44
Tabelle 4.1	Weltfahrzeugproduktion nach Region, 2000-2006	47
Tabelle 4.2	Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 2000-2006.....	48
Tabelle 4.3	Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 2000-2006	50
Tabelle 4.4	Fahrzeugproduktion in grossen südamerikanischen Ländern, 2000-2006	50
Tabelle 4.5	Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 2000-2006	51
Tabelle 4.6	Fahrzeugproduktion in Mittel- und Osteuropa, 2000-2006	53
Tabelle 4.7	Fahrzeugproduktion in Südafrika und in der Türkei, 2000-2006	54
Tabelle 5.1	Weltweite Fahrzeugumsätze nach Regionen, 2000-2006.....	56
Tabelle 5.2	Fahrzeugumsätze in der Region Asien-Pazifik, 2000-2006.....	58
Tabelle 5.3	Fahrzeugumsätze in Ländern in Westeuropa, 2000-2006	59
Tabelle 5.4	Fahrzeugumsätze in ausgewählten Ländern Mittel- und Osteuropas, 2000-2006.....	60
Tabelle 5.5	Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA), 2000-2006.....	61
Tabelle 5.6	Fahrzeugumsätze auf bedeutenden südamerikanischen Märkten, 2000-2006.....	61
Tabelle 5.7	Fahrzeugumsätze auf sonstigen Märkten, 2000-2006	62

Liste der Abbildungen und Kästen

Kasten 1.1	Kaufkraft im internationalen Vergleich	25
Kasten 2.1	Indien: Verdoppelung der Produktion von Zwei- und Dreiradfahrzeugen	35
Abbildung 1.1	Produktion und Umsatz von Fahrzeugen nach Regionen, 2006	18
Abbildung 1.2	Veränderungen bei den PKW-Marktanteilen weltweit 2000-2006	23
Abbildung 1.3	Arbeitszeit eines Beschäftigten der Autoindustrie, um einen bestimmten Warenkorb zu kaufen	25
Grafik 2.1	Produktion von Zwei- und Dreiradfahrzeugen in Indien 2000-01 bis 2005-06 ...	35
Grafik 3.1	Durchschnittliche jährliche Veränderungen im Berichtzeitraum 1997-2005	42
Grafik 4.1	Veränderungen der Anteile der Regionen an der Weltfahrzeugproduktion 2000-2006	47
Grafik 4.2	Prognose zu Produktionssteigerungen nach Regionen, 2005-2012	55
Grafik 5.1	Anteile der Regionen an den weltweiten Kraftfahrzeugumsätzen, 2000-2006....	57

Vorwort

Die Metallarbeiter in der gesamten globalen Automobilindustrie müssen weiterhin mit den weit reichenden und schwerwiegenden Folgen der in den letzten Jahren erfolgten Restrukturierungen leben. Auswirkungen dieses Ausmaßes gab es auch schon zu anderen Zeiten, doch die meisten haben nicht die dramatische und schmerzliche Wendung vorausgesehen, die in einer großen Anzahl von Werkschliessungen, Arbeitsplatzverlagerungen, Konkursen und dem Verlust der Existenzgrundlage von Zehntausenden von Metallarbeitern gipfelte, ganz besonders in Nordamerika und Europa. Die Fähigkeit der Mitgliedsorganisationen des Internationalen Metallarbeiterbundes darauf zu reagieren und letzten Endes die Interessen der betroffenen Arbeitnehmer zu schützen, war hier von größter Bedeutung. Die immer noch vorhandenen Herausforderungen der Restrukturierung machen aber auch sehr deutlich, dass mehr getan werden muss, um sozial verträgliche und gerechte Ergebnisse für alle sicherzustellen. Dieser Bericht gibt einen Überblick über einige der Kräfte der Restrukturierung, erläutert wie die Gewerkschaften darauf reagieren und was die Arbeitgeber und Regierungen tun müssen.

Die Entwicklungen in der Automobilindustrie scheinen ebenfalls neue Herausforderungen darzustellen, so zum Beispiel die anhaltende Verflechtung der Fahrzeugindustrien in China, Indien und Russland. Die beiden letzteren werden in dieser Ausgabe des IMB-Autoberichts genauer beleuchtet. (China wurde bereits in der letzten Ausgabe behandelt.) Ein genauerer Blick auf diese Entwicklungen zeigt sehr deutlich, dass sich die bestehenden Herausforderungen verschärfen. Der vorherrschende Einfluss der transnationalen Unternehmen auf die Richtung der Globalisierung und die Erschließung neuer Märkte und Produktionsstandorte ging einher mit einer rasant wachsenden Kluft zwischen Reich und Arm sowie einer zunehmenden Unsicherheit und einem wachsenden Widerstand gegen solch inakzeptable Trends. Die IMB-Mitgliedsorganisationen tun alles, um Arbeitsplätze und Existenzgrundlagen zu schützen sowie Löhne und Arbeitsbedingungen zu verbessern. Dennoch muss noch viel mehr getan werden, um umfassend zu mobilisieren und gemeinsam gegen diese Art der wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten vorzugehen, die so offensichtlich und so weit verbreitet und schädlich für unsere Welt und ihre Zukunft sind.

Im ersten Abschnitt des Berichtes heißt es dazu: „Die Gewerkschaften sind ständig bemüht, den mit den Herausforderungen der Restrukturierung einhergehenden Ungleichheiten entgegenzuwirken, unabhängig davon, ob sie in neu entstehenden oder historischen Zentren der Automobilherstellung auftreten, in Fabriken „auf der grünen Wiese“ oder in seit langem bestehenden Betrieben oder bei Arbeitsplätzen, die von Outsourcing oder Fremdvergabe betroffen sind, egal ob dadurch Arbeit wegfällt oder hinzukommt.“ Es wird darauf hingewiesen, dass „Versuche, solchen Ungerechtigkeiten entgegenzuwirken, immer dann auf Widerstand treffen, wenn Hauptarbeitgeber oder ihre Zulieferer Arbeitnehmer mit unterschiedlichen Mitteln daran hindern wollen, ihr Recht auf Gründung von Gewerkschaften, Beitritt zu Gewerkschaften ihrer Wahl, Tarifverhandlungen und wenn nötig Streik zur Verteidigung ihrer Interessen wahrzunehmen.“

Die Regierungen haben die Verantwortung sicherzustellen, dass die Rechte der Arbeitnehmer und Gewerkschaften von allen Arbeitgebern in allen Ländern vollständig anerkannt und durchgesetzt werden. Die Schwächung des Arbeitnehmer- und Umweltschutzes zugunsten von Kapitalinvestitionen kann nicht akzeptiert werden. Da einige wirtschaftliche Veränderungen unumgänglich sind, müssen sich die Regierungen dafür einsetzen, dass sich solche Veränderungen auf alle in der Gesellschaft positiv auswirken, statt einige wenige auf Kosten vieler anderer reich zu machen.

Wie viele Publikationen des IMB soll dieser Bericht zum Austausch von Informationen und Ideen beitragen, die für die Mitgliedsorganisationen und deren Mitglieder nützlich sind, aber auch eine einheitliche Zielsetzung und ein gemeinsames Vorgehen fördern, das der IMB bemüht ist zu unterstützen.

Marcello Malentacchi
Generalsekretär

1. Restrukturierung in der Automobilindustrie: Herausforderungen und Antworten

Einleitung

In der Fahrzeugindustrie fanden in den letzten Jahrzehnten praktisch ständig Restrukturierungs- und Rationalisierungsprozesse statt, jedoch gibt es nach wie vor Ungleichgewichte und ein zunehmendes Maß an Ungleichheit. In dieser Branche gab es aufgrund von Restrukturierungen enorme Produktivitätsgewinne, doch die Verteilung dieser Gewinne war sehr ungleich. Ein Fahrzeug wird heute in weniger Stunden konstruiert und gebaut als noch vor einigen Jahren, doch die durchschnittliche Wochenarbeitszeit der Beschäftigten der Autoindustrie ist in vielen Ländern dadurch nicht generell zurückgegangen, sondern hat sich für einige sogar verlängert.

Man denke nur an die Ausweitung von Produktionskapazitäten in bestimmten Gegenden, obwohl anderswo, oft ganz in der Nähe, Standorte unterausgelastet sind. Es gibt neue Arbeitsplätze, aber den Arbeitnehmern, die sich darauf bewerben, werden immer häufiger lediglich unsichere Beschäftigungsverhältnisse unterhalb der tariflichen Bedingungen angeboten, statt unbefristete Stellen, die eine Familie ernähren und zu einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung und entsprechendem Wachstum beitragen. Diese Ungleichgewichte haben die Wettbewerbsbedingungen in der Tendenz verschärft, nicht gemildert, und somit zu weiteren Belastungen und Restrukturierungen in dieser Branche geführt. Wird diese Dynamik nicht umgekehrt, droht sie die historischen Errungenschaften der Metallarbeiter, die über Generationen erkämpft wurden, zu unterminieren.

Ausschlaggebend für die Dynamik der Restrukturierung sind die Entscheidungen und Aktivitäten transnationaler Unternehmen, die vor allem in Nordamerika, Westeuropa und Ostasien ansässig sind, aber auch die zunehmende Präsenz multinationaler Unternehmen in China, Indien und Russland. Diese Unternehmen sind in komplexer Art und Weise miteinander verflochten und konkurrieren und kooperieren gleichzeitig bei Umsatz, Produktion, Forschung und Entwicklung und Investitionsstrategien. Bei ihren Entscheidungen über Investitionen, Produktentwicklungen, Beschaffung und Beschäftigungspraktiken spielt Flexibilität eine immer größere Rolle. Dies ermöglicht Arbeitgebern auch in zunehmendem Maße, Arbeitnehmer und ihre Gemeinschaften miteinander konkurrieren zu lassen.

Arbeitnehmer und Gewerkschaften ihrerseits arbeiten im Hinblick auf eine demokratische, gerechte und nachhaltige Entwicklung weiterhin an kollektiven Möglichkeiten, Einigkeit zu erreichen, Löhne und Arbeitsbedingungen nicht wettbewerbsbestimmend werden zu lassen, Arbeitsplätze zu schützen und Vollbeschäftigung zu fördern. Eine Mobilisierung ist notwendig, damit sich Regierungen für Sozial- und Arbeitnehmerschutz sowie für die Durchsetzung der Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte einsetzen und Arbeitgeber so handeln, dass Restrukturierungen auf faire, gerechte und sozial verantwortliche Art und Weise erfolgen.

Dieser Abschnitt befasst sich mit einigen der wichtigsten Aspekte dieser Restrukturierungen, den Herausforderungen, denen Arbeitnehmer gegenüberstehen, und den Aktionen, mit denen die Gewerkschaften darauf reagiert haben. Konkret geht es dabei um die Folgen der von den Fahrzeugherstellern angewandten Plattformstrategien, die Auswirkungen der zunehmenden Flexibilisierung und steigenden Anzahl befristeter Beschäftigungsverhältnisse sowie deren Bedeutung für den internationalen Handel. Davon abgesehen werfen wir auch einen Blick auf die sich ändernden Fusionen und Allianzen zwischen den Unternehmen und deren relative Bedeutung in der Branche weltweit sowie auf die Rationalisierung von Lieferketten und die Kaufkraft der Arbeitnehmer in der Automobilindustrie.

Fahrzeugplattformstrategien

Ein die Restrukturierung immer mehr vorantreibender und bestimmender Prozess ist die zunehmende Verwendung so genannter Fahrzeugplattformen als Grundlage für die Entwicklung und Produktion von Kraftfahrzeugen durch transnationale Unternehmen. Dieser strategische Ansatz der Autohersteller, wonach mehrere verschiedene Fahrzeugmodelle auf der Basis des selben Unterbaus konstruiert und gebaut werden, verändert die Struktur und geografische Verteilung der Arbeit innerhalb der Unternehmen, aber auch unternehmensübergreifend.

Die Unternehmen benutzen für die Plattformen eine Reihe von Begriffen, wie zum Beispiel "Architektur", "Baustein" oder "Fahrzeugtechnologieprogramm", die alle im Wesentlichen dasselbe bedeuten und zwar die Fähigkeit, verschiedene Modelle unter Verwendung einer bestimmten Anzahl gleicher Teile und Module von ähnlichen Komponenten zu konstruieren, zu entwickeln und zu bauen. Außerdem ist es durch die Einführung flexibler Vorrichtungssysteme und aufgrund gemeinsamer "fixer Punkte" bei den Fahrzeugen möglich, verschiedene Modelle auf demselben Montageband zu bauen. Flexible Fabriken können daher den Mix der Modelle ohne großen Aufwand ändern und an die Gegebenheiten des Marktes, der industriellen Arbeitsbeziehungen oder an andere strategische Zielsetzungen des Unternehmens anpassen.

Die Fahrzeughersteller benötigen häufig mehr als ein Montagewerk, um die gesamte Stückzahl aller Modelle, die sich eine Plattform teilen, zu bauen. Diese Werke können zwar in verschiedenen Ländern liegen, doch ist es für die so zusammenhängenden Standorte möglich, ein ähnliches grundlegendes Layout und ähnliche Maschinen und Anlagen zu verwenden und von denselben Lieferanten mit Komponenten beliefert zu werden. Die Unternehmen drängen auch darauf, standardisierte Produktions- und Qualitätskontrollen und Arbeitsabläufe einzuführen (angepasst an den jeweiligen Grad der Automatisierung in den einzelnen Werken). Auf der anderen Seite vertreten Unternehmensleitungen in der Regel die Ansicht, dass Fragen des Personals und Arbeitsschutzes lokalisiert statt nach oben der global besten Praxis angeglichen werden sollten.

Tabelle 1.1 zeigt die 10 Plattformen mit den höchsten Stückzahlen 2005. Insgesamt wurden diese Plattformen in fast 13 Millionen Einheiten oder jedes fünfte Fahrzeug in diesem Jahr eingebaut.

Tabelle 1.1: Fahrzeugplattformen mit den höchsten Stückzahlen, 2005

Rang	Plattform	Firma	2005 Produktion	Ausgewählte wichtigste Modelle
1	A5	VW	1.968.215	VW Golf, Passat, Skoda Octavia, Seat Leon, Toledo, Audi A3
2	NCV	Toyota	1.376.950	Toyota Corolla, Pontiac Vibe
3	TMP	Toyota	1.363.312	Toyota Camry, Estima, Lexus ES, RX
4	C1/p1	Ford	1.328.107	Ford Focus, Mazda3 and 5, Volvo S40, V50, C70
5	NBC	Toyota	1.176.085	Toyota Yaris, Platz, Vitz, Aygo, Peugeot 107, Citroën C1
6	PF1	PSA	1.152.618	Peugeot 1007, 207, 206, Citroën C2, C3, Pluriel
7	J3	Hyundai	1.149.069	Hyundai Elantra
8	CivicC GCP	Honda	1.146.407	Honda Civic, CR-V, Step Wagon, Stream, Integra
9	GMT800	GM	1.107.257	Cadillac Escalade EXT, Chevrolet Avalanche, Cheyenne, Silverado, GMC Sierra
10	GAMMA	GM	1.104.145	Opel/Vauxhall Corsa, Meriva, Chevrolet Celta

Quelle: PriceWaterhouseCoopers Automotive Institute, Just-Auto

Alle großen transnationalen Unternehmen hatten 2005 mindestens eine Plattform unter den 50 mit den höchsten Stückzahlen. GM hatte acht der 50, die meisten eines einzelnen Unternehmens, gefolgt von Toyota mit sieben. GM hatte zwar eine Plattform mehr als Toyota, doch die Gesamtstückzahl

aller Plattformen von Toyota überstieg die von GM um mehr als eine halbe Million Einheiten. Dies kann sich aber mit dem permanenten Prozess der Plattformkonsolidierung bei GM ändern. Die anderen transnationalen Unternehmen mit einer oder mehreren Plattformen unter den Top 50 waren Renault-Nissan mit 6 Plattformen, Ford mit 5, Honda mit 4, DaimlerChrysler, VW, PSA, Hyundai, Suzuki mit jeweils 3, Fiat mit 2 und BMW, Mitsubishi und AvtoVAZ mit jeweils einer. Insgesamt beläuft sich das gesamte Produktionsvolumen der Top 50-Plattformen auf drei von fünf 2005 weltweit gebauten Fahrzeugen.

Wichtig zu erwähnen ist auch das Aufkommen extrem preiswerter Fahrzeuge wie zum Beispiel der Logan von Renault sowie eines weiteren, das gerade von Tata entwickelt wird und für US\$ 2.200,00 vor allem in den Entwicklungs- und Schwellenländer verkauft werden soll. Andere Hersteller haben ebenfalls neue Produkte in diesem Marktsegment angekündigt. Es ist davon auszugehen, dass solche Plattformen praktisch ausschließlich in Ländern mit niedrigeren Löhnen gebaut werden, aus denen immer mehr Beschäftigte der Branche kommen.

Der Grund weshalb Unternehmen Plattformstrategien verwenden, ist ihr Bestreben die Gewinne zu erhöhen, eine maximale Rendite der Investitionen in die Entwicklung neuer Modelle zu erreichen, die betriebliche Flexibilität zu erhöhen und bei Komponenten Skaleneffekte über höhere Produktionsvolumina zu erreichen. Doch die Neukonstruktion von Plattformen und die Zeitspannen in denen Unternehmensleitungen Plattformkonsolidierungen planen, können für Arbeitnehmer und deren Existenz ein unmittelbares Problem darstellen, wenn es um die Standortauswahl geht.

Standortauswahl

Die Frage der Standortauswahl stellt sich für einen transnationalen Autohersteller in zwei ganz bestimmten Situationen. Zum einen, wenn die Konzernleitung mitteilt, dass sie prüft, welche der Fabriken Investitionen für Werkzeuge, Maschinen und Anlagen erhalten bzw. wo zukünftige Fahrzeugmodelle produziert werden. Diese Situation entsteht zunehmend im Zusammenhang mit der Konstruktion, Neukonstruktion und Konsolidierung von Plattformen, aber auch wenn Unternehmen mehrere Werke haben, die Modelle bauen, die keinen direkten Bezug zueinander haben. Eine besondere Situation entsteht heutzutage, wenn ein Autobauer behauptet, dass der produktive „Fußabdruck“ einer Plattform, womit die Gesamtkapazität der Werke gemeint ist, die ähnliche Modelle bauen, rationalisiert werden muss, weil die Kapazität die geplante Nachfrage übersteigt, wodurch die Arbeitnehmer dem Risiko von Arbeitsplatzabbau, Schichtstreichung oder Werksschließung ausgesetzt sind.

Mit dieser Art der Standortauswahl gehen häufig eine ganze Reihe von Forderungen der transnationalen Arbeitgeber an die Arbeitnehmer und ihre Gemeinschaften in den möglicherweise betroffenen Standorten einher. Bei einer solchen Herangehensweise kann versucht werden, Entscheidungen über Investitionen und Bezugsquellen für zukünftige Produkte von Zugeständnissen der einen oder anderen Art der Arbeitnehmer abhängig zu machen. Im schlimmsten Fall droht der Arbeitgeber mit Personalabbau, Entlassungen und möglichen Werksschließungen, um die Voraussetzungen für den Wettbewerb zwischen den Beschäftigten und den Fabriken zu schaffen, wobei die Unternehmensleitung den einzelnen Werken ihr „bestes Angebot“ abringt und sie in Bieterwettbewerben gegeneinander antreten lässt.

Eine zweite Situation, die einen Prozess der Standortauswahl in Gang setzt, entsteht, wenn ein transnationales Unternehmen verspricht, an einem von mehreren möglichen Standorten eine Fabrik „auf der grünen Wiese“ zu bauen, die sich häufig, wenn auch nicht immer, außerhalb der traditionellen Zentren der Metallindustrie befindet. Die in Betracht gezogenen Standorte befinden sich in der Regel

innerhalb einer geografischen Region bestehend aus verschiedenen benachbarten Ländern und/oder innerhalb eines Landes bestehend aus verschiedenen Bundesländern, Provinzen oder Städten. Typisch bei diesem Szenario ist, dass die transnationalen Unternehmen bewusst Regierungsvertreter auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene einschalten, um ihnen für das Unternehmen die besten Bedingungen abzurufen. Im schlimmsten Fall entsteht daraus eine andere Form des Bieterwettbewerbs, nämlich zwischen Regierungen, die private Kapitalinvestitionen anlocken wollen, wodurch Arbeitnehmer und die Umwelt unter Druck geraten können, wenn es keinen rechtlichen und institutionellen Schutz gibt, aber auch dringend benötigte öffentliche Mittel in den Privatsektor abfließen.

Die beiden beschriebenen Vorgehensweisen bei der Standortauswahl finden gleichzeitig statt, wodurch auch deutlich wird, weshalb transnationale Unternehmen behaupten, in einer Region Überkapazitäten zu haben, obwohl sie gleichzeitig an anderer Stelle neue Kapazitäten aufbauen. In Nordamerika stehen die Arbeitnehmer und Gewerkschaften diesen Herausforderungen der Restrukturierung bereits seit einigen Jahrzehnten gegenüber. In Europa greifen sie seit den 1990er Jahren um sich und haben in Lateinamerika und Asien im selben Zeitraum ebenfalls Verbreitung gefunden. Die Erfahrung zeigt, dass selbst die produktivsten Fabriken, die weltweit die qualitativ hochwertigsten Produkte produzieren, diesen Taktiken ausgesetzt sein können. Die Plattformstrategien und flexiblen Fabriken der globalen Autobauer fügen dieser Herausforderung eine weitere Dimension hinzu.

Arbeitnehmer und Gewerkschaften kämpfen gegen die Strategien der Arbeitgeber, mit denen sie versuchen, Standorte gegeneinander auszuspielen und eine Politik zu Lasten anderer zu betreiben. Dazu gehören auch Forderungen an nationale und internationale Regierungen und Institutionen, wirksame rechtliche und regulative Schutzmaßnahmen und Kontrollen einzuführen und durchzusetzen, um dem gegenseitigen Unterbieten beim Sozial- und Arbeitnehmerschutz im Wettbewerb um Kapitalinvestitionen ein Ende zu setzen.

Wenn Restrukturierungen in Betracht gezogen werden, sollten Unternehmen die Gewerkschafts- und Arbeitnehmervertreter aller potentiell betroffenen Standorte von Anfang an über die Art der Restrukturierung und die möglichen Auswirkungen unter Berücksichtigung aller Alternativen informieren, sie anhören und mit ihnen verhandeln.¹ Außerdem müssen Gewerkschaften und Betriebsräte weiterhin wirksame Strukturen und Instrumente erarbeiten, die ein gemeinsames, einheitliches Vorgehen ermöglichen und alle Versuche der Arbeitgeber, Entscheidungen über eine Standortauswahl oder Plattformstrategie zur Unterminierung der Arbeitsbedingungen zu nutzen, vereiteln.²

Flexibilisierung und Zunahme befristeter Beschäftigungsverhältnisse

Outsourcing, Fremdvergabe und die Zunahme befristeter Beschäftigungsverhältnisse haben den Unternehmen einen hohen Grad an Flexibilität und den Arbeitnehmern ein immer größeres Gefühl der Unsicherheit gebracht. Besonders das überall in der Branche zu beobachtende Bestreben der Arbeitgeber, unbefristete Stellen durch prekäre Beschäftigungsverhältnisse zu ersetzen und damit den

¹ Die OECD Erklärung über internationale Investitionen und multinationale Unternehmen enthält unter anderem die folgende Bestimmung: "Bei Überlegungen zu Veränderungen ihrer Geschäftstätigkeit, die mit erheblichen Konsequenzen für die Existenz ihrer Arbeitnehmer verbunden wären – wie insbesondere Schließung eines Unternehmensteils mit Massenentlassungen –, die Vertreter ihrer Arbeitnehmer und gegebenenfalls auch die zuständigen Behörden in angemessener Art und Weise von derartigen Veränderungen in Kenntnis setzen und mit den Arbeitnehmervertretern und den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um nachteilige Auswirkungen soweit wie irgend durchführbar abzumildern. Unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des jeweiligen Einzelfalls wäre es gut, wenn die Unternehmensleitung solche Informationen bekannt geben könnte, bevor die endgültige Entscheidung getroffen wird. Es können auch andere Wege einer sinnvollen Zusammenarbeit besprochen werden, um die Auswirkungen derartiger Entscheidungen zu mildern."

² Für Fälle in Europa siehe "Bewältigung von Restrukturierungen in transnationalen Unternehmen", Europäischer Metallgewerkschaftsbund 2006 (www.emf-fem.org/areas_of_work/company_policy/restructuring/emf_handbook_on_how_to_deal_with_transnational_company_restructuring).

Schutz aller Arbeitnehmer zu gefährden, ist in den letzten Jahren zu den problematischsten und am weitesten verbreiteten Merkmalen der Restrukturierung in der Automobilindustrie geworden.

Die Flexibilisierung hat heute vor allem drei Erscheinungsbilder. Im Bereich der Arbeitsorganisation bedeutet die *funktionale* Flexibilität Multitasking und den flexiblen Einsatz von Arbeitskräften und erfordert in der Regel die Bildung von Teams. Im Bereich der Vergütung koppelt die *Einkommensflexibilität* die Bezahlung an die Leistung des einzelnen Arbeitnehmers, des Teams, der Gruppe oder des Unternehmens. Und im Bereich der Beschäftigungspraktiken und Arbeitszeit wird eine *numerische* Flexibilität eingeführt und zwar über

- eine Verlagerung der Produktion durch Outsourcing und Fremdvergabe,
- eine Änderung der Beschäftigungsverhältnisse von unbefristeten Stellen zu Aushilfsbeschäftigung, Zeitarbeit, befristeten Verträgen oder Teilzeitarbeit und
- eine Verlängerung der Arbeitszeit durch Überstunden, alternative Schichtmodelle und Arbeitszeitkonten.

Die ständige Ausweitung dieser Formen der Flexibilisierung sind von Vorteil für die Arbeitgeber, führen aber häufig zu mehr Unsicherheit für die Beschäftigten. Das gilt insbesondere für die prekären Beschäftigungsverhältnisse. Die Metallarbeitergewerkschaften sprechen hier von irregulärer, atypischer oder befristeter Arbeit bzw. von Zeit- oder Leiharbeit. Arbeitnehmer, die diese Stellen besetzen, werden häufig von Arbeitsvermittlern und Zeitarbeitsfirmen angeworben und eingestellt und erhalten normalerweise einen viel geringeren Lohn und arbeiten unter schlechteren Bedingungen als ihre unbefristet angestellten Kollegen. Abgesehen davon, bedeutet ihr prekäres Beschäftigungsverhältnis auch häufig, dass ihnen ein einem unbefristet Beschäftigten zugestander grundlegender Arbeitnehmerschutz verwehrt wird.

Die Beschäftigungspraktiken in den großen autoproduzierenden Ländern Asiens verdeutlichen diese Problematik. Die Zeitarbeitsquote ist in Südkorea eine der höchsten aller OECD-Länder und in der japanischen Autoindustrie sind zum Beispiel 18 Prozent aller Beschäftigten Zeitarbeitskräfte. Die Klein- und Mittelbetriebe der Branche haben eine Zeitarbeitsquote von 27 Prozent. Die Löhne dieser Zeitarbeitskräfte liegen bis zu 50 Prozent unter den Löhnen der unbefristet Beschäftigten.³

Es ist eine Tatsache, dass Unternehmen, die die Endmontage durchführen, durch ihre Entscheidungen über Investitionen und Bezugsquellen sowie strenge Vertragsbedingungen eine wirksame Kontrolle über ihre jeweiligen Lieferketten ausüben. In Wirklichkeit sind sie die eigentlichen Arbeitgeber. Metallarbeitergewerkschaften weltweit stellen die ungerechten und unfairen Bedingungen der prekären Beschäftigungsverhältnisse in Frage, verlangen eine Ausweitung des Arbeitnehmerschutzes und die Anerkennung der Rechte der Arbeitnehmer unabhängig von der Art ihres Beschäftigungsverhältnisses. Diese Forderungen müssen gemeinsame Zielsetzungen der unbefristet sowie der befristet Beschäftigten sein, deren Einigkeit entscheidend für das Erreichen gemeinsamer Ziele ist.

In dieser Hinsicht konzentrieren sich die Strategien des IMB und seiner Mitgliedsorganisationen vor allem auf Tarifverhandlungen, die Gesetzgebung und die gewerkschaftliche Organisation. In Tarifverhandlungen können die IMB-Mitgliedsorganisationen auf die prekären Arbeitsverhältnisse reagieren, indem sie sich zum Beispiel dafür einsetzen, dass es keine Diskriminierung gibt, ähnliche Arbeit gleich bezahlt wird, die Gewerkschaftsrechte anerkannt und prekäre Arbeitsverhältnisse in unbefristete umgewandelt werden, die zulässige Arbeitszeit gekürzt oder beschränkt wird, ein entsprechender

³ ILO, Tripartite Meeting on Employment, Social Dialogue, Rights at Work and Industrial Relations in Transport Equipment Manufacture, Note on the proceedings, S.12, Internationale Arbeitsorganisation, Genf, 2005. Siehe auch den für die Sitzung vorbereiteten Bericht, Auto industry trends affecting component suppliers (www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/tmtem05/tmtem-r.pdf).

Kündigungsschutz besteht und Schulung und Höherqualifizierung erfolgt. Was die Gesetzgebung angeht, appellieren die Mitgliedsorganisationen vor allem an Regierungen, die zulässige Arbeitszeit zu beschränken, den Kündigungsschutz zu regeln, den Sozialversicherungsschutz zu gewährleisten und die Gesetze zu reformieren, um unter anderem die gewerkschaftliche Organisation zu erleichtern.

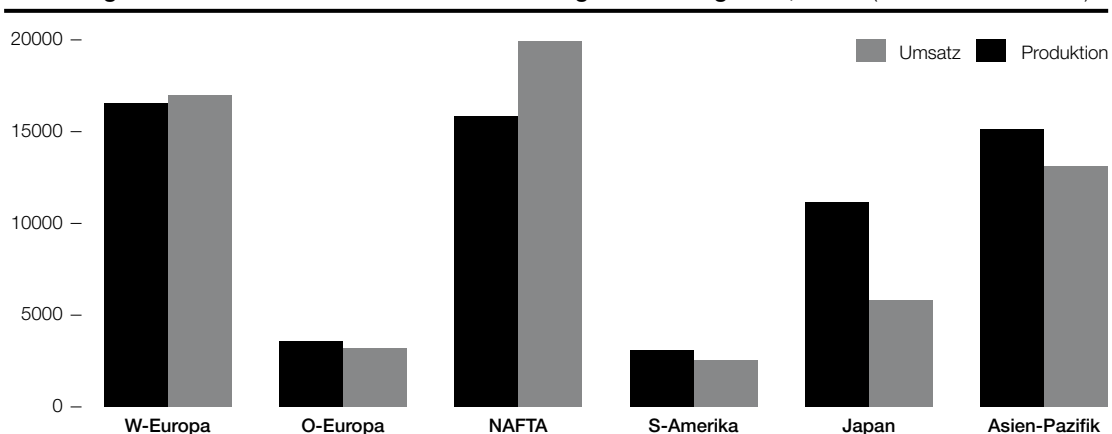
Der IMB bittet seine Mitglieder, mögliche Hindernisse zu überprüfen, die bei der gewerkschaftlichen Organisation von prekär Beschäftigten aufgrund von gesetzlichen Vorschriften, gewerkschaftlichen Regelungen und/oder Strukturen oder Mitgliedern auftreten können, die sich den mit prekären Beschäftigungsverhältnissen verbundenen Zielsetzungen nicht hinreichend verpflichtet fühlen. Zu den Aktionen, die Teil der gewerkschaftlichen Strategien sind, gehören im Allgemeinen die Gewinnung von Mitgliedern für bereits bestehende Gewerkschaften, die Unterstützung der prekär Beschäftigten beim Aufbau ihrer eigenen Gewerkschaften, die Schulung der Mitglieder über prekäre Arbeitsverhältnisse, die Schulung der Gewerkschaftsvertreter auf Betriebsebene, rechtliche Beratung und Einbindung in alle Gewerkschaftsaktivitäten.

Internationaler Fahrzeughandel

Der internationale Handel und die Investitionen der transnationalen Automobilunternehmen sind eng verbunden mit der Dynamik der Restrukturierung und bewegen sich im breiteren Umfeld der von der WTO auferlegten Regeln und einer wachsenden Anzahl bilateraler und regionaler freien Handelsabkommen. Während deregulierte Handelssysteme ein Vorteil für die transnationalen Unternehmen und ihre Bestrebungen sind, die globalen Lieferketten zu optimieren, können Verlagerungen Arbeitnehmer und ihre Gemeinschaften schnell und hart treffen, da die Zeit und Ressourcen nicht ausreichen, eine gerechte und angemessene Anpassung an die veränderten Bedingungen vorzunehmen und der notwendige Arbeitnehmerschutz ebenfalls fehlt. Übereilt eingeführte Senkungen von Zöllen oder deren Abschaffung, die Nichtbeachtung des inländischen Wertschöpfungsanteils und andere von transnationalen Unternehmen befürwortete Zugeständnisse beim Handel haben zu diesen Folgen für die Arbeitnehmer geführt.

Die Beschäftigten der Teilehersteller auf nationaler Ebene, wozu viele Klein- und Mittelbetriebe gehören, sind besonders gefährdet, wenn sie nicht in der Lage sind, mit den großen transnationalen Komponentenherstellern zu konkurrieren. Viele überleben nicht oder werden schließlich von transnationalen Unternehmen übernommen, die normalerweise weniger Arbeitnehmer beschäftigen und stärker von Importen abhängig sind.

Abbildung 1.1: Produktion und Umsatz von Fahrzeugen nach Regionen, 2006* (in tausend Einheiten)



Quelle: Polk Marketing Systems, Ward's Automotive und Internationaler Metallgewerkschaftsbund
* Prognose

Einige Zahlen verdeutlichen die bestehenden Muster beim Handel mit fertig gestellten Fahrzeugen. „Nettoexporte“ bezeichnen den Unterschied zwischen der Anzahl der produzierten und der verkauften Fahrzeuge. Sie entsprechen auch dem Unterschied zwischen der Anzahl der aus einer Region exportierten und in eine Region importierten Einheiten. Eine Region bzw. ein Land, das mehr produziert als konsumiert, exportiert zwangsläufig mehr Fahrzeuge als es importiert. Es weist somit positive Nettoexporte auf. Produziert eine Region bzw. ein Land weniger als es konsumiert, weist es negative Nettoexporte auf und ist ein Nettoimporteur.

In Abbildung 1.1 ist die Produktion und der Umsatz nach Regionen 2006 dargestellt, wobei der Unterschied in den Balken die Richtung des Handels mit fertig gestellten Fahrzeugen angibt. Zu beachten ist hierbei, dass sich der Handel mit Produkten der Autoindustrie nicht nur auf die Exporte und Importe von fertig gestellten Fahrzeugen und Bausätzen bezieht. Komponenten und Fahrzeugteile machen einen erheblichen Teil der globalen Handelsströme in der Automobilbranche aus, auch wenn sich dies in der nachfolgenden Abbildung nicht widerspiegelt.

Regional gesehen besteht in West- und Osteuropa sowie in Südamerika ein annäherndes Gleichgewicht zwischen der Anzahl der produzierten und verkauften Fahrzeuge. Im Gegensatz dazu produzieren die Länder der NAFTA-Region, der Nordamerikanischen Freihandelszone, zu der die USA, Kanada und Mexiko gehören, etwa 4 Millionen Fahrzeuge weniger als dort verkauft werden. Der Unterschied macht somit die Importe aus. Die asiatisch-pazifische Region ist hingegen ein Nettoexporteur für den Rest der Welt, da ihre Gesamtproduktion den internen Konsum der Region um mehrere Millionen Einheiten übersteigt.

In Tabelle 1.2 sind die Nettoexporte in Prozent vom Umsatz für die einzelnen geografischen Regionen genauer aufgeschlüsselt. Eine positive Zahl für eine Region bedeutet Nettoexporte, eine negative Nettoimporte. Je ausgeglichener der Handel in einer Region ist, desto mehr gleicht sich die Zahl null an

Tabelle 1.2: Nettoexporte in Prozent vom Umsatz nach Region und ausgewählten Ländern, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	In Prozent vom regionalen oder nationalen Umsatz						
W-Europa*	0,2	0,8	1,8	2,9	0,5	-2,3	-2,4
Deutschland	40,7	47,8	46,8	50,0	50,4	52,3	50,8
Spanien	77,1	62,6	74,4	76,5	59,3	40,5	41,3
Frankreich	27,8	31,6	41,3	47,9	47,8	38,9	30,8
VK	-28,0	-39,2	-37,0	-37,3	-37,2	-36,2	-35,0
Italien	-36,0	-41,7	-46,0	-47,8	-55,2	-58,8	-52,1
NAFTA*	-13,0	-21,0	-15,9	-17,2	-18,8	-19,4	-20,4
Mexiko	112,8	96,7	79,6	57,6	38,6	44,7	76,4
Kanada	86,8	58,6	52,1	57,1	72,2	64,9	56,8
USA	-28,3	-34,6	-28,4	-28,8	-30,9	-31,5	-34,2
S-Amerika*	5,1	4,3	20,6	26,4	20,7	24,9	20,3
Brasilien	15,7	14,9	29,6	39,0	41,3	55,0	46,6
Argentinien	10,5	33,3	71,7	14,9	-13,8	-19,6	-8,4
Japan	69,6	65,5	77,1	76,6	82,5	87,8	92,0
Asien-Pazifik*	14,9	11,7	10,1	12,3	13,0	15,4	15,3
Südkorea	55,5	52,2	53,4	61,4	78,8	92,9	91,5
Thailand	49,9	45,3	36,0	33,0	41,5	46,3	50,7
Indonesien	-0,2	-6,8	-9,4	-13,0	-15,5	-7,3	46,0
China	-0,9	-2,5	-0,1	1,2	-3,1	-0,7	-0,3
Indien	-1,8	8,5	9,3	8,7	5,0	4,7	-2,2
Malaysia	0,4	3,9	1,4	0,1	-3,2	0,4	-6,4
Taiwan	-18,5	-33,4	-32,4	-29,3	-27,6	-17,1	-8,8
Australien	-53,8	-67,0	-61,8	-60,7	-57,8	-56,9	-61,0
O-Europa*	15,9	10,0	12,6	-1,1	1,4	10,5	12,8
Tschech. Rep.	166,7	166,3	165,1	152,0	162,7	242,7	361,9
Slowak. Rep.	186,0	15,9	190,8	166,4	143,0	134,8	227,2
Polen	-3,0	8,5	-0,5	-9,7	63,3	127,8	141,8
Slowenien	31,9	32,3	42,8	28,2	34,8	61,5	34,3
Ungarn	-21,3	-22,2	-32,0	-51,7	-45,3	-34,4	-5,9
Rumänien	-14,9	-26,8	-30,2	-29,6	-32,5	-24,0	-23,1
Russland	6,2	0,7	1,0	-9,1	-18,7	-22,3	-32,9

Hinweis: Negative Vorzeichen bezeichnen Importe. Der asiatisch-pazifische Raum beinhaltet nicht die Zahlen für Japan. Die Zahlen für 2006 sind eine Prognose.

* Die für die aufgeführten Länder angegebenen Prozentzahlen ergeben nicht die Gesamtprozentzahl für die Region.

und je größer der Unterschied zwischen den produzierten und verkauften Einheiten ist, desto weiter entfernt sich die Zahl von null und bedeutet, dass der Nettohandel eine größere Rolle spielt.

- *Westeuropa* als Ganzes ist im Hinblick auf Produktion und Umsatz regional ausgeglichen, auch wenn einige Länder wie Deutschland, Frankreich und Spanien klare Nettoexporteure und andere wie Großbritannien und Italien Nettoimporteure sind. Deutschland hat in den letzten Jahren ca. 50 Prozent mehr Fahrzeuge produziert als im Land verkauft wurden, während Italien nur etwa die Hälfte der im Land verkauften Einheiten produziert hat.
- *Nordamerika* ist die größte Nettoimportregion, da die USA weniger als zwei Drittel der gekauften Fahrzeuge produzieren und ein Drittel somit importiert wird. Mexiko und Kanada hatten in den letzten Jahren bei ihren Nettoexporten in Bezug auf die Größe ihrer jeweiligen Märkte erhebliche Rückgänge zu verzeichnen.
- *Japan* produziert fast zweimal soviel wie es konsumiert. Der Rest der asiatisch-pazifischen Region als Ganzes ist gegenüber dem Rest der Welt ein Nettoexporteur. Korea produziert wie Japan etwa doppelt so viele Fahrzeuge wie im Land gekauft werden und Thailand 50 Prozent mehr als auf dem heimischen Markt abgesetzt werden. Australien ist hingegen ein klarer Nettoimporteur, da es lediglich 40 Prozent der Fahrzeuge produziert, die 2006 dort verkauft wurden.
- Was die großen Märkte *Südamerikas* anbelangt, ist die Region ein Nettoexporteur, da die Produktion den Konsum um ein Fünftel übersteigt. Das ist vor allem auf Brasilien zurückzuführen, das fast halb soviel mehr produziert als auf dem heimischen Markt verkauft wird. Das benachbarte Mercosul-Mitglied Argentinien ist in den letzten Jahren zu einem Nettoimporteur geworden.
- *Mittel- und Osteuropa* hat als Region circa 10 von 11 produzierten Fahrzeugen gekauft und ist somit ein Nettoexporteur. Innerhalb der Region produziert die Tschechische Republik, die Slowakei und Polen jeweils mindestens doppelt so viele Fahrzeuge als auf dem heimischen Markt gekauft werden. Im Unterschied dazu ist Russland ein bedeutender Nettoimporteur geworden, da es nur zwei Drittel der im Land verkauften Fahrzeuge baut.

Von den Fragen, mit denen sich die Metallarbeitergewerkschaften weltweit im Zusammenhang mit Handel, Investitionen und Industriepolitik befassen, haben zwei im Zusammenhang mit der WTO besondere Bedeutung für die Automobilbranche. Zum einen die Vereinbarung über handelsbezogene Investitionsmaßnahmen (TRIM), die Auswirkungen auf den möglichen Geltungsbereich sowie die Art der Industriepolitik haben. Zum anderen die Verhandlungen über den Marktzugang für nicht-landwirtschaftliche Güter (NAMA), die sich auf Zölle und andere handelsbezogene Maßnahmen auswirken und auf Produkte der Automobilbranche und andere Industriegüter angewandt werden. Für eine gerechte und ausgeglichene Entwicklung, sei es auf globaler, regionaler oder nationaler Ebene, ist es unerlässlich, dass der Schutz der Arbeitnehmerrechte und der Umwelt nicht den Interessen des Kapitals und der transnationalen Unternehmen geopfert wird.

Fusionen, Allianzen und Partnerschaften

Zu Beginn des Jahrzehnts haben einige Beobachter vorausgesagt, dass bevorstehende Fusionen zwischen Autoherstellern zu einer Handvoll konsolidierter Unternehmen und integrierter Allianzen führen würde. Es gibt natürlich immer Druck und Kräfte, die die Konsolidierung vorantreiben. Doch die Unternehmen, die die Automobilindustrie dominieren, greifen abgesehen von Fusionen auf eine Vielzahl von Maßnahmen zurück, um den Wettbewerb gezielt abzumildern, die Kosten zu kontrollieren und zu teilen und gegenseitig ihre Renditen zu erhöhen. Die Gewerkschaften werden jedoch immer dann, wenn erhöhte Renditen aufgrund von „Synergien“ infolge von Restrukturierungsmaßnahmen

Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen gefährden, solche Geschäftspraktiken und Maßnahmen in Frage stellen, um zu gewährleisten, dass die Interessen der Arbeitnehmer geschützt werden.

Von den großen Allianzen, die in den letzten Jahren entstanden sind, haben sich einige vertieft, andere aber teilweise oder vollständig aufgelöst. Zu letzteren gehört die globale Allianz von General Motors, die sich inzwischen weitgehend aufgelöst hat. Die Partnerschaft mit Fiat wurde bis auf einige Querbilieferverträge und ein Dieselmotor-Jointventure aufgekündigt, der 20-Prozentanteil an Fuji verkauft, wobei Toyota davon einen Teil übernommen hat,⁴ der 12-prozentigen Anteil an Isuzu abgestoßen, allerdings Motoren-Jointventures noch behalten, und der Anteil an Suzuki von 20 auf 3 Prozent verringert. Mittlerweile hat GM seine Anteile an GM Daewoo Auto & Technology auf 51 Prozent erhöht und ist dabei, die koreanischen Betriebe verstärkt in sein globales Konstruktions- und Produktionssystem zu integrieren.

Die Allianz zwischen DaimlerChrysler, Mitsubishi und Hyundai hat sich ebenfalls größtenteils aufgelöst. DaimlerChrysler hat seinen Anteil an Mitsubishi von 34 auf 13 Prozent reduziert und seinen 10-Prozentanteil an Hyundai verkauft.⁵ Die drei Unternehmen sind weiterhin an einem Motoren-Jointventure beteiligt. Unabhängig davon hat DaimlerChrysler seinen Anteil an Mitsubishi Fuso auf 65 Prozent erhöht und so sein globales Nutzfahrzeuggeschäft weiter ausgebaut.

Im Gegensatz dazu haben Renault & Nissan ihre Allianz weiter vertieft. Hier gibt es eine Überkreuzbeteiligung, da Renault 44 Prozent von Nissan und Nissan 15 Prozent von Renault besitzt (inklusive Aktien ohne Stimmrecht). Die beiden Unternehmen verfügen über einen gemeinsamen Vorstand, haben den Zusammenschluss beim Einkauf von Teilen vorangetrieben und verwenden verstärkt gemeinsame Plattformen. Renault besitzt außerdem einen 70-prozentigen Anteil an Samsung, 99 Prozent von Dacia und 76 Prozent von Avtoframos.

Toyota hat seine Allianz ebenfalls ausgebaut. Es hält 51 Prozent der Anteile an Daihatsu und 50 Prozent an Hino. Der neueste Zugang erfolgte durch den Kauf eines direkten Anteils von 9 Prozent an Fuji Heavy Industries, was zur Folge hat, dass Toyota die vorhandenen Betriebe nun in seine globale Produktionsstrategie integriert.

Während bei den Autobauern eventuell noch weitere Fusionen und Übernahmen anstehen, die für die Restrukturierung der Komponentenzulieferer nach wie vor von großer Bedeutung sind, haben die Fahrzeughersteller aber auch gezieltere und flexiblere Formen der Zusammenarbeit untereinander intensiv genutzt. GM hat zum Beispiel acht Jointventures und weitere sechs Vereinbarungen über Auftragsfertigung im Bereich Fahrzeugmontage sowie mindestens sechs Allianzen im Bereich Technik und Teilefertigung. Toyota hat fünf Jointventures und einen Auftragsfertiger in der Montage sowie sieben Allianzen im Bereich Technik und Teilefertigung. Ähnliche Vereinbarungen gibt es unter anderem auch bei Renault, PSA, BMW, VW, FIAT, Honda und Suzuki.

Es ist ganz klar, dass transnationale Automobilunternehmen aus dem Wettbewerb gegenseitig unternehmerischen Nutzen ziehen was niedrigere Kosten, höhere Umsätze und letztendlich höhere Gewinne angeht. Diese *Arbeitgeber konkurrieren und kooperieren* gleichzeitig, agieren als Partner in einem Bereich und als Wettbewerber in einem anderen. Diese Beziehungen ändern sich oft schnell und unerwartet, was entsprechende Auswirkungen auf die Arbeitnehmer hat. Dies macht erneut

⁴ GM verkaufte 68 Millionen seiner 157 Millionen Fuji HI-Aktien an Toyota und die verbleibenden Aktien an Fujis öffentliches Aktienrückkaufprogramm.

⁵ Mitsubishi besaß 10 Prozent von Hyundai. Der Anteil von DaimlerChrysler bezieht sich auf den Zeitpunkt vor der Rekapitalisierung und Restrukturierung.

deutlich, dass die Gewerkschaftsstrukturen die Arbeitnehmer über die einzelnen Werke, Unternehmen oder firmenbestimmten Allianzen hinweg einen müssen und die Solidarität innerhalb eines Landes und über die Grenzen hinaus, aber auch über die Unternehmen und Lieferketten in dieser Branche hinweg stärken müssen, um die Interessen der Arbeitnehmer wirksam vertreten und durchzusetzen zu können.

Die sich ändernde Präsenz der transnationalen Unternehmen

Die Veränderungen in der regionalen und globalen Marktpräsenz der transnationalen Automobilhersteller haben sich auf die Restrukturierungen ausgewirkt. Tabelle 1.3 zeigt zur Verdeutlichung die Verteilung der Marktanteile nach Unternehmen und Allianzen 2006. In der Tabelle und der nachfolgenden Abbildung sind nur PKW und leichte Nutzfahrzeuge berücksichtigt.⁶

Die Verteilung der Marktanteile nach Region spiegelt eine komplizierte Kombination von Faktoren wider wie zum Beispiel nationale und regionale Kaufpräferenzen, die Art der Industrie- und Handelspolitik, die Präsenz von transnationalen Unternehmen als direkte oder indirekte Arbeitgeber sowie eine Reihe anderer wirtschaftlicher und sozialer Besonderheiten. Den Gewerkschaften, die die Metallarbeiter in der Automobilindustrie vertreten, liefert das Profil in Tabelle 3 einige Informationen darüber, welche transnationalen Unternehmen in den jeweiligen Regionen mehr oder weniger involviert sind und somit mögliche Resultate für die Arbeitnehmer in der gesamten Branche beeinflussen.

Tabelle 1.3: Anteile am PKW-Umsatz weltweit 2006* nach Region und Unternehmen (in Prozent)

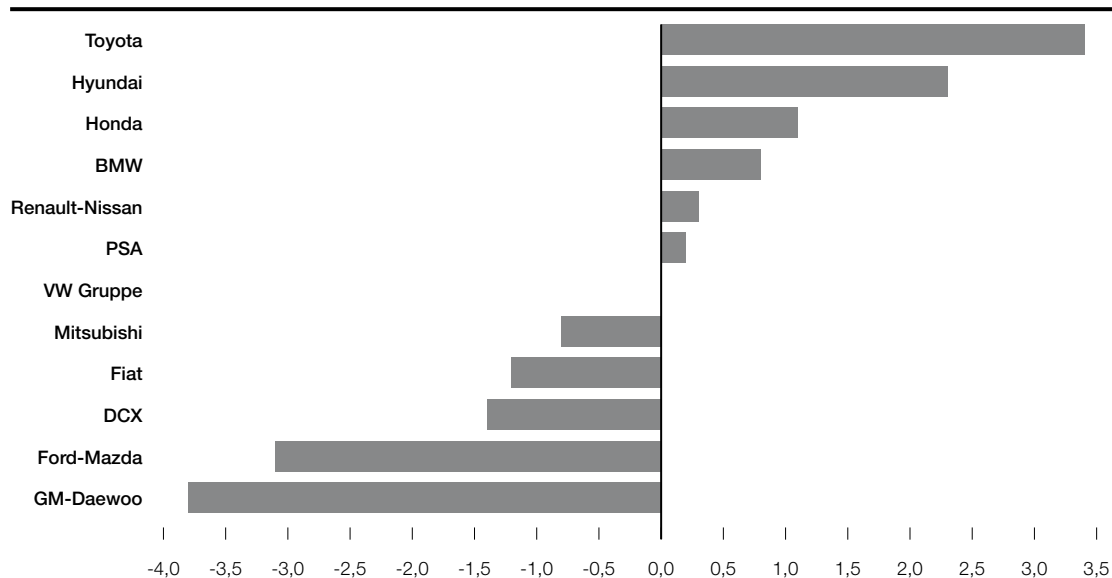
	Gesamt	NAFTA	West-Europa	Japan	Asien-Pazifik	Ost-Europa	Süd-Amerika	Afrika & Naher Osten
BMW	2,5	1,7	5,2	1,2	0,8	0,7	0,2	4,0
DCX	7,6	14,8	6,2	1,2	0,8	1,1	0,5	4,3
VW Gruppe	9,7	2,8	19,7	1,6	8,7	10,7	21,9	16,8
Peugeot-Citroen	4,8	0,1	13,3	0,3	2,7	4,5	7,6	4,5
Renault-Nissan	8,7	7,1	11,1	13,9	4,7	12,1	5,2	12,1
Renault	3,6	0,1	9,0	0,1	1,4	9,7	4,7	9,5
Nissan	5,1	7,0	2,1	13,9	3,2	2,3	0,5	2,6
Fiat Auto	3,2	0,0	7,6	0,1	0,5	1,9	19,8	4,9
Ford-Mazda	12,9	19,1	12,3	5,3	6,0	7,4	10,5	13,1
Ford	10,8	17,2	10,6	0,5	3,4	6,1	10,1	9,7
Mazda	2,2	1,9	1,7	4,8	2,6	1,3	0,4	3,4
GM - Daewoo	14,8	24,2	10,3	0,3	8,9	10,0	23,2	8,8
Hyundai	5,9	4,7	3,5	0,0	17,2	7,1	1,6	7,7
Toyota Alliance	13,6	15,1	6,2	45,7	9,3	5,5	4,1	17,1
Toyota	12,7	14,0	5,9	41,9	9,0	5,2	4,0	16,0
Fuji HI	0,9	1,1	0,3	3,8	0,3	0,3	0,2	1,2
Honda	6,3	8,7	1,7	14,3	7,0	1,1	3,7	3,3
Suzuki	3,3	0,6	1,4	11,5	9,5	2,0	1,0	0,8
Mitsubishi	1,1	0,7	0,8	4,2	1,0	1,7	0,4	1,0
Andere	5,6	0,3	0,7	0,1	22,7	33,9	0,2	1,7

* Prognose

Quellen: Polk Marketing Systems, Automotive Quarterly Review und Internationaler Metallgewerkschaftsbund

⁶ Die Nutzfahrzeuge sind in den Daten des Abschnitts „Ueberblick über den Neuwagenumsatz“ enthalten.

Abbildung 1.2: Veränderungen bei den PKW-Marktanteilen weltweit: 2000-2006* (in Marktanteilsunkten)



* 2006 ist prognostiziert.

Quellen: Polk Marketing Systems, Automotive Quarterly Review und Internationaler Metallgewerkschaftsbund

In den letzten Jahren hat sich die relative Position einiger transnationaler Automobilhersteller im Hinblick auf den Fahrzeugumsatz deutlich verändert, was entsprechende Auswirkungen auf die jeweiligen Produktionsketten hatte. So hat zum Beispiel die Tatsache, dass transnationale Unternehmen mit Sitz in Japan und Korea in der Lage waren, ihre Präsenz in Nordamerika und auf den europäischen Märkten durch Exporte und Produktion vor Ort auszubauen, zur Restrukturierung dieser Regionen beigetragen. Abbildung 1.2 zeigt die Verschiebung der Marktanteile für PKW weltweit, die alleine in den letzten sechs Jahren stattgefunden hat.

Zu berücksichtigen ist, dass ein Marktanteilspunkt im globalen Automarkt 2006 mehr als einer halben Million verkaufter Fahrzeuge entspricht. Um diese Anzahl an Fahrzeugen zu produzieren, benötigt man die Kapazität von zwei bis drei durchschnittlich großen Montagewerken. Angesichts der Tausenden von direkt und indirekt davon betroffenen Arbeitsplätzen hatten die großen, in der Grafik abgebildeten Veränderungen, die innerhalb kurzer Zeit erfolgt sind, zweifelsohne in einer Reihe von Regionen massive Auswirkungen auf die Dynamik der Restrukturierung.

Rationalisierung der Lieferketten

Die genannten Trends haben zusammen mit der Offensive der Autohersteller, die Anzahl der Direktzulieferer zu reduzieren, zu einer umfassenden Rationalisierung und Reorganisation bei den Komponentenzulieferern geführt. Die direkten Zulieferer, die auch als First-Tier-Zulieferer bezeichnet werden, sind in der Tat zu „Integrierern“ für die Automobilhersteller geworden, da sie eine Kette von Zulieferern zweiten und dritten Ranges steuern, die sich logistisch und wirtschaftlich auf den unteren Stufen einer sich neu gebildeten industriellen Pyramide befinden und häufig Arbeiten ausführen, die früher von den Autobauern selbst in den eigenen Werken erledigt wurden.

Die Zulieferer ersten Ranges übernehmen immer mehr Aufgaben in den Bereichen Forschung und Entwicklung, logistische Planung, Sequenzierung, Qualitätskontrolle und Lagerhaltung. Module oder Fahrzeugsysteme wie zum Beispiel ein komplettes Armaturenbrett oder Sitze werden montiert und direkt an das Montageband geliefert und in manchen Fällen von Beschäftigten der Zulieferbetriebe eingebaut.

All dies hat eine Verschiebung der Kosten und Gewinne zur Folge und für die Arbeitnehmer kann es bedeuten, dass die Unternehmen die Arbeitgeberverantwortung auf die Beschäftigten abwälzen oder sich dieser Verantwortung ganz und gar entziehen. Wichtig ist dabei anzumerken, dass die Verlagerung der Verantwortung zwischen Autobauern und Zulieferern ersten Ranges in einem Umfeld gegenseitiger Abhängigkeit sehr genau gesteuert und abgestimmt ist. Zwischen einigen Autobauern und Zulieferern ersten Ranges gibt es Verflechtungen und bewährte Beziehungen, die durch direkten oder indirekten Anteilsbesitz oder andere Formen kommerzieller oder institutioneller Verbindungen gefestigt sind. Beispiele dafür sind Toyota und Denso, GM und Delphi, PSA und Faurecia, Fiat und Magnetti Marelli, VW und Bosch und Hyundai und Mobis.

Tabelle 1.4: Von nordamerikanischen Zulieferern ersten Ranges angemeldete Konkurse

Zulieferer	Konkursjahr
Federal Mogul	2001
Hayes Lemmerz	2001
Venture	2003
Exide	2003
Oxford Automotive	2004
Tower Automotive	2005
EaglePicher	2005
Meridian Automotive	2005
Collins & Aikman	2005
Allied Holdings	2005
Delphi Corporation	2005
J.L. French	2006
Dana Corp.	2006

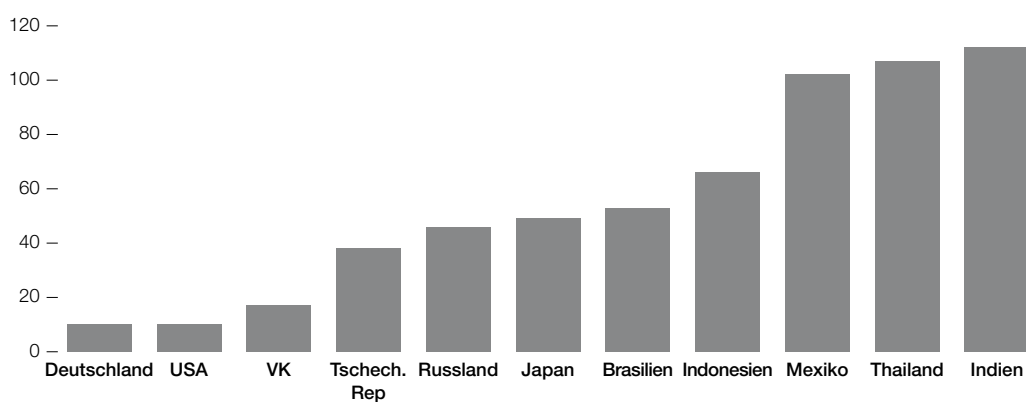
Die wirtschaftlichen Ergebnisse dieser Beziehungen zwischen den Unternehmen sind ebenfalls eng miteinander verbunden. Dies spiegelt sich zum Teil in der Restrukturierungswelle wider, die seit Beginn des Jahrzehnts über die nordamerikanischen Komponentenhersteller gerollt ist. Grund dafür waren veränderte Marktbedingungen, Missmanagement und eine verfehlte Wirtschafts-, Gesundheits- und Handelspolitik. All dies hatte erhebliche Folgen für die Produktionsvolumina der US-amerikanischen Autobauer und entsprechende Auswirkungen auf ihre Lieferketten. Anteil daran hatte auch der Druck, den Autobauer seit langem ausüben, indem sie Kosten auf Zulieferer abwälzen und gleichzeitig niedrige Preise für Autoteile verlangen. Die Auswirkungen dieser Restrukturierungen fordern von den Autoarbeitern in Nordamerika einen immer höheren Tribut.

Auf globaler Ebene haben die Restrukturierungsstrategien der Automobilhersteller häufig Ungleichheiten nicht nur gefördert sondern auch ausgenutzt und so die Bildung unterschiedlicher Schichten innerhalb der Branche verschärft, ganz besonders die Unterschiede zwischen den Bereichen Montage und Teileherstellung. Je weiter unten jemand in der industriellen Pyramide arbeitet, desto schlechter wird er/sie bezahlt, desto prekärer sind die Arbeitsbedingungen und desto mehr wehren sich die Arbeitgeber gegen die Bildung von Gewerkschaften, gegen Gewerkschaftsbeiträge sowie Tarifverhandlungen. Zu den Antworten der Gewerkschaften auf diese Bildung von Schichten gehörte, der Organisierung der Arbeitnehmer bei Zulieferbetrieben mehr Aufmerksamkeit zu schenken und die verstärkten Verbindungen zwischen den Beschäftigten der Autobauer und der Zulieferer zu nutzen, um Druck auf die Arbeitnehmer auszuüben, dem „Auspressen der Zulieferer“ ein Ende zu setzen, das sich nachteilig auf alle Beschäftigten der Produktionsketten der Autobauer auswirkt.

Kasten 1.1: Kaufkraft im internationalen Vergleich

Der internationale Vergleich Arbeitszeit-Kaufkraft 2006 des IMB⁷ verdeutlicht die entscheidenden Faktoren und Herausforderungen im Zusammenhang mit der industriellen Restrukturierung. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zeit in Minuten, die ein Beschäftigter der Automobilindustrie im jeweiligen Land arbeiten muss, um einen Warenkorb aus vier Grundgütern zu kaufen: 1 kg Weizenmehl, 1 kg Huhn, 1 l Mineralwasser und 1 l bleifreies Benzin. (Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Zahl für Japan auf Tokio und die lokalen Preise bezieht und somit nicht die Situation eines durchschnittlichen Arbeitnehmers in der japanischen Automobilindustrie widerspiegelt.)

Abbildung 1.3: Arbeitszeit eines Beschäftigten der Autoindustrie, um einen bestimmten Warenkorb zu kaufen (in gearbeiteten Minuten)



QUELLE: Arbeitszeit-Kaufkraft 2006, Internationaler Metallgewerkschaftsbund

Sicherstellung fairer und gerechter Resultate

Die Automobilindustrie und der metallverarbeitende Sektor mussten sich praktisch ohne Unterlass den Herausforderungen der Restrukturierung stellen. Während in einigen Bereichen neue Arbeitsplätze entstehen, werden andere Arbeitsplätze und Beschäftigte aufgrund von Produktionsverlagerungen, Outsourcing und Fremdvergabe, Werksschließungen sowie der Einführung prekärer Beschäftigungsverhältnisse, Missmanagement und ganz einfach Geiz verlagert. Was immer auch der Grund für die Restrukturierung ist, darf es nicht so sein, dass die Arbeitnehmer dabei die Hauptlast tragen.

Die Gewerkschaften sind ständig bemüht, den mit den Herausforderungen der Restrukturierung einhergehenden Ungleichheiten entgegenzuwirken, unabhängig davon, ob sie in neu entstehenden oder historischen Zentren der Automobilherstellung auftreten, in Fabriken "auf der grünen Wiese" oder in seit langem bestehenden Betrieben oder bei Arbeitsplätzen, die von Outsourcing oder Fremdvergabe betroffen sind, egal ob dadurch Arbeit wegfällt oder hinzukommt. Versuche, solchen Ungerechtigkeiten entgegenzuwirken, treffen immer dann auf Widerstand, wenn Hauptarbeitgeber oder ihre Zulieferer Arbeitnehmer mit unterschiedlichen Mitteln daran hindern wollen, ihr Recht auf Gründung von Gewerkschaften, Beitritt zu Gewerkschaften ihrer Wahl, Tarifverhandlungen und wenn nötig Streik zur Verteidigung ihrer Interessen wahrzunehmen.

Es ist offensichtlich, dass die wirtschaftliche und industrielle Restrukturierung über Regionen und Länder hinweg von den Beschäftigten der Branche nach wie vor einen hohen Tribut fordert, ganz

⁷ Siehe "Arbeitszeit-Kaufkraft 2006", Internationaler Metallgewerkschaftsbund <http://www.imfmetal.org/main/files/07011115554679/Power-06-FINAL-german.pdf>

besonders von denen, die über keinen wirksamen Sozialversicherungsschutz verfügen und nicht tarifvertraglich abgesichert sind, aber auch von denjenigen, deren Arbeitsplätze sich in Ländern befinden, in denen Arbeitgeber und Regierungen die Rechte der Arbeitnehmer und Gewerkschaften nicht anerkennen oder dagegen verstoßen.

Wann und wo immer Unternehmen Maßnahmen in Betracht ziehen, die zu Änderungen bei der Beschäftigung führen können, ist es unerlässlich, dass die Arbeitgeber rechtzeitig vor Beginn der Restrukturierung in gutem Glauben mit Gewerkschafts- und Arbeitnehmervertretern über die Art der Veränderungen und die möglichen Folgen unter Berücksichtigung aller Alternativen verhandeln und sie anhören.

Restrukturierung bedeutet eine größere Verantwortung und eine erhöhte finanzielle Belastung für die Regierungen und macht vor allem die Notwendigkeit einer nationalen und regionalen Industrie- und Sozialpolitik und einer Unterbindung der Politik des Sozialdumpings deutlich. Einige wirtschaftliche Veränderungen sind unumgänglich, aber die Regierungen haben die Verantwortung sicherzustellen, dass die Kosten und der Nutzen der Veränderungen und Anpassungen gerecht verteilt werden, dass die Anpassungen in sozial gerechter und ausgeglichener Art und Weise erfolgen und letztlich, dass es angemessene Arbeitsplätze für alle gibt.

2. Profil des Automobilssektors in Russland und in Indien

Einführung

Der Eintritt von Ländern wie Russland, Indien und China in die globale Automobilindustrie hat die Dynamik des Sektors stark verändert, weil weite Regionen der Welt für transnationale Unternehmen geöffnet und das Aufkommen neuer multinationaler Fahrzeughersteller beflügelt wurden. Daraus ergeben sich neue Herausforderungen für die Automobilarbeiter und ihre Gewerkschaften. Einige betreffen die allgemeine Dynamik der Umstrukturierung, die im ersten Abschnitt des vorliegenden Berichts beschrieben wird, andere beziehen sich auf die neoliberalen Kräfte im Inland, welche die früher abgeschotteten und staatlich gelenkten Volkswirtschaften umwälzen. Der vorherige IMB-Autobericht schilderte die Trends und Herausforderungen im chinesischen Automobilssektor; im vorliegenden Bericht liegt der Schwerpunkt auf Indien und Russland.

Die Kraftfahrzeugbranchen in diesen beiden Ländern weisen deutliche Gemeinsamkeiten auf, nämlich die Strukturen der Vergangenheit (dies gilt auch für China). Während Jahrzehnten waren inländische Hersteller in staatseigenen oder staatlich gelenkten Industrien tätig, welche die nationale industrielle und wirtschaftliche Entwicklung als soziale Prioritäten verfolgten und sich deshalb vor allem auf Nutzfahrzeuge für den öffentlichen Verkehr und für die Frachtbeförderung konzentrierten. Der Anteil der Personenwagen an der nationalen Kraftfahrzeugproduktion war relativ gering. Die Produktion beschränkte sich auf wenige immer gleiche Modelle, die hauptsächlich als Taxis oder in Fahrzeugparks genutzt wurden. Der Aussenhandel spielte eine unwesentliche Rolle; Direktinvestitionen oder Beteiligungen transnationaler Unternehmen wurden streng kontrolliert und die Einführung von aktuellen Technologien in die Produktionsverfahren und die Kraftfahrzeugprodukte erfolgte mit grossen zeitlichen Abständen.

Mit der Öffnung und Integration der indischen und der russischen Volkswirtschaft in das globale Handels- und Finanzsystem sind nun ausländische Automobilhersteller in der Lage, das Gewinnpotenzial dieser Märkte, die eine geringe Fahrzeugbesitzerrate ausweisen, auszuschöpfen. Ausserdem finden sie Produktionsstandorte mit relativ niedrigen Löhnen und staatlichen Anreizen vor. Neben der Steigerung der Exporte investieren sie in die Gründung bzw. den Ausbau von lokalen Herstellungsanlagen. Infolgedessen bilden sich in Russland und in Indien neue Pole in der metallverarbeitenden Industrie.

In beiden Ländern sind die Gewerkschaften, die in den alten Wirtschaftsstrukturen des staatlichen Eigentums und/oder der staatlichen Kontrolle wurzeln, mit Druck infolge des Übergangs konfrontiert. Mit Mitgliedern, die sich auf die früheren staatseigenen oder staatlich kontrollierten Betriebe konzentrieren, und angesichts des Zuflusses von Privatinvestitionen der transnationalen Autokonzerne stehen die Gewerkschaften vor dem Problem der gewerkschaftlichen Organisation des Privatsektors und der Arbeitnehmervertretung – in einem Kontext, in dem die ausländischen und die inländischen Arbeitgeber dazu tendieren, den Arbeitnehmern die Ausübung der grundlegenden Rechte zu verwehren.

Neben den Gemeinsamkeiten weisen die beiden Länder auch viele Unterschiede aus, z.B. in Bezug auf die Geografie und auf den Entwicklungsstand. Russlands geografische und wirtschaftliche Nähe zu Westeuropa beeinflusst den Verlauf der industriellen Integration. Ein Beispiel dafür sind die umfangreichen Importe billiger Gebrauchtwagen aus der Europäischen Union, welche der

inländischen russischen Industrie weiter zu schaffen machen. Indiens Position als Niedriglohnland zeigt sich unter anderem in der Art Verkehrsmittel, die in Indien hergestellt und benutzt werden. Zwei- und Dreiradkraftfahrzeuge bilden das Gros der inländischen Kraftfahrzeugproduktion und -umsätze. Indien entwickelt sich allmählich zu einem globalen Zentrum für die so genannten Ultra-low-Cost-Wagen, die für den Export in Entwicklungsländer bestimmt sind.

Nachstehend wird zuerst das Profil der Automobilindustrie Russlands und anschliessend Indiens beschrieben. Der Akzent liegt besonders auf dem Montagesegment der jeweiligen Industrien. Auch das Segment der Zubehör- und Teilelieferanten, das sich grundlegend verändert, spielt eine wesentliche Rolle. Dies gilt für inländische und transnationale Lieferanten. Praktisch alle grossen transnationalen Autolieferanten haben bereits in Indien und Russland Fuss gefasst oder planen diesen Schritt. Dabei ahmen sie die globalen Automobilhersteller nach, die in den beiden Ländern im Eiltempo Kapazitäten aufbauen. In Indien und Russland sowie übrigens in allen Ländern der Welt müssen die Metallarbeiter des Montage- und Teilessegments des Kraftfahrzeugsektors an einem Strang ziehen und zusammenarbeiten, um die gemeinsame Agenda wirksam voranzutreiben.

RUSSISCHE FÖDERATION

Umsatzwachstum liegt über der inländischen Produktion

Die Automobilproduktion Russlands schwankte im gegenwärtigen Jahrzehnt zwischen 1,2 und 1,4 Millionen Fahrzeugen, mit einem Trend hin zur oberen Bandbreite in den letzten Jahren. Obwohl gegenwärtig über 20 Automobilmontageunternehmen in Russland tätig sind, konzentriert sich die Kraftfahrzeugproduktion auf die Montagewerke zweier führender – beides russische – Unternehmen. AvtoVAZ allein bestreitet über die Hälfte der gesamten russischen Fahrzeugproduktion. Das Unternehmen produzierte im Jahr 2005 an die 750'000 Fahrzeuge, fast ausschliesslich Personenwagen. GAZ, das zweite führende Automobilmontageunternehmen, baute im Jahr 2005 über 200'000 Fahrzeuge. GAZ ist der grösste russische Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen. Die beiden

Tabelle 2.1: Kraftfahrzeugproduktion in der russischen Föderation* nach Unternehmen, 2001-2005

	par entreprise, 2001-2005				
	2001	2002	2003	2004	2005
AvtoVAZ	767,307	703,040	699,888	717,985	721,492
GAZ	191,492	198,135	201,399	222,696	214,845
UAZ	71,096	69,480	76,897	66,701	68,854
KamAZ	60,288	58,798	64,244	70,601	62,261
GM	--	323	21,839	57,737	53,804
IzhAvto	47,765	78,236	94,214	96,497	52,841
TagAZ	1,744	2,490	5,896	30,000	42,451
Ford	--	2,474	16,261	29,703	33,038
RosLada	39,440	41,356	26,519	17,683	22,143
Avtotor	4,914	5,713	8,415	14,525	16,303
PAZ	10,267	10,358	11,323	12,114	13,681
SeAZ	18,701	19,435	20,002	19,000	12,952
AZ Ural	10,008	9,064	6,514	7,353	7,683
ZIL	16,457	11,919	13,130	12,917	6,976
LiAZ	1,540	1,561	1,674	1,844	2,485
KAVZ	1,817	1,239	1,607	2,073	2,230
NEFAZ	1,799	1,706	1,223	1,118	1,157
UAMZ	1,009	561	348	395	1,085
PSA	1,300	809	688	675	303
GolAZ	106	61	129	111	207
Moskvich	810	--	--	--	--
Sonstige	5,495	4,861	8,946	6,970	16,641
Total	1,253,355	1,221,619	1,281,156	1,388,698	1,353,432

Quelle: Ward's Auto

* Schliesst einige ausserhalb von Russland montierte CKD-Fahrzeuge ein.

Unternehmen bauen rund 70% aller in Russland gefertigten Fahrzeuge.

In der Mitte des Jahrzehnts entfielen über 90% der Kraftfahrzeugproduktion auf die neun grössten Automobilproduzenten. Nach AvtoVAZ und GAZ folgen als dritt- und viertgrösste inländische Autobauer UAZ und KamAZ, wobei zu den neun Spitzenreitern auch einige ausländische Unternehmen wie GM und Ford gehörten, die im Jahr 2002 die Produktion in den neu gebauten Anlagen starteten.

Während die Kraftfahrzeugproduktion in diesem Jahrzehnt in Russland relativ konstant blieb, legten die Umsätze stetig zu und verzeichneten im Jahr 2006 rund 1,9 Millionen Fahrzeuge, was einer Zunahme um 750'000 Fahrzeugen seit dem Jahr 2000 entspricht. Das Wachstum der Fahrzeugumsätze beschleunigte sich besonders ab 2003, als die Volkswirtschaft durch die steigenden Öl- und Gaspreise, von denen Russland als grosser Energielieferant profitiert, beflügelt wurde. Ein Grossteil des Umsatzwachstums entfiel jedoch nicht auf im Inland gebaute Modelle, sondern auf Importfahrzeuge.

Umstrukturierung bei inländischen Kraftfahrzeugproduzenten

Im Jahr 2005 stammte zum allerersten Mal über die Hälfte der in Russland verkauften Fahrzeuge aus dem Ausland; laut einigen Prognosen dürften russische Marken in absehbarer Zukunft nur noch ein Drittel des Markts ausmachen. Der führende Kraftfahrzeughersteller Russlands, **AvtoVAZ**, ist von der ausländischen Marktdurchdringung am stärksten betroffen. AvtoVAZ kämpft um seine Marktanteile, weil Lada-Käufer zu qualitativ hochwertigen ausländischen Marken wechseln. Seit Dezember 2005 wird AvtoVAZ indirekt vom staatseigenen Armeeausfuhrbetrieb Rosoboronexport kontrolliert. Bevor Rosoboronexport die Kontrolle übernahm, herrschten bei AvtoVAZ über die eigenen Tochtergesellschaften komplizierte Eigentumsverhältnisse. Rosoboronexport hat sich zu einem Konglomerat mit einer breiten Tätigkeitspalette in der metallverarbeitenden Industrie entwickelt. Rosoboronexport hat einen Sitz im Vorstand von KamAZ, dem führenden Schwerlastproduzenten Russlands.

Die Regierung plant, AvtoVAZ mit einem Sanierungsplan, mit dem bis zu 5 Mia. USD an staatlichen Mitteln und Bankkrediten in das Unternehmen gepumpt werden sollen, zu retten, und verfolgt das ehrgeizige Ziel, innerhalb von fünf Jahren rund ein Dutzend neue Modelle einzuführen. Der Plan umfasst ausserdem den Bau eines neuen Werks mit einer jährlichen Kapazität von 450'000 Fahrzeugen. Das kanadische Zulieferer- und Montageunternehmen Magna International hat ein Joint Venture eingerichtet, um AvtoVAZ im Produkteingenieurwesen und Fahrzeugmontage Support zu bieten, das Lieferketten-Management aufzubauen und bei der Entwicklung einer Reihe von Modellen auf einer neuen Plattform zu helfen.

Vor der angekündigten Sanierung hatte AvtoVAZ 600 Mio. USD in die bestehende Industrieanlage in Togliatti investiert, um eine mit italienischen und deutschen Maschinen ausgestattete neue Produktionslinie einzurichten, in der das neue Kalina-Modell gebaut werden sollte. Da die Umsätze unter den Prognosen lagen, konnte die Produktionslinie nur zu ungefähr einem Viertel der Kapazität betrieben werden. Das neue Modell macht gerade 10 Prozent der Produktion des Unternehmens aus. Renault arbeitet mit AvtoVAZ an der Kalina-Modelllinie zusammen.

GAZ, Russlands zweitgrösster Hersteller von Autos und grösster Hersteller von Lastkraftwagen und Kleinkraftwagen, gehört zur RusPromAvto-Gruppe, die eine Palette von Auto- und Nutzfahrzeugbetrieben, darunter die Bushersteller PAZ und LiAZ, und den Schwerlastproduzenten AZ Ural kontrolliert. In jüngerer Vergangenheit hat GAZ eine umfassende Umstrukturierung durchgemacht. Dank der Einführung der schlanken Produktionstechniken und des Lieferketten-Managements hat sich das Produktionsvolumen verdreifacht. Angeschlossene Betriebe wie Werkskrankenhäuser, Schulen und andere Dienstleistungen, die den Arbeitnehmern zu Sowjetzeiten angeboten wurden, wurden jedoch eingestellt.

Mit der Übernahme der Produktionslinie eines amerikanischen Werks von DaimlerChrysler und dem Transfer nach Nizhny Novgorod erhielt GAZ Zugang zu zusätzlicher Technologie. Ausserdem erwarb GAZ eine Lizenz für die Linie, um eine Sebring-Plattform zu bauen und Volga zu ersetzen, und schloss mit Magna ein Joint Venture ab, um zwei Wagen auf der Sebring-Plattform anzupassen. GAZ hat mit dem Kauf des britischen Kleinlastwagenherstellers LDV Group eine internationale Dimension gewonnen und plant heute, Maxus-Kleinlastwagen im Vereinigen Königreich und in Russland zu produzieren.

Ein weiterer russischer Automobilverbund gruppiert sich um die im Jahr 2002 als Teil des Stahlkonzerns Severstahl gegründete **SeverStalAvto**. Zum Verbund gehört der Leichtfahrzeugehersteller UAZ, der Kompaktwagenhersteller ZMA (umfasst die Fiat Doblo und Albea ab Ende 2006) und die Motorenfabrik ZMZ. SeverStalAvto hat die Montage von SsangYong-Bausätzen in Angriff genommen.

Zu den beiden Hauptaktionären des früheren Schwerlastherstellers **KamaAZ** gehört die Regierung der Russischen Föderation und jene von Tatarstan. KamAZ ist der viertgrösste inländische Automobilherstellerkonzern. Das Unternehmen baut im ZMA-Werk in Tatarstan auch Oka-Modelle.

Die private **SOK Group** schliesslich, der zweitgrösste russische Kraftfahrzeugehersteller, umfasst die Personenwagenproduzenten RosLada und IzhAvto. IzhAvto montiert Kia-Modelle und hat angekündigt, 100 Millionen USD in ein Projekt zur Verdreifachung der Montagekapazität auf 120'000 Fahrzeuge bis zum 2007 zu investieren.

Zu erwähnen sind ausserdem zwei russische Vertragsmontagebetriebe, die unter Lizenz Bausätze ausländischer Marken montieren. **Avtotor**, ein russisches Privatunternehmen, montiert in Kaliningrad Bausätze von BMW, Kia und GM mit einer jährlichen Kapazität von 35'000 Fahrzeugen. **TaGAZ** in Taganrog montiert Hyundai-Bausätze und besitzt laut Angaben des Unternehmens eine Kapazität von 120'000 Fahrzeugen.

Ausländische transnationale Konzerne erweitern die Präsenz in Russland

Mehrere bereits angekündigte Auslandsdirektinvestitionen dürften in den nächsten Jahren zur Ausweitung der Präsenz und der Tätigkeiten ausländischer TNC in der russischen Automobilbranche führen. Der erste Schritt zur Gründung russischer Montagebetriebe wurde zu Beginn des Jahrzehnts von drei Kraftfahrzeugeherstellern, Ford, GM und Renault, getan.

Ford eröffnete im Juni 2002 mit einer Startinvestition von rund 150 Millionen USD und einer Kapazität von 25'000 Fahrzeugen in Vsevolozhsk bei St. Petersburg ein Montagewerk, dessen Kapazität bis auf 100'000 Fahrzeuge vergrössert werden kann. 2006 plante das Unternehmen, die Kapazität im Werk von St.Petersburg auf 75'000 Fahrzeuge pro Jahr zu steigern.

Das Joint Venture **GM-AvtoVAZ** in Togliatti wurde im Jahr 2002 mit einer anfänglichen Kapitalausstattung von 238 Millionen USD gegründet. Gemäss der Eigentumsstruktur des Ventures besitzen General Motors und AvtoVAZ je 41,5 Aktienanteile, die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung besitzt die restlichen Anteile. Generell wurde in diesem Betrieb nur rund die Hälfte der potenziellen Kapazität von 100'000 Fahrzeugen ausgelastet. Wie unten ausführlicher beschrieben wird, hat GM die Errichtung einer neuen Produktionsanlage in der Nähe von St. Petersburg in die Wege geleitet.

Renault ist der Mehrheitsaktionär des Joint Venture Avtoframos in Moskau. Das Joint Venture wurde im Jahr 2002 mit 1,7 Millionen € Investitionen geschlossen. Renault hält 76 Prozent der Aktien, die Moskauer Stadtregierung besitzt die restlichen Anteile. Das Werk, das eine Kapazität für rund 60'000 Fahrzeuge verzeichnet, montiert seit 2005 die von Dacia-Romana gelieferten Logan-Bausätze.

In den letzten Jahren liessen mehrere Ankündigungen zu geplanten Neuinvestitionen ausländischer Kraftfahrzeugehersteller in Russland zwei deutliche Trends ersehen. Erstens integriert sich die russische

Kraftfahrzeugindustrie über die lokale Produktion und über Importe aus dem Ausland zunehmend in die globalen Produktionsketten der TNC. In wenigen Jahren werden mindestens neun der grössten Kraftfahrzeughersteller weltweit eine Präsenz in der Personenwagenproduktion in Russland planen bzw. unterhalten.

Zweitens entsteht im Gebiet von St. Petersburg der jüngste Automobil-Pol, der kurz- bis mittelfristig von den Tätigkeiten der transnationalen Konzerne dominiert werden wird. Zu den Unternehmen, die bereits Montagewerke in der Region von St. Petersburg gegründet haben bzw. dies planen, gehören neben Ford auch **Toyota**, **GM** und **Nissan**; sie befinden sich entweder in Vsevolozhsk (in der Nähe des Ford-Werks) oder im Industriegebiet von Shushary. **Renault** hat den Plan angekündigt, die Logan-Produktion entweder durch die Expansion der Avtoframos-Anlagen oder über eine „Greenfield Operation“ mit Nissan zu verdoppeln. **Volkswagen** hat in der Region Kaluga südwestlich von Moskau ein Montagewerk errichtet.

Tabelle 2.2: Jüngste Investitionen transnationaler Automobilkonzerne in der russischen Föderation

Unternehmen	Standort / Gebiet	Start	Investition	Kapazität
Toyota	Region Vsevolozhsk in der Nähe von St. Petersburg	Dez. 2007	€100 Mio.	anfänglich 20'000 2009 50'000, Expansion bis 100'000 möglich
GM	Industriegebiet Shushary in der Nähe von St. Petersburg	Phase 1: Sept. 06, Phase 2: Ende '08	US\$ 200 Mio. €100 Mio.	25'000
Nissan	Industriegebiet Shushary in der Nähe von St. Petersburg	2009	€160 Mio.	nicht verfügbar
Volkswagen	Region Kaluga südwestlich von Moskau	Nov. 2006	€370 Mio.	115'000
Renault	Moskau-Avtoframos oder "Greenfield"-Werk	2010	nicht verfügbar	Verdoppelung der Logan-Produktion auf 120'000
PSA, womöglich mit Mitsubishi*	nicht verfügbar	2008	€200 Mio.	50-60'000
Hyundai*	Taganrog, 1000 km südlich von Moskau	nicht verfügbar	nicht verfügbar	mögliche Expansion von TagAZ

* Zum Veröffentlichungszeitpunkt nicht offiziell bekanntgegeben und bestätigt.

Industriepolitik, Handel und Investitionsfragen

Russland erhob im Jahr 2005 neue Importzölle auf Bauelemente für die Montage in Russland. Dies führte gemäss Presseberichten zu Diskussionen mit rund zehn Fahrzeugherstellern über die Einrichtung von Montagewerken im Land. Einige Beobachter weisen darauf hin, dass die aktuellen Importzölle laut den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) nicht zulässig sind, obwohl Unternehmen, die vor dem WTO-Beitritt Russlands Werke errichtet haben, weiterhin in den Genuss der günstigen Importbedingungen kämen.

Die Regierungsverordnung 166, die im Jahr 2005 in Kraft trat, sah Steueranreize für ausländische TNC vor, die in Fahrzeugmontagewerke investieren mit dem Ziel, die inländische Teileproduktion anzukurbeln und den Anteil der im eigenen Land gefertigten Teile zu steigern. Prognosen der russischen Regierung zufolge werden ausländische Montageunternehmen 2 Milliarden USD investieren und bis 2010 über die Hälfte des Personenwagenmarkts ausmachen.

Kraftfahrzeughersteller können beim Wirtschafts- und Handelsministerium den Status eines „Industriemontagewerks“ beantragen, sofern sie in Russland eine jährliche Produktion von über 25'000 Fahrzeugen planen. Damit würden sie von der Bezahlung von Einfuhrzöllen auf Automobilbauelemente befreit, vorausgesetzt, dass sie innerhalb von fünf Jahren die lokale Produktion von 50 Prozent Bauteilen für montierte Fahrzeuge abschliessen. Diese Anreizmassnahme ermöglicht transnationalen Unternehmen, vom niedrigeren Lohnniveau in Russland zu profitieren

und gleichzeitig die Zollregeln für den Import ausländischer Teile zu beanspruchen. Mehrere transnationale Unternehmen mussten mit der russischen Regierung über die Voraussetzungen verhandeln, um die Vorteile aus dem Status eines Industriemontagewerks zu erlangen oder weiter zu geniessen. 2006 teilte der russische Entwicklungs- und Handelsminister mit, sein Land werde nach dem WTO-Beitritt keine neuen Vereinbarungen mit globalen Fahrzeugherstellern über die Errichtung von Montagewerken in Russland abschliessen.

Organisierung der Beschäftigten transnationaler Konzerne: eine Herausforderung für Gewerkschaften und Arbeitnehmer

Anfang 2002 trat ein neues russisches Arbeitsgesetz in Kraft – zu dem Zeitpunkt, als ausländische Automobilanlagen allmählich den Betrieb aufnahmen. Das neue Arbeitsgesetz weist zwar viele Mängel und Probleme auf (für eine Analyse siehe Metal World Nr. 1, 2002), aber besonders in den neueren Werken besteht die Möglichkeit, die Automobilarbeiter trotz Widerständen der Arbeitgeber gewerkschaftlich zu organisieren, und wird auch wahrgenommen.

Die älteren Kraftfahrzeugunternehmen, die in russischer Hand sind, weisen eine relativ hohe Gewerkschaftsdichte auf, obwohl die Mitgliederzahl wegen der Umstrukturierung, die seit der Privatisierung durchgeführt wurde, und wegen der erhöhten Marktdurchdringung ausländischer Marken via die Importe und via die lokale Produktion zurückgegangen ist. Bei einer Reihe von Arbeitgebern unter den transnationalen Automobilkonzernen, einschliesslich Ford und GM-AvtoVAZ, wurden Gewerkschaften gegründet. Die Opposition der Geschäftsleitung gegen die gewerkschaftliche Organisierung bei Avtoframos, wo die Rechte der Arbeitnehmer verletzt wurden, weckt bei den Gewerkschaften in Russland, beim IMB und bei den Gewerkschaften, die die Beschäftigten von Renault weltweit vertreten, grosse Besorgnis.

Die Automobile and Farm Machinery Workers Union (AFW) und die Engineering Workers' Union (EWU) – beides Mitgliedsverbände der Unabhängigen Russischen Föderation der Gewerkschaften (FNPR) und des IMB – haben eine breite Mitgliederbasis im Montage- und Teilsektor Russlands, die sich auf die früheren staatseigenen Unternehmen konzentriert. Mitte 2006 führte die neue Automobilarbeitergewerkschaft Avtostroyprof (ASPR) in St.Petersburg ihre Gründungskonferenz durch, auf welcher sich die Delegierten einstimmig für den Beitritt zur VKT – selbst ein Mitgliedsverband des IGB – aussprachen.

INDIEN

Verdoppelung von Produktion und Umsätzen im gegenwärtigen Jahrzehnt

Seit Beginn des Jahrzehnts hat Indien mit einem doppelten Anstieg der Personenwagen- und Nutzfahrzeugproduktion, die knapp zwei Millionen Fahrzeuge erreicht, unter den Automobilproduktionsstandorten rasch Terrain erobert. Grosse transnationale Automobilkonzerne (TNC) mit Sitz in Indien oder im Ausland setzen die Expansion und Modernisierung ihrer Produktionsanlagen fort.

Indische TNC im Automobilbereich wie Maruti, Tata, Mahindra & Mahindra, Bajaj und TVS tätigen im Alleingang oder in Allianz mit ausländischen Autoherstellern grosse zusätzliche Investitionen im In- und Ausland. Die meisten grossen globalen Kraftfahrzeughersteller haben bereits Anlagen errichtet bzw. hegen entsprechende Pläne oder sind in Indien an Produktionspartnerschaften beteiligt, darunter Suzuki, Hyundai, Honda, Toyota, General Motors, Ford, DaimlerChrysler, BMW, Volkswagen, Fiat und AB Volvo.

Die Produktion von Vierradfahrzeugen konzentriert sich stark auf drei Unternehmen – Maruti-Suzuki, Tata und Hyundai – die drei Viertel der indischen Produktion (ausgenommen Busse)

bestreiten. 2005 wurden 90% der Vierradfahrzeuge von den sechs grössten Unternehmen in Indien gebaut, zu denen neben den drei bereits genannten auch Mahindra & Mahindra, Ashok Leyland und Toyota gehören.

Bezeichnend für das Expansionstempo in der indischen Fahrzeugproduktion sind die Investitionen der globalen Autohersteller, nämlich knapp 3 Milliarden USD (Stand Mitte 2006) allein in den vergangenen zwölf Monaten. Die nachfolgende Liste führt die jüngsten bzw. demnächst geplanten Kapazitätserweiterungen in der Personenwagenproduktion auf:

- **Suzuki Motor** plant, zusätzlich zu den 100 Milliarden Yen Ausgaben für die von **Maruti Udyog** geführten Werke bis 2010 weitere 200 Milliarden Yen (1,66 Mia. USD) in das indische Venture zu investieren. Der Plan soll die Gesamtkapazität von heute 630'000 Fahrzeugen auf eine Million Fahrzeuge in einem Jahr aufstocken. Maruti, das zu mehr als der Hälfte Suzuki gehört, errichtete im Bundesstaat Haryana bei Neu Delhi sein viertes Automobilwerk mit einer geplanten Startkapazität von 100'000 Fahrzeugen pro Jahr, die bis 2010 auf 300'000 Fahrzeuge gesteigert werden soll. Die Anfang 2007 eröffnete Dieselmotor- und Getriebefabrik mit einer Produktion von 100'000 Stückzahlen soll im Jahr 2009 300'000 Stückzahlen erreichen.
- **Hyundai**, der zweitgrösste Personenwagenhersteller in Indien, vergrössert die Kapazität seines Montagekomplexes in Chennai (Tamil Nadu) auf 600'000 Fahrzeuge.
- **Tata Motors**, die Nummer drei unter den Personenwagenherstellern und Nummer eins unter den Lastkraftwagen- und Nutzfahrzeugherstellern (einschliesslich der Telco-Abteilung) schloss mit **Fiat** ein Joint Venture ab. Ziel ist es, ab 2008 in Ranjangaon bei Pune (Maharashtra) mit einer Investition von 895 Millionen USD über 100'000 Fahrzeuge und 200'000 Motoren und Getriebe herzustellen.
- **Tata Motors** investiert 220 Millionen USD in ein Ultra-low-cost-Projekt, das die Konzeption und Produktion eines Personenwagens umfasst, der rund 2'200 USD kosten soll (Rs 1-lakh). Fiat beteiligt sich an der Motorentwicklung. Der Produktionsstart wird für Ende 2007 oder Anfang 2008 erwartet. Der Fabrikbau hat bereits begonnen, und zwar in Singur bei Kolkata (West Bengal) auf von der Regierung beschlagnahmtem Agrarland, was Tausende von Bauern aus der Region zu vertreiben droht.

Tabelle 2.3: Kraftfahrzeugproduktion in Indien nach Unternehmen* 2001-2005

	2001	2002	2003	2004	2005
Maruti (Suzuki)	356,608	352,248	437,347	537,734	555,315
Tata	175,769	210,429	289,741	382,165	426,832
Hyundai	88,575	108,036	153,600	216,592	250,891
Mahindra & Mahindra	62,020	72,320	94,782	118,456	129,381
Ashok Leyland	32,036	32,643	45,147	52,250	63,981
Toyota	28,458	25,985	37,481	47,628	45,695
Honda	9,745	13,209	15,763	34,535	38,570
GM	21,325	8,421	12,010	25,905	29,398
Eicher Motors	9,197	11,513	13,965	21,153	24,066
Ford	14,805	15,429	18,915	27,207	22,651
Force Motors¹	6,860	8,737	13,610	13,178	16,276
Hindustan Motors	24,063	23,641	15,836	16,000	14,868
Mazda	6,101	7,579	9,635	12,296	12,607
Skoda (Volkswagen)	--	--	1,916	7,050	8,674
DaimlerChrysler	1,290	1,158	1,396	1,777	1,775
AB Volvo	--	130	276	685	963
Tatra	--	173	123	170	127
Fiat	13,477	--	--	--	--
Total Fahrzeuge	850,329	891,651	1,161,543	1,514,781	1,642,070

Quelle: Ward's Auto

*schliesst Personenwagen und Lastwagen ein; ohne Busse und Zwei- und Dreiradkraftfahrzeuge. 1. Früher Baja Tempo.

- **Toyota** plant, bis 2008 in Bidadi bei Bangalore (Karnataka) ein Werk mit einer Kapazität von 200'000 Fahrzeugen zu betreiben. Berichten zufolge wird Daihatsu, Partner der Toyota-Allianz und der zweitgrösste Minifahrzeughersteller Japans nach Suzuki, das Werk managen und betreiben.
- **General Motors** steigert die Kapazität in Halol (Gujarat) von 60'000 auf 85'000 Fahrzeuge und plant, 300 Millionen USD in den Bau eines zweiten Automobilwerks bei Pune (Maharashtra) mit einer Kapazität von 140'000 Fahrzeugen zu investieren.
- **Renault** und **Mahindra & Mahindra**, der zweitgrösste Leichtlastwagenhersteller Indiens (gleichzeitig führender Traktorproduzent) planen die Errichtung eines Werks, das ab Mitte 2009 500'000 Wagen bauen soll, sowie eine integrierte Motoren- und Getriebeproduktion. Die beiden Unternehmen betreiben ein Joint Venture von 165 Millionen USD, das ab Anfang 2007 in Nashik (Maharashtra) 50'000 neue Logan-Modelle montieren soll.
- **Nissan** plant, im Jahr 2009 mit dem Bau von Kompaktwagen zu beginnen, und investiert 500 Millionen USD in ein Werk mit einer jährlichen Kapazität von 200'000 Fahrzeugen (vergrösserbar auf 400'000). Der Standort soll Berichten zufolge in Hazira (Gujarat) oder eventuell in einer anderen Hafenstadt liegen.
- **Honda** hat vor, die Kapazität des Werks in Noida (Uttar Pradesh) bis 2007 auf 100'000 Fahrzeuge aufzustocken und in den nächsten drei bis vier Jahren in Indien ein zweites Werk mit einer Kapazität von 100'000 Fahrzeugen zu eröffnen.
- **Skoda-Volkswagen** wird Anfang 2007 ein 25'000-Montagewerk in Aurangabad (Maharashtra) eröffnen. VW plant unter anderem, 2009 in Pune (Maharashtra) eine neue Fabrik mit einer Kapazität von 110'000 Fahrzeugen in Betrieb zu nehmen.
- **Ford** führt in Maraimalai Nagar (Tamil Nadu) eine Automobilfabrik mit einer Kapazität von 100'000 Fahrzeugen.
- Auch im Lastkraftwagensektor wird expandiert. **Ashok Leyland**, der zweitgrösste Nutzfahrzeughersteller, wird seine Fabrik in Hosur (Tamil Nadu) bis 2008 auf 100'000 Fahrzeuge aufstocken.

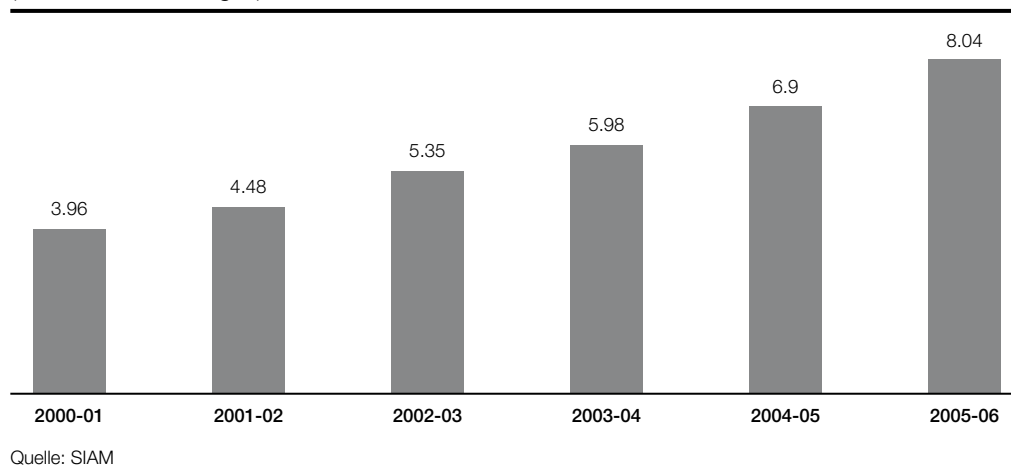
Die oben stehenden Ausführungen zeigen, dass sich die Wachstumspole der Automobilindustrie in Indien geografisch auf Chennai (Bundesstaat Tamil Nadu), Gurgaon (Bundesstaat Harjana) und Pune (Bundesstaat Maharashtra) konzentrieren.

Wie die Produktionszahlen haben sich auch die Umsätze von Personenwagen, Lastkraftwagen und Bussen zwischen 2000 und 2006 verdoppelt und erreichen zwei Millionen Fahrzeuge. Häufig wird betont, dass Indien eine geringe Fahrzeugbesitzerrate – sieben Fahrzeuge pro 1'000 Personen, also niedriger als Pakistan und Sri Lanka – aufweist. Diese Zahlen lassen das künftige Marktpotenzial ersehen, das die Autohersteller ausschöpfen können, aber sie veranschaulichen auch die starken Einschränkungen des indischen Markts wegen der gravierenden Armut und des Entwicklungsrückstands. Eine Minderheit der indischen Bevölkerung, die von den Vorteilen der neoliberalen Politik der Regierung seit Anfang der 90er-Jahre unverhältnismässig stark profitierte, kann sich den Kauf eines Personenwagens leisten, aber für die überwiegende Mehrheit der Menschen mit sehr geringer Kaufkraft, zu denen die meisten Arbeiter der Automobilindustrie gehören, hat die Deckung der Grundbedürfnisse Vorrang. Die allermeisten werden sich in absehbarer Zukunft weiter in überladenen öffentlichen Verkehrsmitteln, auf Zwei- und Dreiradfahrzeugen und mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln fortbewegen.

Kasten 2.1: Indien: Verdoppelung der Produktion von Zwei- und Dreiradfahrzeugen

Der Schwerpunkt des IMB-Autoberichts liegt auf Fahrzeugen wie Personenwagen, Lastkraftwagen und Bussen, obwohl die indische Kraftfahrzeugindustrie auch umfangreiche Segmente mit Zwei- und Dreiradfahrzeugen sowie Traktoren umfasst. Die Produktion von Zwei- und Dreiradkraftfahrzeugen hat sich in diesem Jahrzehnt bislang verdoppelt und erstmals die Marke von acht Millionen überschritten. Dieses Industriesegment ist von einer starken Konzentration geprägt: Hero Honda, Bajaj und TVS kontrollieren 87 Prozent des Markts für Zweiradfahrzeuge. Die Produktionskapazitäten von Bajaj konzentrieren sich auf den Bundesstaat Maharashtra, Honda Hero besitzt Kapazitäten in Haryana und TVS in Tamil Nadu. In allen drei Unternehmen wurden bzw. werden Expansionen und Umstrukturierungen durchgeführt.

Grafik 2.1: Produktion von Zwei- und Dreiradfahrzeugen in Indien 2000-01 bis 2005-06
(in Millionen Fahrzeugen)



Industriepolitik, Handel und Investitionsfragen

In den vergangenen Jahrzehnten war in der staatlichen Automobilindustriepolitik zuerst eine allmähliche Lockerung und dann die völlige Beseitigung der Auflagen betreffend Auslandsinvestitionen zu beobachten. Anfang der 90er-Jahre erlaubte die Regierung ausländischen Kraftfahrzeugherstellern, Kapitalanteile in Automobilprojekten in Indien zu halten, und gestattete bald danach hundertprozentige Tochtergesellschaften. So liessen sich Honda, Hyundai, Toyota, Ford und General Motors in Indien nieder. Die Automobilpolitik (Auto Policy) der Regierung von 2002 sah die automatische Genehmigung von Auslandsinvestitionen für 100 Prozent der Kraftfahrzeug- und Teileproduktion sowie günstige Zölle vor. Ab 2000 wurden die Auflagen an die Anteile der inländisch gefertigten Teile für die Personenwagenproduktion in Indien gesenkt. So fassten Skoda und BMW, deren Fahrzeuge höhere Anteile an importierten Bestandteilen enthalten, auf dem indischen Markt Fuss.

Indien gehört heute zu den wichtigsten Standorten in der Kleinwagenproduktion; die Plattformen für Niedrigpreisautos dürften künftig ebenfalls stark zunehmen. Befördert wird dieser Trend teilweise durch den Regierungsbeschluss aus dem Jahr 2006, die Verbrauchssteuer auf Kleinwagen unter vier Metern Länge mit einem Benzinmotor bis 1,2 Liter oder einem Dieselmotor bis 1,5 Liter von 24 Prozent auf 16 Prozent zu senken. Das politische Ziel, Indien zu einem Knotenpunkt in der Kleinwagenproduktion zu machen, wird im Suzuki-Maruti-Werk in Gurgaon und in den Hyundai-Anlagen in Chennai bereits sichtbar. Tata hat mit seinem Projekt für Ultra-Low-Cost-Autos ähnliche Pläne in Aussicht gestellt; weitere Autobauer wie Renault und Toyota dürften nachziehen.

Die Landnutzungs- und Entwicklungsprobleme haben sich besonders mit der Schaffung der Sonderwirtschaftszonen (SEZ) verschärft. Solche Probleme stellten sich auch im Fall des Projekts Ultra-Low-Cost-Autos von Tata Motor, für das die Regierung des Bundesstaates West Bengal dem Unternehmen in Singur Agrarland zuwies. Bis zu 30'000 Landwirte und Bewohner von Singur, die ihr Land und ihren Lebensunterhalt zu verlieren drohen, protestierten gegen die Landumnutzung und forderten, dass das Werk nicht auf landwirtschaftlichen Flächen gebaut werden solle: Dies würde wichtige Quellen für die Nahrungsmittelproduktion und für die ländliche Beschäftigung retten, ohne die künftige Beschäftigung in der Industrie und die lokale Kraftfahrzeugproduktion zu gefährden, da es ja in der Region Alternativstandorte gibt. Die Massnahmen gegen die Bewohner von Singur wurden verschärft, nachdem im September 2006 ein Polizeiübergriff zum Tod eines Demonstranten führte.

Herausforderungen für Arbeitnehmer und Gewerkschaften

Seit den frühen 90er-Jahren führte die staatliche Politik querbeet in allen indischen Wirtschaftssektoren zu mehr Deregulierung, Flexibilisierung und Gelegenheitsarbeit. Mit der Rückendeckung der internationalen Finanzinstitutionen drängen die Arbeitgeber auf weitere Gesetzesänderungen, welche die Arbeitsmarktflexibilität steigern würden. Die Arbeitgeber haben bei ihren Anwandlungen, Arbeiter nach Belieben zu heuern und zu feuern, zwei Pfeiler des Arbeitsschutzes im Visier: das Gesetz über den Arbeitsstreit (Industrial Disputes Act) und das Vertragsarbeitsgesetz (Contract Labour, Regulation & Abolition, Act). In den insgesamt 150 Sonderwirtschaftszonen (SEZ), die die Regierung landesweit auch in der Automobilbranche geschaffen hat, ist diese Vision bereits Wirklichkeit geworden.

Nach dem Kabinettsbeschluss von Ende 2006, die verbleibenden 10,3 Prozent Regierungsanteile von Maruti Udyog zu verkaufen, zog sich der Staat als Eigentümer ganz aus der Industrie zurück, so dass der Automobilssektor heute ausschliesslich in privater Hand ist. Die indische Arbeiterbewegung, deren historische Basis im öffentlichen Sektor liegt, ist mit der schwierigen Herausforderung konfrontiert, die wachsende Anzahl Arbeitnehmer in Privatunternehmen gewerkschaftlich zu organisieren.

Die älteren Automobilunternehmen, die in indischer Hand sind, verzeichnen in der Regel einen höheren gewerkschaftlichen Organisationsgrad als jüngere ausländische oder neue inländische Betriebe. Der Working People Trade Union Council (WPTUC), ein Mitgliedsverband des IMB, engagiert sich aktiv für die Vertretung und gewerkschaftliche Organisation der Arbeitnehmer bei Ashok Leyland sowie bei Zubehörlieferanten im Bundesstaat Tamil Nadu und in anderen Regionen. Die Steel, Metal & Engineering Federation of India (SMEFI) und die Indian National Metalworkers' Federation (INMF) vertreten Arbeitnehmer bei Autoherstellern in Indien, darunter Telco (Tata), Mahindra&Mahindra, TVS und bei weiteren Produzenten von Zweiradfahrzeugen und Automobilbauelementen. Auch der über den IMB gebildete Pune Council zählt Mitglieder in der Automobilbranche. Daneben gibt es Gewerkschaften und nationale Zentralen, die zwar nicht Mitgliedsverbände des IMB sind, aber mit diesem zusammenarbeiten. Der All India Trade Union Congress (AITUC) und das Centre of Indian Trade Unions (CITU) organisieren und vertreten Arbeitnehmer in verschiedenen ausländischen Automobilbetrieben; die New Trade Union Initiative (NTUI), die den Ansatz der Industriegewerkschaft entwickeln und vertiefen möchte, konzentriert sich auf den Maschinenbau- und Metallsektor, darunter Ashok Leyland, und auf Zubehörlieferanten in ganz Indien.

Opposition der Arbeitgeber des Privatsektors gegen die gewerkschaftliche Organisation war in einigen ausländischen TNC im Automobilbereich zu beobachten bzw. wurde von diesen sogar angeführt. Polizeiliche Ausschreitungen im Juli 2005 gegen streikende Arbeiter bei Honda Motorcycle & Scooter India (HMSI), welche auf die Massenentlassungen im Gurgaon-Werk in Haryana reagierten, machten in ganz Indien Schlagzeilen und wurden nachdrücklich verurteilt. Zu Beginn des Jahrzehnts

nutzte die Geschäftsleitung des ebenfalls in Gurgaon gelegenen Maruti-Suzuki-Werks Entlassungen, Einschüchterungen und freiwillige Vorruhestandsregelungen dazu, die Gewerkschaft zu zerschlagen und die Gelegenheitsbeschäftigung zu verbreiten, wobei sie nach allgemeiner Auffassung ein Beispiel für gewerkschaftsfeindliches Verhalten der Arbeitgeber abgab.

Die Versuche der Regierungen in den Bundesstaaten, durch die Schwächung oder den Abbau des Arbeitnehmerschutzes Privatinvestitionen anzulocken, stellen die Arbeitnehmer vor weitere Herausforderungen. In einigen Fällen versuchten die Regierungsstellen, das Streikrecht der Arbeitnehmer zu beschneiden, indem sie bestimmte Unternehmen der verarbeitenden Industrie als „öffentliche Versorgungsbetriebe“ klassifizierten. 2002 bezeichnete der Bundesstaat Karnataka das Toyota-Werk in Bangalore – mitten während der gewerkschaftlichen Massnahmen gegen die Entlassung von Gewerkschaftsführern und –mitgliedern durch den Arbeitgeber – als öffentlichen Versorgungsbetrieb.

Prekäre Arbeitsverhältnisse

Vertragsarbeiter machen in vielen Automobilproduktionsbetrieben in Indien einen hohen Prozentsatz der Belegschaft aus. In einigen Montage- und Teileherstellungsbetrieben gibt es praktisch nur Arbeiter mit einem zeitlich befristeten Vertrag. Mit dem Urteil des Obersten Gerichtshofs zum Vertragsarbeitsgesetz (Contract Labour, Regulation & Abolition, Act) von 2001 wurde das wegweisende Urteil von 1997 umgestellt, wonach Vertragsarbeiter in die ständige Belegschaft übergeführt werden sollen. Die Kehrtwende des Gerichts bedeutet, dass die Vertragsarbeiter den gesetzlichen Schutz, der ihnen zuvor aus dem Arbeitsverhältnis erwuchs, verlieren.

Die Gewerkschaften leisten Sensibilisierungsarbeit und ergreifen die erforderlichen Massnahmen, um eine Entzweiung der ständigen Belegschaft und der Vertragsarbeiter zu vermeiden, und setzen sich für die Einheit aller Arbeitnehmer unabhängig von ihrem Arbeitsverhältnis ein. Dies ist grundlegend wichtig, um die Organisation zu stärken und die kollektiven Interessen der ständigen Belegschaft und der Vertragsarbeiter voranzutreiben. Zu den Aktionen und Reaktionen der Gewerkschaften gehört die Forderung, dass die Vertragsarbeiter in einem Werk in jedem Fall den betrieblichen Mindestlohn, nicht den niedrigeren staatlichen Mindestlohn, erhalten sollen. Ausserdem wird die genaue Befolgung der Gesetze über die gleiche Bezahlung für gleiche Arbeit verlangt. Aus den gemeinsamen Demonstrationen und Aktionen, an denen sich die ständige Belegschaft und die Vertragsarbeiter beteiligten, ging eine geeinte Front hervor, die den Arbeitgebern, welche eine faire und gerechte Behandlung aller Arbeitnehmer ablehnen, die Stirn bietet.

Der russische und indische Automobilsektor in der globalen Industrie

Mit der Öffnung und Integration des russischen und des indischen Kraftfahrzeugsektors in die globale Produktionskette der transnationalen Unternehmen stehen die Arbeitnehmer der beiden Länder heute weitgehend vor den gleichen Herausforderungen wie ihre Kollegen in der Automobilbranche weltweit. Zuerst handelt es sich um die Konsequenzen der Umstrukturierung, Auftragsvergabe, Gelegenheitsbeschäftigung und Flexibilisierung. Zudem müssen die Gewerkschaften auf Versuche der Arbeitgeber reagieren, die den Arbeitnehmern vorgaukeln, ihre Sicherheit und ihr Wohlergehen hingen davon ab, dass die Individuen sich an die Unternehmenslinie halten, oder die Interessen der Arbeiter als Gruppe gesehen gingen nicht über den eigenen Arbeitsplatz bzw. die Fabrikmauern hinaus.

Wie in allen Ländern hängen wirksame Reaktionen entscheidend von der Mobilisierung der geeinten Gewerkschaften ab, welche die aktive Beteiligung der jungen und alten, der weiblichen und männlichen Arbeitnehmer, der ständigen Mitarbeiter und der Vertragsarbeiter fördern und vorantreiben. Weil die Investitionen in Werksgründungen und –erweiterungen gleichzeitig zur Umstrukturierung

stattfinden, die die Arbeiter in den existierenden Werken trifft, müssen die Anstrengungen zur Stärkung der Gewerkschaftsmitgliedschaft mit dem Schutz der Arbeitsplätze und einer Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen für die Arbeiter der ganzen Branche einher gehen. Immer mehr Arbeitgeber in Russland und Indien sind entweder transnationale Arbeitgeber oder bilden Teil von gemeinsamen bzw. verbundenen Produktionsketten. Das bedeutet, dass die internationale Solidarität weiter eine Schlüsselrolle spielen muss, um das Engagement für den Gewerkschaftsaufbau auch über die Grenzen hinaus zu einen und zu festigen.

3. Beschäftigungstendenzen

In diesem Kapitel werden die aktualisierten Beschäftigungszahlen in der Kraftfahrzeugindustrie für den Zeitraum 1997 bis 2005 erläutert. Die Beschäftigung in der Automobilindustrie wird durch viele miteinander verbundene Faktoren beeinflusst, z.B. allgemeine wirtschaftliche und soziale Lage, Verteilung von Einkommen und Wohlstand, internationaler Handel und Investitionsflüsse, Produktivität und Technologie und Arbeitszeittendenzen. Wie im ersten Kapitel des Berichts genauer beschrieben, war die Automobilindustrie in den letzten Jahrzehnten mit wiederholten Umstrukturierungen konfrontiert, die weltweit weit verbreitete Auswirkungen auf die Beschäftigung zeitigten.

Veränderungen auf nationaler Ebene sehr unterschiedlich

Bei den ersten Zahlen unten handelt es sich um eine umfassende Erfassung der Arbeitnehmer in der Herstellung von Kraftfahrzeugen und -fahrzeugteilen. Generell werden alle Personen gezählt, die in einem bestimmten Jahr Voll- oder Teilzeit in oder für Unternehmen der Automobilindustrie als Produktionsarbeiter oder Angestellte arbeiteten. Die über Zeitarbeit- und Arbeitsvermittlungsgagenturen eingesetzten Beschäftigten werden je nach Land unterschiedlich erfasst. In einigen Ländern sind sehr kleine Unternehmen von der Datenerhebung ausgeschlossen. Mit Ausnahme Chinas, für welches keine vergleichbaren und verlässlichen Daten vorliegen, sind alle wichtigen Fahrzeugherstellere Länder abgedeckt.

Das System der Vereinten Nationen verfolgt das Ziel, auf einer möglichst konstanten Grundlage Statistiken zu erstellen und anzubieten. Wichtigste Datenquellen sind deshalb die ILO und die UNO, ergänzt durch einige Daten der EU und der OECD. Dabei ist zu bedenken, dass diese Datenquellen von den staatlichen Regierungen sowie von den jeweiligen Industriesensusesystemen abhängen. Die verschiedenen Länder wenden leicht unterschiedliche Definitionen und Erhebungsmethoden an. Deshalb erfordern Vergleiche von Ländern noch grössere Vorsicht als Jahresvergleiche von Tendenzen eines einzigen Landes.

In Tabelle 3.1 wird die Beschäftigung in der Automobilindustrie von 1997 bis 2005 ausgewiesen (das letzte Jahr, für das zum Zeitpunkt des Berichts Daten vorlagen). Das Anfangsjahr 1997 fällt in die Zeit vor der gravierenden Finanzkrise, welche anschliessend die Regionen Asien und Lateinamerika in Mitleidenschaft zog. Der Zeitraum 1997 bis 2005 umfasst praktisch ein Jahrzehnt tiefgreifender Umstrukturierungen in der Kraftfahrzeugindustrie. Insofern bilden die erfassten Jahre eine geeignete Basis zur Veranschaulichung der mittel- und langfristigen Tendenzen. Dabei ist zu bedenken, dass die Zahlen in Tabelle 3.1 die Auswirkungen der Umstrukturierungen, die später in mehreren grösseren Fahrzeugherstellere Länder stattfanden, darunter Belgien, Brasilien, Kanada, Deutschland, Russland, das VK, die USA u.a., nicht berücksichtigen.

Umstrukturierungen betreffen Arbeitnehmer in Industrie- und Entwicklungsländern

Die USA, das VK und Japan verzeichneten im Berichtszeitraum den markantesten Rückgang der Beschäftigtenzahlen. In den Vereinigten Staaten verloren in diesem Zeitraum bis 2005 141.000 Beschäftigte in der Automobilindustrie ihren Arbeitsplatz; das entspricht einem Rückgang um 11 Prozent. Auch die Kraftfahrzeugindustrie des Vereinigten Königreichs wurde besonders hart getroffen. Die Schliessungen und die Produktionskürzungen hatten insgesamt 53.000 Arbeitsplatzverluste, das sind 22 Prozent, zur Folge.

Tabelle 3.1: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugproduktion, 1997-2005 (in Tausend)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Argentinien	75.3	73.2	64.3	51.4	51.2	34.4	35.5	40.9	48.5
Brasilien	282.9	248.9	246.2	262.4	263.1	272.0	-	-	-
Australien	55.2	55.3	51.7	54.5	62.7	72.2	75.4	-	-
Indien	481.0	488.0	482.0	-	493.0	-	-	-	-
Indonesien	-	38.5	41.7	50.0	49.0	-	-	-	-
Japan	1,001.7	956.7	937.7	925.6	946.7	963.7	943.7	-	-
Malaysia	-	-	-	-	-	47.1	-	-	-
Südkorea	222.0	187.0	193.7	202.1	198.0	210.0	-	-	-
Thailand	59.4	77.4	77.4	101.7	-	-	-	-	-
Österreich	23.9	25.7	27.3	27.9	29.5	27.7	29.8	32.4	32.2
Belgien	54.4	55.5	53.7	-	53.5	51.7	47.9	51.2	-
Finnland	6.0	6.0	7.0	8.0	8.0	8.0	8.0	7.0	7.0
Frankreich	281.0	277.0	278.0	287.0	297.0	295.0	295.0	295.0	-
Deutschland	752.0	815.0	846.0	867.0	897.0	926.0	948.0	1,000.0	-
Italien	179.0	187.0	184.0	182.0	173.0	176.0	176.0	-	-
Niederlande	26.1	27.2	27.5	27.9	27.2	24.7	24.9	23.2	-
Portugal	31.2	39.4	37.7	32.8	31.1	32.0	33.0	36.4	35.7
Spanien	182.2	189.1	201.3	226.7	233.5	231.2	240.4	244.4	-
Schweden	68.8	70.5	72.0	77.3	77.3	73.2	-	-	-
VK	234.0	241.0	228.0	224.0	212.0	210.0	205.0	196.0	181.0
Tschech. Rep.	59.2	67.0	62.0	74.0	70.0	79.0	85.0	99.0	102.0
Ungarn	28.2	33.6	32.1	33.2	36.1	35.8	38.3	39.9	41.8
Polen	105.1	107.9	100.1	96.5	86.1	80.0	84.0	98.2	106.2
Rumänien	102.8	89.0	84.4	75.1	73.6	69.3	61.1	63.4	-
Russland	-	575.0	-	591.4	653.5	578.4	580.4	622.4	-
Slowak. Rep.	13.8	18.1	17.4	23.0	24.3	27.6	31.0	34.8	40.1
Slowenien	9.0	7.0	8.0	9.0	8.0	10.0	8.0	6.0	10.0
Ukraine	-	-	-	61.0	58.0	53.0	51.0	56.0	56.0
Kanada	151.6	162.7	167.6	172.0	163.6	166.6	171.0	168.5	-
Mexiko	385.8	486.8	518.8	600.5	531.8	528.1	509.5	520.0	-
USA	1,253.9	1,271.5	1,312.6	1,313.6	1,212.8	1,151.2	1,125.4	1,112.8	1,098.3
Iran	39.5	44.5	50.4	59.4	67.5	85.7	100.7	-	-
Südafrika	96.7	91.8	87.6	88.8	88.0	88.5	86.3	-	-
Türkei	-	-	-	138.0	142.0	164.0	178.0	161.0	-

QUELLE: LABORSTA, UNIDO, EUROSTAT, OECD

Auch in Japan nahm die Beschäftigung während des Jahres 2003 um 58.000 Arbeitsplätze ab, was einem Rückgang um 6 Prozent entspricht. Die darauffolgenden Produktionssteigerungen, die auf das Erstarken des inländischen Wirtschaftswachstums und der Exporte zurückgingen, trugen wahrscheinlich zur Stabilisierung der Beschäftigung in Japan bei. Allerdings verschlechterte sich die Arbeitsplatzqualität in vielen Fällen, da die Arbeitgeber davon absehen, Festangestellte zu entlassen, aber nur prekäre Beschäftigungsbedingungen anbieten.

Der Rückgang der Beschäftigung beschränkte sich nicht auf die fortgeschrittenen Industrieländer. Auch in Rumänien z.B. ist der Kraftfahrzeugsektor von mehreren Jahren Umstrukturierungen geprägt.

Der Zustrom von Auslandsinvestitionen und der Markteinstieg der führenden Automobilhersteller haben den Sektor grundlegend verändert und ihn voll in die bestehenden Produktionsketten der TNC integriert. Die Einführung der "lean production", die neue Arbeitsorganisation, Änderungen in der Fremdvergabe der Teileproduktion sowie die Automatisierung führten im rumänischen Automobilsektor bis 2004 zu 39.400 Arbeitsplatzverlusten, was einem Rückgang um 44 Prozent seit 1997 entspricht.

Andere Länder in der Region Mittel- und Osteuropa, z.B. die Ukraine, durchlaufen ähnliche Umstrukturierungsmuster. In Russland schlugen die Auswirkungen grösstenteils vor 1997 zu Buche, aber weitere sind nach 2005 zu erwarten.

In Argentinien führte die Finanzkrise im Verein mit der Fremdvergabepolitik der TNC zum Verlust von 26.800 Arbeitsplätzen, d.h. einer Abnahme um 37 Prozent, obwohl sich in jüngerer Vergangenheit ein Aufschwung abzeichnete. Im Nachbarland Brasilien wurde wegen ähnlicher Faktoren, die allerdings durch den vergleichsweise kräftigen Wirtschaftsaufschwung und die günstigeren Fremdvergabe- und Investitionsbeschlüsse der TNC abgemildert wurden, bis 2002 (dem letzten Jahr, für welches Zahlen vorliegen) eine Abnahme um 4 Prozent oder 10.900 Arbeitsplätze verzeichnet.

Korea und Südafrika verbuchten im Berichtszeitraum beide einen Rückgang. Die rasche Einbettung der südafrikanischen Kraftfahrzeugindustrie in die bestehenden Produktionsketten der TNC – nach den Regeln der WTO – waren neben anderen Faktoren mit dafür verantwortlich, dass zwischen dem Anfang des Berichtszeitraums und 2003 11 Prozent oder 10.400 Arbeitsplätze verschwanden.

In der Kraftfahrzeugbranche in Korea gingen zwischen 1997 und 2002 rund sechs Prozent der Arbeitsplätze, d.h. 12.000, verloren, auch wenn sich das Beschäftigungsniveau nach den Verheerungen der asiatischen Finanzkrise etwas erholte. Obwohl die Beschäftigung wieder leicht anzog, schränkten die wichtigsten Arbeitgeber in der koreanischen Automobilindustrie und ihre Zulieferer die Neueinstellung von festen Angestellten ein und wandten statt dessen vermehrt prekäre Beschäftigungspraktiken an, wobei oft illegale Gelegenheitsarbeiter beschäftigt wurden.

Profil der Beschäftigungstendenzen

Die Veränderungen der Beschäftigung lassen sich anschaulich als durchschnittliche jährliche Veränderungsrate ausdrücken.¹ Diese Rate wird für ein Land anhand der ersten und der letzten in Tabelle 3.1 angeführten Zahlen ausgerechnet. Sie misst die Grobtendenz im Berichtszeitraum und ermöglicht Vergleiche, selbst wenn die Anzahl Jahre mit verfügbaren Daten je nach Land variiert oder wenn die jährlichen Zahlen lückenhaft sind, wie z.B. für die Daten in Tabelle 3.1. Mit dieser Rate werden auch die Veränderungen der Beschäftigung in Bezug auf den Umfang des jeweiligen nationalen Kraftfahrzeugsektors gemessen. Dagegen werden etwaige Schwankungen des Beschäftigungsstandes eines Landes in den dazwischen liegenden Jahren nicht erfasst. Es sei nochmals betont, dass die hier angegebene "Tendenz" sich allein auf den Berichtszeitraum bezieht und nicht als Basis für Zukunftsprognosen dienen soll.

In Tabelle 3.1 wird die durchschnittliche Wachstums- bzw. Verringerungsrate der Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie ausgewiesen. Die aufstrebenden Produktionsregionen in Südostasien, Mitteleuropa, im südlichen Europa, in Iran und Mexiko verzeichneten eine Zunahme. Die Beschäftigung im Automobilsektor in Thailand z.B. legte zwischen 1997 und 2000 um 20 Prozent jährlich zu. Auch der Iran verzeichnete mit durchschnittlich jährlich 17 Prozent mehr Arbeitsplätzen in den sechs Jahren bis 2003 ein robustes Wachstum.

¹ Die jährlichen Veränderungsdaten werden auf einer konsolidierten Basis errechnet.

In den mitteleuropäischen Ländern, darunter die Slowakische Republik, die Tschechische Republik, Ungarn und Slowenien, nahm die Beschäftigung infolge des konstanten Zustroms von Investitionen transnationaler Montage- oder Zuliefererunternehmen der Kraftfahrzeugbranche zu. Auch einige westeuropäische Länder, darunter Deutschland, Österreich und Spanien, verzeichneten im Berichtszeitraum kräftige Wachstumsraten, während Italien, Belgien und das VK einen Rückgang um durchschnittlich knapp ein Prozent jährlich auswies.

Beschäftigung in der Montage gegenüber dem Autoteilesektor rückläufig

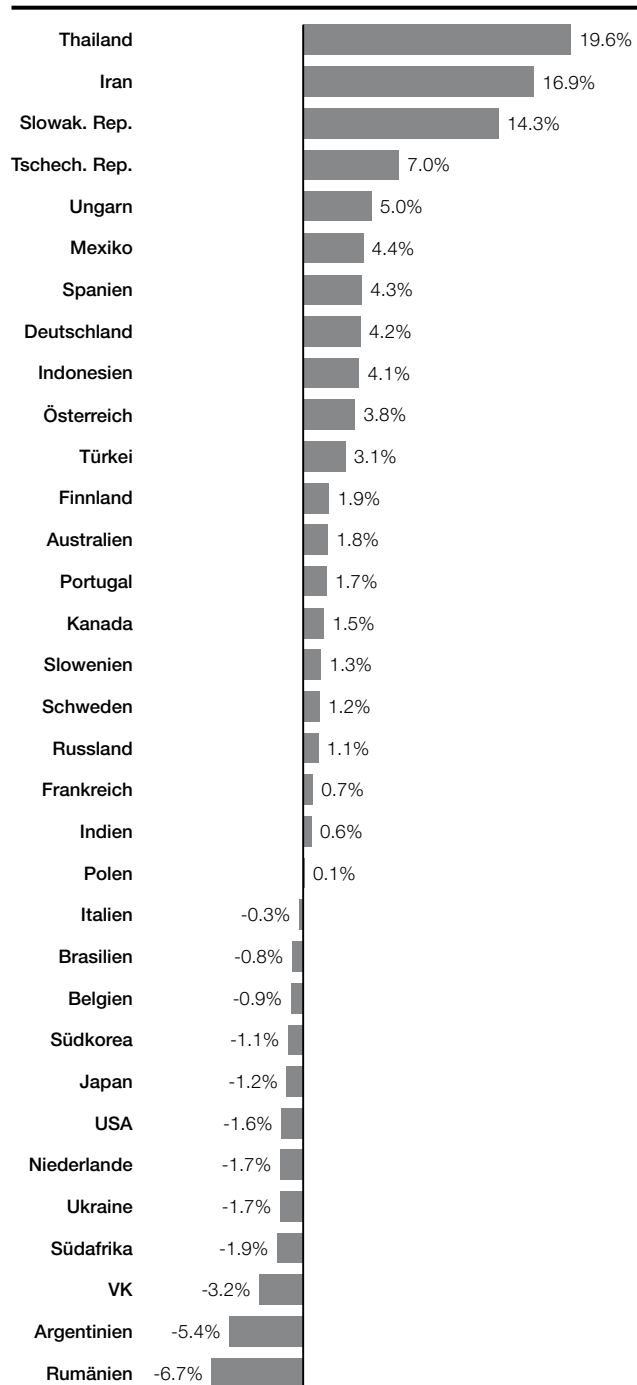
Global gesehen wies die Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie im Autoteilesektor generell und auch gegenüber der Anzahl Arbeiter im Montagesektor (einschliesslich Motoren und Karosserien) einen Aufwärtstrend auf. Zwei Faktoren waren für die Zunahme der Beschäftigung im Kraftfahrzeigteilesektor mit verantwortlich: Erstens die Steigerung der durchschnittlichen Anzahl Teile pro Fahrzeug, zweitens das anhaltende Drängen der Montageunternehmen auf Fremdvergabe und Untervergabe von Arbeit.

Allgemein hat der Wert der Bauteile von in den Industrieländern gekauften Kraftfahrzeugen im Laufe der Zeit zugenommen, weil verbesserte Sicherheits- und

Umweltkontrolltechnologien eingebaut und weitere von einer kaufkräftigeren Kundschaft nachgefragte Automobilausrüstungsteile und –zubehör angeboten wurden. Besonders der Gehalt an elektronischen und elektrischen Bauteilen ist kontinuierlich angestiegen. Wie an anderer Stelle des Berichts beschrieben, umfasst dieses Segment der Automobilproduktionskette Teile wie z.B. Kabelbäume, die in relativ arbeitsintensiven Verfahren gefertigt werden.

Der zweite Hauptgrund für die sich verändernden Beschäftigungsmuster in der Kraftfahrzeugindustrie sind die anhaltenden Bemühungen der globalen Automobilkonzerne um Fremdvergabe und Untervergabe

Grafik 3.1: Durchschnittliche jährliche Veränderungen im Berichtszeitraum 1997-2005



von Arbeit, um die Disparitäten hinsichtlich der Lohn- und Arbeitsbedingungen zwischen Montage- und Teilesektor auszunutzen. Auch die bestplatzierten Montagewerke, die ihre eigenen Zuliefererketten managen, setzen zunehmend auf die Fremd- und Untervergabe von Arbeit, um diese Disparitäten auszunutzen.

Tabelle 3.2: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugmontage, einschliesslich Motoren und Karosserien, 1997-2004 (in Tausend)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Argentinien	28.6	28.7	20.8	20.5	18.0	-	-	-
Brasilien	155.6	130.1	130.6	136.0	136.9	135.0	-	-
Australien	27.9	28.3	26.0	26.8	33.2	38.3	40.0	-
Indien	-	95.3	109.4	93.0	85.4	85.3	-	-
Indonesien	-	17.5	17.8	22.4	20.9	22.0	24.2	-
Japan	237.9	234.3	221.6	217.2	200.4	190.6	-	-
Malaysia	-	-	-	16.7	18.2	24.3	-	-
Südkorea	103.1	92.7	85.4	83.5	77.3	82.5	-	-
Thailand	59.4	77.4	77.4	101.7	-	-	-	-
Österreich	20.0	17.7	18.6	17.8	19.1	17.6	18.5	20.0
Belgien	46.1	46.4	43.6	44.0	43.2	-	38.3	-
Finnland	6.1	6.5	6.4	6.7	6.7	6.7	6.6	-
Frankreich	198.5	189.9	192.9	180.4	186.0	196.3	201.0	196.5
Deutschland	442.3	549.5	565.9	571.1	568.4	570.3	565.8	567.9
Italien	114.7	112.6	103.3	99.1	85.4	80.5	75.2	81.8
Niederlande	21.0	21.8	22.0	22.2	21.5	19.2	18.9	18.6
Portugal	13.3	13.6	12.2	13.0	12.3	11.8	11.4	10.2
Spanien	88.6	92.6	93.7	97.9	93.7	90.9	91.2	89.1
Schweden	51.3	48.4	53.5	53.5	53.9	53.2	-	-
VK	148.4	149.9	126.7	129.5	121.8	121.7	116.8	-
Tschech. Rep.	34.5	-	-	-	-	33.4	-	-
Ungarn	-	-	-	-	-	-	-	-
Polen	60.7	57.0	48.4	43.0	33.9	27.1	27.2	-
Rumänien	-	-	-	35.0	33.4	30.0	21.4	17.1
Russland	-	-	407.4	398.9	385.0	505.4	447.5	-
Slowak. Rep.	9.0	9.4	9.2	10.0	10.1	12.5	12.9	-
Slowenien	4.6	4.6	4.0	4.0	4.0	4.0	3.7	-
Ukraine	-	-	-	-	-	-	-	-
Kanada	69.1	71.1	77.0	73.7	70.3	69.4	-	-
Mexiko	83.9	92.9	94.2	98.5	-	-	-	-
USA	528.5	536.4	544.5	532.8	484.4	508.1	-	-
Iran	23.6	26.4	29.3	34.1	38.8	44.1	47.5	-
Südafrika	43.6	40.9	42.3	43.1	41.7	39.9	-	-
Türkei	27.8	30.4	27.6	30.9	29.1	-	-	-

QUELLE: UNIDO, EUROSTAT

Tabelle 3.3: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteile –und -zubehörindustrie, 1997-2004 (in Tausend)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Argentinien	25.8	26.8	23.4	20.8	19.8	-	-	-
Brasilien	138.5	130.1	127.0	139.2	138.4	151.7	-	-
Australien	27.3	27.0	25.7	27.7	29.5	33.9	35.4	-
Indien	-	162.2	179.3	165.1	165.9	182.7	-	-
Indonesien	-	20.9	23.7	27.4	28.6	37.0	39.4	-
Japan	531.0	518.8	501.8	504.5	484.9	490.6	-	-
Malaysia	-	-	-	18.0	21.2	22.8	-	-
Südkorea	118.9	94.3	108.3	118.6	120.7	127.5	-	-
Thailand	-	-	-	-	-	-	-	-
Österreich	5.9	9.7	9.5	11.2	11.2	10.5	11.0	13.1
Belgien	7.7	8.1	8.6	9.5	10.4	10.0	10.7	-
Finnland	1.0	0.8	0.8	0.8	0.7	0.8	0.8	-
Frankreich	77.7	79.3	80.8	96.7	99.9	87.0	86.6	82.7
Deutschland	256.5	257.1	269.8	284.6	293.8	302.7	300.8	304.2
Italien	73.2	74.4	74.7	76.6	85.8	86.9	86.0	82.3
Niederlande	5.0	5.3	5.5	5.7	5.6	5.5	6.1	4.6
Portugal	10.8	9.8	12.1	15.1	11.0	12.2	11.5	12.3
Spanien	60.2	61.0	64.0	66.8	67.1	70.9	72.3	72.7
Schweden	17.6	22.2	18.6	23.8	23.5	20.1	-	-
VK	101.0	100.2	96.0	100.1	97.3	98.4	89.8	-
Tschech. Rep.	27.4	31.2	36.1	36.1	50.2	55.9	56.7	-
Ungarn	20.4	22.7	21.4	22.0	24.8	25.3	27.9	28.6
Polen	39.2	45.1	48.6	49.9	48.0	49.0	52.3	-
Rumänien	-	-	-	40.1	40.3	39.3	39.7	46.3
Russland	-	-	126.1	136.5	151.7	72.9	102.7	-
Slowak. Rep.	4.8	4.7	4.9	4.7	5.7	6.8	10.0	-
Slowenien	2.8	2.7	2.7	2.9	3.0	3.3	3.4	-
Ukraine	-	-	-	-	-	-	-	-
Kanada	79.0	79.2	83.7	77.4	78.7	77.1	-	-
Mexiko	39.3	45.1	45.9	49.8	-	-	-	-
USA	516.1	523.9	524.2	528.3	482.6	471.2	-	-
Iran	15.9	18.1	21.1	25.3	28.7	41.6	53.2	-
Südafrika	34.0	36.2	35.5	36.1	36.7	34.4	-	-
Türkei	17.2	17.8	16.5	18.1	18.3	-	-	-

QUELLE: UNIDO, EUROSTAT

In Tabellen 3.2 und 3.3 werden die Beschäftigtenzahlen des Automobilmontagesektors (einschliesslich Motoren und Karosserien) sowie des Kraftfahrzeugteile- und Zubehörsektors angegeben. Der Berichtszeitraum umfasst die Jahre 1997 bis 2004 (letztes Jahr, für welches zum Berichtszeitpunkt Daten vorlagen). Die Daten werden pro Land angegeben, ausgenommen China, für welches keine vergleichbaren Daten verfügbar sind. Die wichtigste Datenquelle sind die Vereinten Nationen, weitere Daten stammen von der EU.²

² Die Daten in Tabelle 3.1 stammen hauptsächlich aus der ILO-LABORSTA, die wichtigste Datenquelle für Tabellen 3.2 und 3.3 ist UN-UNIDO. Für alle erfassten Länder, ausgenommen Indien und Mexiko, stimmen die in Tabelle 3.1 ausgewiesenen Gesamtbeschäftigtenzahlen in der Industrie – wenn auch nicht immer genau – mit der Gesamtangabe überein, die sich aus der Addition der Zahlen in Tabellen 3.2 und 3.3 ergibt. Wie die IAO feststellt, zeigt sich darin die Schwierigkeit, einheitliche Schätzungen des Beschäftigungsniveaus in der Kraftfahrzeugindustrie, einschliesslich der Hersteller (Endmontage) und Zulieferer, zu erzielen (siehe Kapitel 2 des IAO-Berichts, Automotive industry trends affecting component suppliers, 2005).

Die Ergebnisse lassen ersehen, dass die Beschäftigung im Montagesektor in 17 der 32 in Tabelle 3.2 angeführten Länder zurückgegangen ist, für weitere sieben Länder weitgehend unverändert geblieben oder um weniger als 10 Prozent angestiegen ist. Mit anderen Worten: Für zwei Drittel der dargestellten Länder ist die Beschäftigung im Montagesektor im Berichtszeitraum gesunken oder auf dem gleichen Stand geblieben.

Für den Sektor Kraftfahrzeugteile und –ausrüstungen dagegen ist wie in Tabelle 3.3 dargestellt die Beschäftigung in 24 der 32 aufgeführten Länder angestiegen und in vier weiteren nur unerheblich gesunken. Nur in fünf Ländern – Argentinien, Japan, im VK, Russland und in den USA – war die Beschäftigung im Kraftfahrzeugteilesektor stark rückläufig.

Die Tendenzen verdeutlichen die Probleme bei der Organisation und Stärkung der Gewerkschaften im Sektor der Teilezulieferer. Diese Herausforderung muss in enger Verbindung zwischen den Arbeitnehmern und den Gewerkschaften der Teileindustrie und der übrigen Industriesegmente bewältigt werden. Dabei ist es entscheidend wichtig, die Gewerkschaftsstrukturen zusammenzuschliessen und einheitliche Strategien zu schmieden, welche diese Verbindung fördern und vorantreiben.

4. Profil der Weltproduktion

In über 40 Ländern überall auf der Welt montieren Automobilarbeiter Personenkraftwagen, Lastwagen und Nutzfahrzeuge. Die Produktion dagegen konzentriert sich auf eine relativ kleine Gruppe wichtiger Fahrzeugherstellerländer, von denen die fünf grössten 57 Prozent der Weltproduktion bestreiten. Der Anteil der zehn grössten Länder beträgt 77 Prozent, die 20 Spitzenreiter produzieren 94 Prozent. Mit dem Aufkommen der neuen aufstrebenden Produzentenländer hat sich die Fahrzeugproduktion mit der Zeit stärker geografisch gestreut; diese Tendenz dürfte sich weiter festigen. Zur Veranschaulichung: Vor knapp einem Jahrzehnt trugen die fünf grössten Länder 61 Prozent zur weltweiten Gesamtproduktion bei, während 80 Prozent auf die Top 10 entfielen.

Wenn Fertigfahrzeuge die Endmontage verlassen, beinhalten sie eine breite und komplexe Palette an gefertigten Teilen und Bauelementen, wovon einige bei in der Nähe gelegenen Autoteilehersteller-Betrieben in Zuliefererparks beschafft und andere aus weiter entfernten Orten des Landes bzw. anderer Länder oder Regionen hertransportiert werden. Wie an anderer Stelle im Bericht dargestellt, entfällt in den meisten Kraftfahrzeugherstellerländern weniger als die Hälfte der Gesamtbeschäftigung auf die Automobilendmontage: Die Betrachtung der Anzahl der in einem bestimmten Land fertig montierten Fahrzeuge allein liefert zwar wichtige, aber nur teilweise Hinweise für die Triebkräfte der Beschäftigung in einer Region. Die Anlagen, in denen Automobilarbeiter Motoren, Getriebe und weitere Bauteile planen und herstellen, sind hier trotz ihrer wichtigen Rolle nicht aufgeführt.

Die umfassende Integration der Bauteileherstellung, der Forschungs- und Designabläufe sowie aller wertsteigernden Tätigkeiten wie Maschinen- und Werkzeugbau u.ä. fördern die Entwicklung des Kraftfahrzeugsektors einer Region hinsichtlich der Arbeitsplätze in der metallverarbeitenden Industrie, der Fertigkeiten und Technologie. Das Produktionswachstum des Sektors, die Verbesserung der Fertigkeiten der Arbeiter sowie die gerechte und faire Verteilung der Gewinne hängen von der Fähigkeit der Arbeiter und ihrer jeweiligen Gewerkschaften ab, effektiv an die transnationalen und nationalen Arbeitgeber heranzugehen und sie zu mobilisieren, um in der Politik der Regierung Unterstützung zu gewinnen und zu festigen.

Vor diesem Hintergrund vermitteln die untenstehenden Daten nach Regionen und Ländern aufgeschlüsselte Informationen über die Anzahl der produzierten Kraftfahrzeuge im Zeitraum 2000-2006. Alle grossen Autoherstellerländer sind erfasst. Einige Länder werden wegen der spärlichen Daten nicht in den Tabellen aufgeführt, sondern im Text kurz beschrieben. Die regionalen Gesamtzahlen in der ersten Tabelle unten umfassen diejenigen Länder, welche in den angeführten Tabellen nach Regionen aufgelistet sind. Bei den Zahlen für 2006 handelt es sich um Prognosewerte. Das Kapitel schliesst mit einer mittelfristigen Vorschau zu den Produktionsveränderungen von 2005 bis 2012.

Produktionstendenzen weltweit und nach Regionen

Die weltweite Kraftfahrzeugproduktion ist in jüngerer Vergangenheit angestiegen und hat wie in Tabelle 4.1 dargestellt im Jahr 2006 einen neuen Höchstwert von rund 67 Millionen Fahrzeugen erreicht. Dies ist eine Zunahme um 8.6 Millionen Fahrzeuge seit 2000 und entspricht einer jährlichen Wachstumsrate von 3.9 Prozent im Berichtszeitraum. Seit 2001, als die weltweiten Gesamtzahlen unter anderem wegen der Rezession in Nordamerika zurückgingen, ist die Produktion kontinuierlich angestiegen. Anschliessend zog das generell wieder an und die Produktion überschritt im Jahr 2005 die Marke von 65 Millionen.

In Nordamerika und Westeuropa war die Produktion am Ende des Berichtszeitraums geringer als zu Beginn des Jahrzehnts, während andere Regionen eine Zunahme verzeichneten. Die Länder der Region Asien-Pazifik zusammengerechnet, ohne Japan, konnten ihre Produktion beinahe verdoppeln und erzielten ein

wenn auch begrenztes Wachstum. Die Produktion in Südamerika ist in diesem Zeitraum um rund die Hälfte angestiegen, in Osteuropa um ein Drittel. In anderen Herstellerländern, die in den Tabellen und Grafiken angeführt sind, darunter die Türkei und Südafrika, hat sich die zusammengerechnete Produktion mehr als verdoppelt.

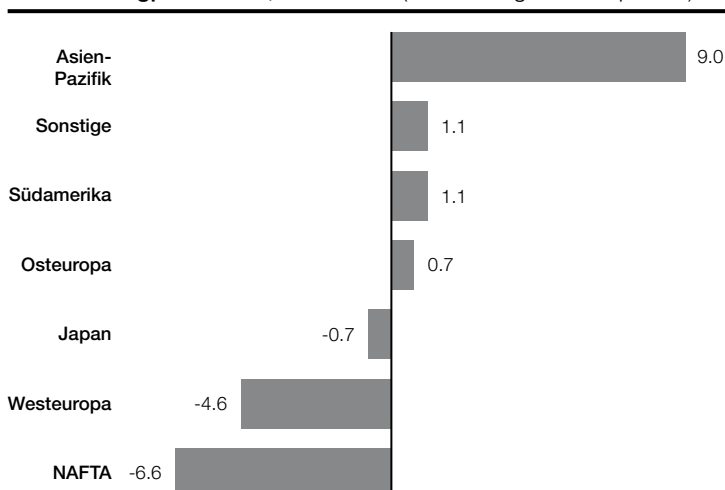
Wie Grafik 4.1 zeigt, bewirkten diese Tendenzen eine Verlagerung der weltweiten Produktionsanteile hin zu den aufstrebenden Schwellen- und Transitionsländern unter den Fahrzeugherstellerländern. Der Anteil der Region Asien-Pazifik ohne Japan stieg von 13.5 Prozent im Jahr 2000 auf 22.6 Prozent im Jahr 2006 an, was einem Zuwachs von neun Anteilspunkten in diesem Zeitraum entspricht. Der Anteil Osteuropas an der weltweiten Produktion stieg um sieben Zehntel Anteilspunkte von 4.6 auf 5.4 Prozente an. Dagegen sank der Anteil Westeuropas an der weltweiten Produktion von 29.4 auf 24.8 Prozente und verbuchte einen Verlust von 4.6 Punkten, während der Anteil der NAFTA-Länder um 6.6 Punkte auf 23.7 Prozent der weltweiten Gesamtzahlen fiel. Dabei ist zu bedenken, dass ein Prozent Anteil an der weltweiten Produktion im Jahr 2006 beinahe 700.000 Fahrzeugen entspricht; dies ist die Jahresproduktion von mehr als drei durchschnittlichen Montagewerken.

Tabelle 4.1: Weltfahrzeugproduktion nach Region, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Westeuropa	17,132	17,230	16,901	16,832	16,920	16,519	16,555
NAFTA	17,661	15,819	16,719	16,217	16,226	16,318	15,845
Südamerika	2,030	2,053	1,952	1,996	2,470	2,848	3,061
Japan	10,145	9,777	10,259	10,286	10,516	10,802	11,153
Asien-Pazifik**	7,889	7,996	9,507	11,272	12,666	13,979	15,097
Osteuropa	2,699	2,538	2,563	2,568	2,976	3,224	3,592
Sonstige	697	612	686	881	1,198	1,280	1,545
Weltweit	58,253	56,024	58,587	60,052	62,973	64,971	66,849
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Westeuropa	247	98	-329	-69	88	-400	35
NAFTA	44	-1,842	900	-502	9	92	-473
Südamerika	369	22	-101	44	474	378	213
Japan	249	-368	482	27	230	286	351
Asien-Pazifik**	929	107	1,511	1,765	1,394	1,313	1,118
Osteuropa	101	-160	24	5	409	247	368
Sonstige	123	-85	74	195	317	83	265
Weltweit	2,063	-2,229	2,562	1,466	2,920	1,998	1,878
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Westeuropa	1.5	0.6	-1.9	-0.4	0.5	-2.4	0.2
NAFTA	0.2	-10.4	5.7	-3.0	0.1	0.6	-2.9
Südamerika	22.2	1.1	-4.9	2.3	23.8	15.3	7.5
Japan	2.5	-3.6	4.9	0.3	2.2	2.7	3.3
Asien-Pazifik**	13.4	1.4	18.9	18.6	12.4	10.4	8.0
Osteuropa	3.9	-5.9	1.0	0.2	15.9	8.3	11.4
Sonstige	21.5	-12.2	12.2	28.4	35.9	6.9	20.7
Weltweit	3.7	-3.8	4.6	2.5	4.9	3.2	2.9

* Prognosen ** ohne Japan; schliesst Australien ein

Grafik 4.1: Veränderungen der Anteile der Regionen an der Weltfahrzeugproduktion, 2000-2006 (mehr/weniger Anteilspunkte)



Asien-Pazifik und Japan

Die beispiellose Expansion der Kraftfahrzeugproduktion in China bestimmte das Tempo des beeindruckenden Wachstums der Region. Wie aus Tabelle 4.2 zu ersehen ist, verzeichneten sämtliche Länder Produktionssteigerungen unterschiedlichen Ausmasses. Im Jahr 2006 stammten vier Zehntel der gesamten Fahrzeugproduktion weltweit aus den Montageanlagen dieser Region gegenüber drei Zehnteln zu Beginn des Jahrzehnts. Das Wachstum beschleunigte sich ab 2002 und die regionale Produktion betrug zusammengerechnet mindestens 1.5 Millionen Fahrzeuge jährlich. Über 90 Prozent der im Jahr 2006 in der Region montierten 26 Millionen Fahrzeuge entfielen auf die fünf Spitzenreiter Japan, China, Südkorea, Indien und Thailand.

Japan dürfte 2006 über 11 Millionen Fahrzeuge produzieren. Diese Marke wurde seit 1992 nicht mehr erreicht. Die inländische Produktion stieg ab 2001

kontinuierlich um über 1.3 Million Fahrzeuge an, während die inländische Nachfrage wieder anzog und das Wachstum und die Exporte auf einem hohen Stand blieben. Allerdings ging der Anteil Japans an der regionalen Produktion von über 50 Prozent zu Beginn des Jahrzehnts auf 40 Prozent zurück und sein Anteil an der Weltproduktion sank auf unter 17 Prozent. Die Investitionen der japanischen transnationalen Automobilkonzerne (TNC) in die Kraftfahrzeugaktivitäten der Region und weltweit spielten für diese Tendenz eine entscheidende Rolle.

Die Kraftfahrzeugproduktion in **China** überschritt im Jahr 2006 den Stand von sechs Millionen, nachdem sie erst zwei Jahre zuvor die Marke von 5 Millionen erreicht hatte. Über die Hälfte des Wachstums der Region in den sechs Jahren bis 2006 entfiel auf China. Am Ende dieses Zeitraums wurde ein Zehntel aller weltweit gebauten Fahrzeuge in China montiert. Damit liegt China hinter den USA und Japan, aber vor Deutschland auf Platz drei der grössten Autoherstellerländer. Weitere

Tabelle 4.2: Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Japan	10,144.8	9,776.7	10,258.6	10,286.0	10,516.3	10,802.1	11,153.4
China	2,069.1	2,334.4	3,335.6	4,549.2	5,070.5	5,707.7	6,614.9
Südkorea	3,115.0	2,938.7	3,147.6	3,177.9	3,469.5	3,699.4	3,732.8
Indien	974.7	1,038.7	1,080.4	1,381.5	1,658.4	1,773.3	1,921.4
Thailand	393.1	431.8	561.3	700.5	851.4	1,006.1	1,048.0
Indonesien	300.3	279.2	299.3	322.0	408.3	494.6	501.0
Malaysia	359.2	428.7	456.8	424.1	472.0	563.4	499.2
Australien	333.9	316.0	340.5	408.2	405.3	389.0	400.2
Taiwan	363.7	254.9	314.8	357.3	403.3	425.4	379.8
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Japan	249.4	-368.1	481.9	27.4	230.2	285.8	351.3
China	238.7	265.4	1,001.2	1,213.6	521.4	637.2	907.2
Südkorea	271.9	-176.3	208.8	30.3	291.6	229.9	33.4
Indien	24.5	64.0	41.7	301.1	276.9	114.8	148.1
Thailand	90.6	38.7	129.5	139.2	150.9	154.7	41.9
Indonesien	213.2	-21.1	20.1	22.8	86.3	86.2	6.4
Malaysia	55.2	69.5	28.1	-32.7	47.9	91.4	-64.2
Australien	13.1	-18.0	24.5	67.7	-2.9	-16.3	11.2
Taiwan	25.2	-108.8	59.9	42.5	46.0	22.1	-45.6
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Japan	2.5	-3.6	4.9	0.3	2.2	2.7	3.3
China	13.0	12.8	42.9	36.4	11.5	12.6	15.9
Südkorea	9.6	-5.7	7.1	1.0	9.2	6.6	0.9
Indien	2.6	6.6	4.0	27.9	20.0	6.9	8.4
Thailand	29.9	9.8	30.0	24.8	21.5	18.2	4.2
Indonesien	244.7	-7.0	7.2	7.6	26.8	21.1	1.3
Malaysia	18.2	19.4	6.6	-7.2	11.3	19.4	-11.4
Australien	4.1	-5.4	7.7	19.9	-0.7	-4.0	2.9
Taiwan	7.4	-29.9	23.5	13.5	12.9	5.5	-10.7

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006.

Investitionen aller grossen ausländischen TNC und Unternehmen mit Sitz in China werden die Expansion der Kraftfahrzeugindustrie in China in den nächsten Jahren noch stärker vorantreiben.

Südkorea erzielte im Jahr 2006 Rekordwerte: Die inländischen Montagewerke bauten rund 3.7 Millionen Personenkraftwagen, Lastwagen und Busse. Damit wurde zum fünften aufeinanderfolgenden Jahr eine Produktionssteigerung erzielt, nachdem die nationale Produktion 2001 wegen der asiatischen Finanzkrise unter die Grenze von 3 Millionen Fahrzeuge gefallen war. Rund sechs Prozent der weltweiten Produktion entfallen auf Südkorea, das damit hinter Deutschland und vor Frankreich zum fünfgrössten Herstellerland aufrückt. Die koreanischen TNC haben auch ausserhalb des Landes aktiv Kraftfahrzeugbetriebe aufgebaut, besonders in China, Indien, Mitteleuropa und in den USA. Ausländische Autohersteller wie GM, Renault, Tata und SAIC haben Eigentumsbeteiligungen in koreanischen Montagebetrieben übernommen.

In **Thailand** hat die Produktion in den letzten sechs Jahren um das Zweieinhalbfache zugenommen und damit erstmals seit 2005 die Marke von einer Million Fahrzeugen überschritten. Thailand wies in diesem Zeitraum das drittschnellste Wachstum unter den Kraftfahrzeugherstellerländern aus. Zudem spielt das Land in der Region die Rolle einer Produktionsdrehscheibe für japanische oder US-amerikanische TNC, besonders Toyota, die die Präsenz weiter ausbauen. Die TNC konzentrierten sich in erster Linie auf die leichten Nutzfahrzeuge, die drei Viertel der in Thailand montierten Fahrzeuge ausmachen.

Wie an anderer Stelle im Bericht genauer beschrieben, erobert **Indien** mit einer Verdopplung der Produktion von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen seit Beginn des Jahrzehnts rasch seinen Platz unter den Autoherstellerstandorten. Die Produktion hat knapp 2 Millionen Fahrzeuge erreicht. Grosse indische und ausländische Automobil-TNC bauen die zunehmend hochwertigen Herstellungstätigkeiten im indischen Kraftfahrzeugsektor weiter aus.

In **Indonesien** betrug die Produktion 2006 eine halbe Million Fahrzeuge. Damit befindet sich das Land zum fünften aufeinanderfolgenden Jahr auf dem Wachstumskurs. Die Montagebetriebe arbeiten mehrheitlich in Verbindung mit japanischen TNC; 80 der Produktion entfallen auf Toyota, Suzuki und Mitsubishi. Die Anzahl der in **Malaysia** produzierten und montierten Fahrzeuge überschritt im Jahr 2005 erstmals eine halbe Millionen Fahrzeuge, bevor 2006 eine Verlangsamung eintrat. Die malaysischen Fahrzeughersteller Proton und Perodua liegen knapp vor den japanischen TNC an der Spitze. In **Australien** verharnte die Produktion im Zeitraum 2003 bis 2006 bei ungefähr 400.000 Fahrzeugen. Australien verzeichnete Produktionssteigerungen bei Ford, GM/Holden und Toyota, wurde aber gleichzeitig von Kapazitätskürzungen bei Mitsubishi getroffen.

In einem anderen Land der Region, **Taiwan**, stieg die Kraftfahrzeugmontage im Jahr 2005 auf über 400.000 Fahrzeuge an, fiel jedoch 2006 unter diese Marke zurück. Die **Philippinen**, die wegen der spärlichen Daten nicht in der Tabelle aufgeführt sind, bauten in von ausländischen TNC kontrollierten Werken jährlich rund 60.000 Fahrzeuge.

NAFTA

Die wirtschaftliche Integrationsregion des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (NAFTA) umfasst die Vereinigten Staaten, Kanada und Mexiko. Die Fahrzeugproduktion der drei Länder zusammengerechnet dürfte im Jahr 2006 nach vier aufeinanderfolgenden Wachstumswahren wieder unter den Stand von 16 Millionen Fahrzeugen sinken. Während des Aufschwungs, der auf die Rezession von 2001 folgte, blieb die Produktion deutlich unter dem 2000 erreichten Stand von 17.7 Millionen Fahrzeugen. Das Defizit betraf vor allem die USA und Kanada und schuf damit Voraussetzungen, welche zu den drastischen Kürzungen der Werkskapazitäten und zu den Umstrukturierungen beitrugen.

In den **Vereinigten Staaten**, die rund sieben Zehntel der Kraftfahrzeugproduktion der Region bestritten,

war die Produktion während des gesamten Berichtszeitraums stets rückläufig: Sie sank im Jahr 2004 auf unter 12 Millionen Fahrzeuge und fiel 2006 auf den niedrigsten Stand seit 1993. Der Anteil der Vereinigten Staaten an der weltweiten Produktion ist von knapp 22 Prozent zu Beginn des Jahrzehnts auf unter 17 Prozent gesunken.

In **Kanada** bewegte sich die Jahresproduktion von 2001 bis 2006 in der Bandbreite von 2.5 Millionen bis 2.7 Millionen

Fahrzeugen. Die Gesamtproduktion der kanadischen Montagewerke wies seit dem Rekordwert von 3.1 Millionen Fahrzeugen im Jahr 1999 einen Abwärtstrend auf; die Prognosen zu den Lieferungen für 2006 liegen eine halbe Million unter diesem Wert. **Mexiko** stand gemäss den Prognosen im Jahr 2006 im Begriff, erstmals die Marke von 2 Millionen zu überschreiten. Dies hätte den früheren Rekord aus dem Jahr 2000 von 1.9 Millionen montierten Fahrzeugen übertroffen. Allerdings sank die Gesamtproduktion von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in Mexiko in der Zwischenzeit, d.h. 2003 bis 2004, auf beinahe 1.5 Millionen Fahrzeuge ab, bevor sie sich erneut erholte.

Die Umstrukturierungen in der nordamerikanischen Industrie führten in den Betrieben von GM, Ford und Chrysler in den USA und Kanada zu rückläufigen Produktionsniveaus, Kapazitäten und Beschäftigungszahlen. Gleichzeitig bauten die asiatischen und europäischen Automobil-TNC, die in der Regel nicht gewerkschaftlich organisiert sind, ihre Tätigkeiten in Nordamerika aus. Diese Arbeitgeber, darunter BMW, DaimlerChrysler, Toyota, Honda, Nissan, Subaru-Isuzu, Hyundai und KIA, pflegen zwar in ihren jeweiligen Mutterländern seit langem etablierte Beziehungen mit den Gewerkschaften, haben aber die Bemühungen der Arbeiter, Werke in den USA und in Kanada gewerkschaftlich zu organisieren, energisch abgewehrt.

Südamerika

Brasilien und Argentinien gehören zu den wichtigsten Kraftfahrzeugherstellern in Südamerika. In Venezuela, Chile und Kolumbien werden ebenfalls relativ geringe Volumina montiert.¹ Gemäss den Prognosen soll die Produktion der Region im Jahr 2006 erstmals die Grenze von 3 Millionen Fahrzeugen überschreiten, nachdem zwei

Tabelle 4.3: Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
USA	12,774	11,425	12,280	12,087	11,960	11,947	11,275
Kanada	2,963	2,535	2,633	2,553	2,712	2,688	2,554
Mexiko	1,924	1,860	1,806	1,577	1,555	1,684	2,016
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
USA	-251.3	-1,349.0	854.9	-192.6	-126.7	-13.7	-671.9
Kanada	-93.9	-428.2	98.4	-80.4	158.7	-23.6	-133.4
Mexique	388.9	-64.6	-53.3	-229.3	-22.7	129.4	332.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
USA	-1.9	-10.6	7.5	-1.6	-1.0	-0.1	-5.6
Kanada	-3.1	-14.5	3.9	-3.1	6.2	-0.9	-5.0
Mexiko	25.3	-3.4	-2.9	-12.7	-1.4	8.3	19.7

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006

Tabelle 4.4: Fahrzeugproduktion in grossen südamerikanischen Ländern, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Brasilien	1,691.2	1,817.1	1,792.7	1,827.0	2,210.1	2,528.3	2,660.3
Argentinien	339.2	235.6	159.4	169.2	260.4	319.8	400.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Brasilien	340.4	125.9	-24.5	34.4	383.0	318.2	132.0
Argentinien	34.4	-103.7	-76.2	9.8	91.2	59.4	81.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Brasilien	25.2	7.4	-1.3	1.9	21.0	14.4	5.2
Argentinien	11.3	-30.6	-32.3	6.1	53.9	22.8	25.4

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006

¹ In den meisten übrigen Ländern der Region beschränkt sich die Produktion auf die Montage von Bausätzen; diese wird in der Regel nicht als Produktion des Landes der Endmontage, sondern des Landes, das die Bauteile produziert, erfasst.

Jahre zuvor ein Produktionsstand von 2 Millionen Fahrzeugen verzeichnet wurde. Dieses Niveau blieb seit 1997 unerreicht.

Brasilien, das rund vier Fünftel der Kraftfahrzeuge des Kontinents produziert, dürfte 2006 rund 2.7 Millionen Fahrzeuge bauen und damit den früheren, erst im Vorjahr aufgestellten Rekord brechen. Damit wird Brasilien die Produktion gegenüber 1999, als das Land die Talsohle der gravierenden Wirtschaftskrise durchschritt, verdoppeln. 2005 entfielen über 80 Prozent der brasilianischen Kraftfahrzeugproduktion zusammengerechnet auf vier der rund zehn ausländischen TNC, die in Brasilien Kraftfahrzeuge bauen, nämlich VW, GM, Fiat und Ford.

In den Montagewerken in **Argentinien** wurden im Jahr 2006 rund 400.000 Fahrzeuge gebaut. Damit hat das Land seit 1998 einen Höchststand erzielt und zweieinhalb Mal mehr produziert als 2002. Die drastischen Kürzungen des 1998 Gipfelwertes von 458.000 Fahrzeugen zum Tiefstand von nur 159.000 Fahrzeugen, veranschaulichen die nun schrittweise Erholung der Industrie.

Venezuela, das im Jahr 2006 gemäss den Prognosen rund 140.000 Fahrzeuge bauen sollte, wird in Tabelle 4.4 nicht aufgeführt. GM kündigte an, die Produktion in **Kolumbien** im Jahr 2006 von 51.000 auf mindestens 100.000 Fahrzeuge zu erhöhen. Renault montiert in Kolumbien ebenfalls Bausätze für eine Reihe von Personenwagenmodellen.

Westeuropa

Westeuropa steuert rund ein Viertel zur weltweiten Kraftfahrzeugproduktion bei. Die in Tabelle 4.5 aufgeführten elf westeuropäischen Autoherstellerländer produzierten 2006 zusammengerechnet ungefähr 16.6 Millionen Fahrzeuge. Seit Ende der 60er-Jahre ist das Gesamtvolumen der

Tabelle 4.5: Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Deutschland	5,197.7	5,378.0	5,171.7	5,252.3	5,338.3	5,504.6	5,591.2
Frankreich	3,337.7	3,620.2	3,683.0	3,610.4	3,656.0	3,539.6	3,340.3
Spanien	3,032.9	2,849.9	2,855.2	3,029.7	3,012.2	2,752.5	2,736.5
VK	1,813.8	1,685.2	1,819.2	1,846.5	1,856.5	1,803.0	1,751.5
Italien	1,738.3	1,579.7	1,427.1	1,321.6	1,142.1	1,038.4	1,220.4
Belgien	998.1	1,154.0	1,027.5	875.2	868.9	896.8	924.4
Schweden	413.2	381.6	368.0	404.3	430.2	431.9	450.2
Österreich	123.3	137.8	126.8	116.0	222.8	230.9	246.2
Portugal	212.0	199.1	189.7	168.2	157.3	141.4	135.7
Niederlande	245.6	220.6	211.8	194.3	224.8	158.6	124.6
Finnland	19.6	23.8	20.6	13.4	10.5	21.6	33.8
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Deutschland	-40.2	180.3	-206.3	80.6	86.0	166.2	86.6
Frankreich	167.4	282.5	62.9	-72.6	45.6	-116.4	-199.3
Spanien	180.5	-183.0	5.4	174.5	-17.5	-259.7	-16.0
VK	-158.8	-128.5	134.0	27.2	10.1	-53.5	-51.6
Italien	37.2	-158.6	-152.6	-105.5	-179.5	-103.8	182.0
Belgien	22.5	155.9	-126.5	-152.3	-6.3	27.9	27.6
Schweden	68.7	-31.6	-13.5	36.3	25.9	1.7	18.3
Österreich	0.4	14.5	-11.0	-10.8	106.8	8.2	15.2
Portugal	6.7	-13.0	-9.4	-21.5	-10.9	-15.9	-5.7
Niederlande	-41.7	-25.0	-8.7	-17.6	30.5	-66.2	-33.9
Finnland	4.2	4.2	-3.2	-7.2	-2.9	11.1	12.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Deutschland	-0.8	3.5	-3.8	1.6	1.6	3.1	1.6
Frankreich	5.3	8.5	1.7	-2.0	1.3	-3.2	-5.6
Spanien	6.3	-6.0	0.2	6.1	-0.6	-8.6	-0.6
VK	-8.0	-7.1	8.0	1.5	0.5	-2.9	-2.9
Italien	2.2	-9.1	-9.7	-7.4	-13.6	-9.1	17.5
Belgien	2.3	15.6	-11.0	-14.8	-0.7	3.2	3.1
Schweden	19.9	-7.7	-3.5	9.9	6.4	0.4	4.2
Österreich	0.3	11.7	-7.9	-8.5	92.0	3.7	6.6
Portugal	3.3	-6.1	-4.7	-11.3	-6.5	-10.1	-4.1
Niederlande	-14.5	-10.2	-4.0	-8.3	15.7	-29.5	-21.4
Finnland	27.5	21.4	-13.5	-34.8	-21.7	105.9	56.2

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006

Montagewerke der Region in einer relativ unveränderten Bandbreite zwischen 16.5 Millionen und 17.2 Millionen – letztere Zahl wurde 2001 erreicht – geblieben. In fünf dieser elf Länder, deren Spitzenreiter Deutschland war, wurde zu Ende des Zeitraums eine höhere Produktion erzielt, während die übrigen Länder Produktionsverringerungen unterschiedlichen Ausmasses verzeichneten, wobei der stärkste Rückgang Italien betraf.

Deutschland bestritt im Jahr 2006 34 Prozent der Kraftfahrzeugproduktion in Westeuropa und konnte damit seinen Anteil gegenüber den 30 Prozent im Jahr 2000 steigern. Die umfassenden Exporte von Personenkraftwagen und die Rekordwerte in der Nutzfahrzeugproduktion trugen dazu bei, die Produktion Deutschlands im Jahr 2006 auf rund 5.6 Millionen Fahrzeuge in die Nähe der historischen Höchstwerten hochzuschrauben. Allerdings fand der Produktionsanstieg vor dem Hintergrund schwieriger Umstrukturierungen mit Auswirkungen auf mehrere Kraftfahrzeugbetriebe in Deutschland statt.

Frankreich produziert rund ein Fünftel der Fahrzeuge der Region. Die Produktion der französischen Werke fiel von einem unlängst erreichten Höchstwert, 3.7 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2003, auf 3.3 Millionen Fahrzeuge ab. Zu den erwähnenswerten Veränderungen zählen die Verringerungen der DC Smart line. Renault und PSA haben ihre Präsenz in der Herstellung ausserhalb der Region, besonders in Osteuropa und Asien, massiv ausgebaut. **Spanien**, das drittgrösste Produzentenland in Westeuropa, baute im Jahr 2006 2.7 Millionen Fahrzeuge, nachdem 2003 und 2000 Höchstwerte von knapp über 3 Millionen Fahrzeuge erreicht wurden. Die niedrigeren Produktionsmengen bei VW, Renault und PSA waren mit verantwortlich für den Rückgang, der durch Steigerungen bei Nissan Motor Iberia teilweise wettgemacht wurde.

Die Kraftfahrzeugproduktion im **Vereinigten Königreich** wurde von den Umstrukturierungen besonders hart getroffen. Sechs der acht jüngsten Schliessungen von Autowerken in Europa im Jahr 2006 betrafen das Vereinigte Königreich, zuletzt auch PSA Ryton und Rover, die letzten Kraftfahrzeugmontagewerke mit Sitz im VK. Die Produktion im VK wird gemäss den Prognosen im Jahr 2006 unter 1.8 Millionen Fahrzeuge fallen. Dieses Volumen konnte während fünf der letzten sechs Jahre gehalten werden, weil Hersteller wie BMW, Toyota u.a. die Produktion ankurbelten.

In **Italien** waren nach langen Jahren schwieriger Umstrukturierungen, die zahlreiche Arbeiter von Fiat und von dessen Zuliefererbetrieben traf, Anzeichen einer Stabilisierung der inländischen Kraftfahrzeugindustrie zu beobachten. Im Jahr 2006 stieg die Produktion auf 1.2 Millionen Fahrzeuge an. Dabei handelt es sich um den ersten jährlichen Produktionszuwachs in Italien seit dem Jahr 2000, als die Produktion 1.7 Millionen Fahrzeuge betrug. In den darauffolgenden fünf Jahren fiel die Produktion um 40 Prozent und lag 2005 auf einem Tiefstand von 1 Million Fahrzeugen, bevor sie erneut anzog. Die Kraftfahrzeugproduktion **Belgiens** erreichte im Jahr 2006 die Zahl von 924.000 Fahrzeugen und lag damit etwas über dem Stand der Vorjahre, blieb aber unter der 2002 erreichten Marke von einer Million Fahrzeugen. Nachdem VW im Jahr 2006 Produktionsverringerungen im Forest-Werk ankündigte, steht die belgische Industrie erneut unter Druck.

In **Schweden** überstieg die Produktion den 2003 erzielten Wert von 400.000 Fahrzeugen. Der Branche kam das höhere Produktionsvolumen der Nutzfahrzeughersteller Scania und AB Volvo zugute, das indessen durch den Abwärtstrend in der Personenkraftwagenproduktion teilweise abgeschwächt wurde. Wenn die Produktion von BMW dazugezählt wird, konnte **Österreich** die Automobilproduktion von 2000 bis 2006 praktisch verdoppeln und erreichte mit einer Viertelmillion Fahrzeugen einen neuen Rekordwert. Dagegen schrumpfte die Produktion in **Portugal** während des Berichtszeitraums um ein Drittel und erreichte den niedrigsten Stand seit der Mitte der 90er-

Jahre. Hauptursache waren die Kürzungen bei Autoeuropa. Der jüngste Schlag ist die angekündigte Produktionsverlagerung bei GM aus dem Werk in Azambuja.

In den **Niederlanden** nahm die inländische Montage um 50 Prozent auf 125.000 Fahrzeuge ab. Die Personenkraftwagenproduktion von Volvo bei NedCar wurde gekürzt und 2005 eingestellt. Wegen der Stärke der Nutzfahrzeugproduktion bei DAF sind jedoch auch positive Neuigkeiten zu vermelden. In Finnland bestand die Tätigkeit im Wesentlichen aus Lohnmontage bei Valmet.

Mittel- und Osteuropa

Im Fünfjahreszeitraum bis 2006 stieg die Produktion in Mittel- und Osteuropa um eine Million Fahrzeuge bzw. um 40 Prozent auf 3.6 Millionen Personenkraftwagen, Lastwagen und Nutzfahrzeuge an. Mit der Ausnahme von Russland, wo die Produktion relativ gleich blieb, verzeichneten alle grossen Kraftfahrzeugherstellerländer der Region zum Teil einen erheblichen Zuwachs wie die Tschechische Republik, Rumänien und Polen, zum Teil eine nur mässige Steigerung wie die Slowakische Republik. In der Slowakischen Republik ist kurzfristig mit einem signifikanten Anstieg zu rechnen. Die übrigen aufgeführten Länder sind Mitglieder der Europäischen Union (ausser Russland). Die Ukraine wird in der Tabelle nicht aufgelistet, obwohl unten einige Informationen vermittelt werden.

Russland ist der grösste Fahrzeugproduzent der Region. Der Beitrag Russlands unter den aufgeführten Ländern ist jedoch im Jahr 2006 von rund der Hälfte der gesamten Produktion auf einen Anteil von 35 Prozent gesunken, weil die Länder westlich Russlands in der Automobilindustrie an Bedeutung gewonnen haben. In Russland lag die Produktion im Berichtszeitraum zwischen 1.2 und 1.4 Millionen Fahrzeugen. Die Kraftfahrzeugindustrie Russlands wird in einem anderen Kapitel des Berichts genauer beschrieben.

Die Produktion in der **Tschechischen Republik** dürfte 2006 mit 832.000 Fahrzeugen – das sind 80 Prozent mehr als zu Beginn des Jahrzehnts – einen Höchstwert erreichen. Skoda VW trieb die Produktion in der Tschechischen Republik (sowie die Investitionen ausserhalb der Region) weiter voran. Das Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) Toyota-PSA baute die Aktivitäten in Kolin weiter aus. Die künftige Produktion des Hyundai-Werks in Novisice wird die inländische Produktion in den

Tabelle 4.6: Fahrzeugproduktion in Mittel- und Osteuropa, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Russland	1,217.0	1,273.0	1,229.4	1,260.6	1,373.8	1,303.9	1,273.2
Tschech. Rep.	455.5	465.3	447.1	441.7	448.3	602.7	832.0
Polen	504.0	387.1	334.1	349.9	596.0	618.9	683.7
Ungarn	181.8	89.1	202.0	187.0	171.9	176.2	262.0
Rumänien	71.7	67.0	78.2	95.3	122.2	194.8	209.6
Slowak. Rep.	145.7	140.9	141.9	115.5	132.6	149.4	201.1
Slowenien	122.9	116.1	130.0	118.0	131.6	178.0	130.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Russland	55.6	56.0	-43.5	31.1	113.3	-69.9	-30.7
Tschech. Rep.	79.4	9.8	-18.2	-5.4	6.6	154.3	229.4
Polen	-90.1	-116.9	-53.0	15.9	246.1	22.9	64.8
Ungarn	54.9	-92.7	112.9	-15.0	-15.1	4.3	85.8
Rumänien	-27.2	-4.8	11.2	17.1	26.9	72.6	14.8
Slowak. Rep.	23.9	-4.9	1.1	-26.5	17.1	16.8	51.7
Slowenien	4.8	-6.9	13.9	-12.0	13.6	46.3	-48.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Russland	4.8	4.6	-3.4	2.5	9.0	-5.1	-2.4
Tschech. Rep.	21.1	2.1	-3.9	-1.2	1.5	34.4	38.1
Polen	-15.2	-23.2	-13.7	4.7	70.3	3.8	10.5
Ungarn	43.3	-51.0	126.7	-7.4	-8.1	2.5	48.7
Rumänien	-27.5	-6.7	16.8	21.8	28.3	59.4	7.6
Slowak. Rep.	19.7	-3.3	0.7	-18.6	14.8	12.7	34.6
Slowenien	4.1	-5.6	12.0	-9.2	11.6	35.2	-26.9

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006

nächsten Jahren zu neuen Gipfeln führen.

Polen, das drittgrösste Produzentenland in der Region, erholte sich von den Einbrüchen bei Daewoo und erreichte mit einer Produktion, die im Jahr 2006 zum ersten Mal seit 1999 die Marke einer halben Million Fahrzeugen überschritt, den neuen Spitzenwert von 684.000 Fahrzeugen. Die Produktionssteigerungen in den Werken von Fiat, GM Opel und VW beflügelten diese Tendenz.

Die **Slowakische Republik** hat erhebliche Investitionen ausländischer Automobil-TNC angezogen, welche zur Zunahme der Produktion auf über eine Viertelmillion Fahrzeuge im Jahr 2006 beitrugen; für die nächsten Jahre sind weitere Steigerungen zu erwarten. Neben VW, welche in den bestehenden Anlagen mit voller Kapazität arbeiteten, startete KIA Ende 2006 die Produktion im neu errichteten Werk in der Nähe von Zilina. PSA trieb die Produktion in seinem Werk in Trnava weiter voran.

In **Rumänien** dürften die Produktionszahlen mit der weiteren Aufstockung der Produktion von Logan bei Renault Dacia erstmals über 200.000 Fahrzeuge betragen. Die geplante Übernahme und die stärkere Auslastung des ehemaligen Daewoo-Werks werden die Produktion in Rumänien weiter vergrössern.

Auch in **Ungarn** wird die Produktion im Jahr 2006 nach der Produktionssteigerung im dortigen Suzuki-Werk über 200.000 Fahrzeuge betragen, womit die Mengenverringerungen bei VW mehr als wettgemacht werden. In **Slowenien** lag die Produktion des Renault Revoz-Werks in Novo Mesto während des Jahres 2005 im Aufwind, nahm aber 2006 ab, als das Werk die Produktion eines neuen Fahrzeugmodells vorbereitete. In der **Ukraine**, die nicht in Tabelle 4.6 aufgelistet ist, trugen die hauptsächlich bei AvtoZAZ erzielten höheren Produktionsmengen dazu bei, die Montagezahl im Jahr 2005 auf 216.000 Fahrzeuge anzuheben, d.h. das Vierfache des Jahres 2002.

Sonstige Produzentenländer

Wie in Tabelle 4.7 dargestellt sind Südafrika und die Türkei wichtige Kraftfahrzeugherstellere Länder. Beide Länder dürften im Jahr 2006 Spitzenwerte in der Produktion erzielen. Die Türkei wird in den mit Ford, Renault, Fiat, Toyota und Hyundai verbundenen Werken über 900.000 Fahrzeuge produzieren. In Südafrika wird die Produktion in den Werken der meisten führenden US-amerikanischen, europäischen und asiatischen TNC, allen voran die Schwergewichte Toyota, VW, GM und Ford, mit über 600.000 Fahrzeugen beziffert.

Iran (in der Liste nicht aufgeführt) dürfte im Jahr 2006 rund 350.000 Fahrzeuge bauen. Die Zunahme um 50 Prozent gegenüber 2000 ist auf die Expansion von PSA und auf Steigerungen der Pars Khodro-Montage von Renault Logan zurückzuführen.

Tabelle 4.7: Fahrzeugproduktion in Südafrika und in der Türkei, 2000-2006

Länder**	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Türkei	394	266	338	520	794	848	941
Südafrika	303	346	348	361	404	432	605
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Türkei	117.9	-128.2	72.3	181.6	274.4	53.9	92.5
Südafrika	5.2	43.4	2.2	13.2	42.3	28.6	172.4
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Türkei	42.7	-32.5	27.2	53.7	52.8	6.8	10.9
Südafrika	1.8	14.3	0.6	3.8	11.7	7.1	39.9

* Prognosen ** Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 2006

Mittelfristige Produktionsprognosen

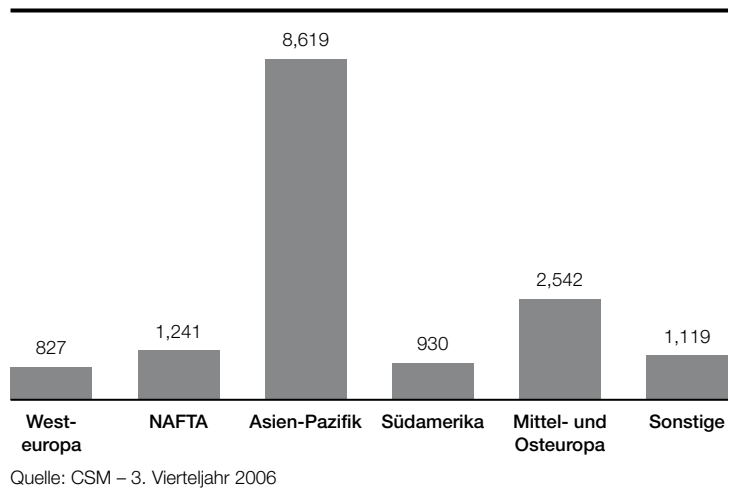
Die neben stehende Prognose zu künftigen Produktionssteigerungen für den Zeitraum 2005 bis 2012 wurde von der internationalen Kfz-Beratungsfirma CSM veröffentlicht. Obwohl Voraussetzungen eintreten können, welche die gegenwärtige Aufteilung und den Umfang der Kraftfahrzeugproduktion über die Regionen und Länder signifikant beeinflussen und verändern, vermittelt die Prognose eine aussagekräftige Momentaufnahme der Tendenzen in der Industrie weltweit und ein Bild der möglichen künftigen Entwicklungen.

Die Prognose geht von einer Steigerung der Weltfahrzeugproduktion um 15.6 Millionen Fahrzeuge, d.h. 25 Prozent, in den sieben Jahren von 2005 bis 2012 aus; damit würde sie beinahe 78 Millionen Fahrzeuge betragen, wenn alle Pläne verwirklicht werden. In Grafik 4.2 oben wird die Zunahme der Fahrzeugzahlen in den Regionen ausgewiesen.

Der prognostizierte weltweite Zuwachs von 15.6 Millionen Fahrzeugen verteilt sich wie folgt auf die Regionen: Westeuropa – 5.3 Prozent; NAFTA – 7.9 Prozent; Asien-Pazifik (ohne Japan) – 55.1 Prozent; Japan – 2.3 Prozent; Südamerika – 5.9 Prozent; Mittel- und Osteuropa – 16.3 Prozent; sonstige Länder (mit der Türkei, Südafrika und Iran) – 7.2 Prozent.

Auf China allein entfällt ein Drittel der weltweiten prognostizierten Zunahme; das ist eine Produktionssteigerung um über 5 Millionen Fahrzeuge. Die übrigen zehn grössten Produktionssteigerungen verteilen sich den Prognosen zufolge auf die folgenden Länder (mit prognostizierten Fahrzeugzahlen in Tausend): Indien (1.777), Mexiko (860), Russland (836), Südkorea (793), Thailand (777), Brasilien (685), Iran (662), Slowakische Republik (608) und Deutschland (559). 80 Prozent des gesamten prognostizierten Zuwachses entfallen auf die zehn grössten Produzenteländer.

Grafik 4.2: Prognose zu Produktionssteigerungen nach Regionen, 2005-2012



5. Überblick über den Neuwagenumsatz

Die weltweite Nachfrage nach neuen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen insbesondere aus den Entwicklungs-, Transitions- und Schwellenländern ist in den letzten Jahren infolge des Wachstums ausserhalb der Triade Westeuropa, Nordamerika und Japan angestiegen. Das vorliegende Kapitel vermittelt einen Überblick über die Unterschiede im Neuwagenumsatz¹ zwischen den Ländern und Regionen im Zeitraum 2000 bis 2006.²

Wir beschränken uns hier auf den Umsatz von neu gefertigten Fahrzeugen. Der Verkauf oder Weiterverkauf von Gebrauchtwagen wird nicht betrachtet, obwohl das Angebot an Gebrauchtwagen den Neuwagenmarkt natürlich beeinflusst. In reicheren Ländern werden Gebrauchtwagen und –lastwagen normalerweise im ursprünglichen Kaufland weiterverkauft. In vielen Entwicklungs- und Transitionsländern dagegen werden Gebrauchtwagen häufig zwecks Weiterverkauf aus reicheren Ländern oder Regionen importiert. Der Verkauf von importierten Gebrauchtwagen vergrössert zwar das lokale Angebot an erschwinglichen Fahrzeugen, erschwert aber möglicherweise die weitere Entwicklung der Neuwagenproduktion durch die lokale Automobilindustrie.

Tabelle 5.1: Weltweite Fahrzeugumsätze nach Regionen, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Westeuropa	17,102	17,096	16,595	16,354	16,839	16,913	16,968
NAFTA	20,302	20,016	19,876	19,593	19,995	20,239	19,896
Südamerika	1,932	1,968	1,619	1,579	2,047	2,281	2,544
Japan	5,980	5,907	5,792	5,824	5,763	5,751	5,808
Asien-Pazifik**	6,881	7,185	8,662	10,079	11,277	12,180	13,093
Osteuropa	2,329	2,307	2,275	2,596	2,936	2,918	3,183
Sonstige	797	612	564	717	1,023	1,129	1,212
Weltweit	55,324	55,091	55,385	56,743	59,879	61,410	62,703
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Westeuropa	-168	-6	-501	-241	485	74	55
NAFTA	639	-286	-140	-283	401	244	-343
Südamerika	200	36	-349	-40	468	234	263
Japan	119	-73	-115	32	-61	-12	57
Asien-Pazifik**	793	304	1,478	1,417	1,198	903	914
Osteuropa	-240	-22	-32	320	341	-18	265
Sonstige	176	-185	-48	153	305	107	83
Weltweit	1,518	-232	293	1,358	3,136	1,531	1,293
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Westeuropa	-1.0	-0.0	-2.9	-1.5	3.0	0.4	0.3
NAFTA	3.3	-1.4	-0.7	-1.4	2.0	1.2	-1.7
Südamerika	11.5	1.9	-17.7	-2.5	29.6	11.4	11.5
Japan	2.0	-1.2	-1.9	0.5	-1.1	-0.2	1.0
Asien-Pazifik**	13.0	4.4	20.6	16.4	11.9	8.0	7.5
Osteuropa	-9.4	-0.9	-1.4	14.1	13.1	-0.6	9.1
Sonstige	28.4	-23.2	-7.8	27.2	42.6	10.4	7.3
Weltweit	2.8	-0.4	0.5	2.5	5.5	2.6	2.1

* Prognosen ** ohne Japan; schliesst Australien und Neuseeland ein.

¹ In diesem Bericht wird der Begriff "Umsätze" benutzt; in vielen Ländern beziehen sich die Daten indessen auf "Neuzulassungen". Die beiden Begriffe werden als austauschbare Begriffe verwendet. Erfasst werden hier die Umsätze von Personenkraftwagen, Lastwagen und Bussen. Nicht inbegriffen sind Zwei- oder Dreiradfahrzeuge und Traktoren. Für manche Länder liegen keine Daten zu den Umsätzen oder Zulassungen vor. Die Gesamtwerte in den Tabellen beziehen sich nur auf die angeführten Länder. Für nähere Einzelheiten zu den Quellen und Methoden siehe Anhang: Anmerkungen zu Daten.

² Bei den Zahlen für 2006 handelt es sich um Prognosen.

Alle grossen Märkte werden hier behandelt, aber es liegen nicht für alle Länder Daten vor. Die Gesamtzahlen in Tabelle 5.1, welche den Umsatz nach Region ausweist, umfassen deshalb nur die in der detaillierten Tabelle der jeweiligen Regionen (weiter unten in diesem Kapitel) aufgelisteten Länder.³

Tendenzen im Neuwagenumsatz weltweit und nach Regionen

Der weltweite Fahrzeugumsatz dürfte 2006 rund 63 Millionen Fahrzeuge betragen und damit wie in Tabelle 5.1 dargestellt zum fünften aufeinanderfolgenden

Jahr einen neuen Höchststand erreichen. Nach dem konjunkturellen Tief in den Jahren 2001-2002 und nach der darauffolgenden allmählichen Erholung nahm der weltweite Umsatz ab 2003 um mindestens 1.3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr zu.

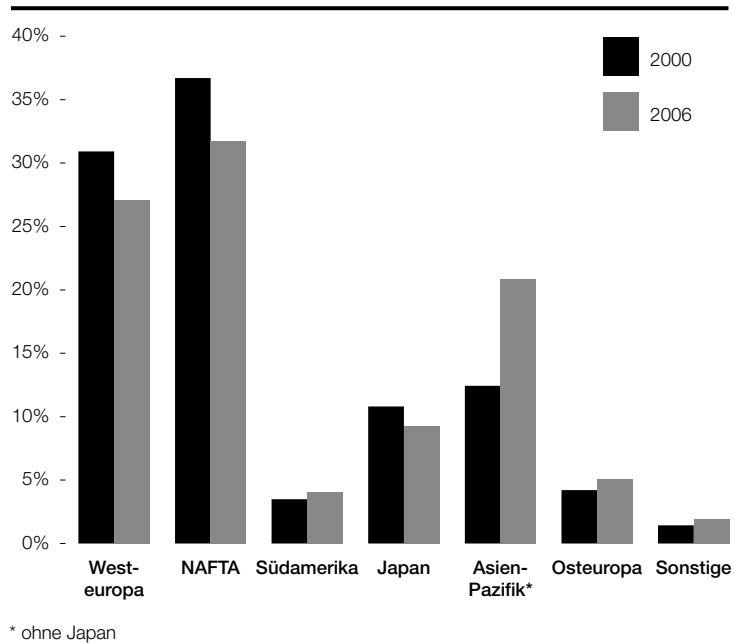
Diese Entwicklung ist weitgehend auf den starken Anstieg des Neuwagenumsatzes in der Region Asien-Pazifik, der von der Marktexpansion in China beflügelt wurde, zurückzuführen. Zwischen 2000 und 2006 waren zudem in den übrigen Regionen, ausgenommen Westeuropa, Nordamerika und Japan, eine deutliche Erholung und Wachstumsraten von mindestens einem Drittel gegenüber dem Anfang des Jahrzehnts festzustellen. Dagegen verbuchten die Regionen der Triade im Berichtszeitraum um ein bis drei Prozent rückläufige Umsätze.

Asien-Pazifik

Die Region mit Japan erzielte im Jahr 2006 insgesamt Umsätze von knapp 19 Millionen Fahrzeugen, während es zu Beginn des Jahrzehnts knapp 12 Millionen waren. China macht das Gros des Zuwachses aus. Ohne China kletterten die Gesamtumsätze der Region um 14 Prozent auf 12.2 Millionen. Die Umsätze konzentrierten sich relativ stark auf die fünf grössten nationalen Märkte, auf die knapp neun von zehn in der Region verkauften Fahrzeuge entfielen.

Ausser Japan, Südkorea und Taiwan erzielten alle in Tabelle 5.2 aufgeführten Länder im Berichtszeitraum eine Steigerung des Neuwagenumsatzes. Der chinesische Markt nahm um über das Dreifache zu, der thailändische um das Anderthalbfache und der indische Markt um beinahe das Doppelte. In Malaysia stiegen die Umsätze um 50 Prozent und in Australien um knapp 25 Prozent. Japan dagegen verzeichnete eine Abnahme des Umsatzes um drei Prozent, Südkorea einen drastischeren Rückgang um 15 Prozent und Taiwan um knapp sieben Prozent.

Grafik 5.1: Anteile der Regionen an den weltweiten Kraftfahrzeugumsätzen, 2000-2006



³ Der Leser hat wohl festgestellt, dass die weltweiten Gesamtzahlen für die Umsätze von Neuzulassungen unter den Gesamtzahlen für die Produktion, die anderswo in diesem Bericht angegeben werden, liegen. Dies hat im Wesentlichen drei Gründe: 1. Fehlende Daten zu den Umsätzen in manchen Ländern der Welt; 2. Bestimmte Fahrzeuge werden aus Gründen der Bausatzmontage doppelt gezählt; 3. Bestimmte Fahrzeuge werden für das Inventar zum späteren Verkauf produziert. Für nähere Einzelheiten zu den Quellen und Methoden siehe Anhang: Anmerkungen zu Daten.

Die Region ohne Japan steigerte ihren Anteil an den weltweiten Fahrzeugumsätzen von rund 12 Prozent auf beinahe 21 Prozent. Der Anteil Japans dagegen sank von knapp 11 Prozent auf gute neun Prozent.

Tabelle 5.2: Fahrzeugumsätze in der Region Asien-Pazifik, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
China	2,088.6	2,395.5	3,339.6	4,495.4	5,235.2	5,750.5	6,633.3
Japan	5,980.2	5,906.8	5,792.2	5,823.9	5,762.7	5,750.8	5,807.6
Indien	992.7	957.2	988.1	1,270.4	1,579.8	1,693.2	1,965.1
Südkorea	1,430.5	1,451.5	1,622.3	1,318.3	1,094.7	1,142.6	1,227.7
Australien	787.1	772.7	824.3	909.8	955.2	988.1	973.4
Thailand	262.2	297.1	412.8	526.7	601.5	687.5	695.5
Malaysia	357.6	412.6	450.4	423.7	487.6	560.9	533.5
Taiwan	446.2	382.7	465.5	505.4	557.3	513.4	416.6
Indonesien	300.8	299.5	330.2	370.0	483.1	533.5	343.2
Singapur	57.3	64.1	59.5	75.3	96.1	108.9	106.8
Neuseeland	74.6	75.4	84.1	91.8	98.5	103.4	102.0
Philippinen	83.6	76.7	85.6	92.7	88.1	97.6	96.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
China	256.1	306.9	944.1	1,155.8	739.8	515.3	882.9
Japan	118.7	-73.3	-114.6	31.7	-61.3	-11.9	56.9
Indien	20.4	-35.5	30.9	282.4	309.4	113.4	271.9
Südkorea	157.4	21.0	170.8	-304.0	-223.7	47.9	85.1
Australien	0.3	-14.4	51.6	85.5	45.4	32.8	-14.7
Thailand	43.9	34.9	115.7	113.8	74.9	86.0	8.0
Malaysia	52.8	55.0	37.8	-26.6	63.9	73.3	-27.4
Taiwan	24.0	-63.5	82.9	39.9	51.9	-43.9	-96.8
Indonesien	207.0	-1.2	30.7	39.8	113.1	50.4	-190.3
Singapur	19.3	6.8	-4.6	15.8	20.8	12.8	-2.1
Neuseeland	2.3	0.9	8.7	7.7	6.7	4.9	-1.4
Philippinen	9.2	-7.0	8.9	7.1	-4.6	9.5	-1.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
China	14.0	14.7	39.4	34.6	16.5	9.8	15.4
Japan	2.0	-1.2	-1.9	0.5	-1.1	-0.2	1.0
Indien	2.1	-3.6	3.2	28.6	24.4	7.2	16.1
Südkorea	12.4	1.5	11.8	-18.7	-17.0	4.4	7.4
Australien	0.0	-1.8	6.7	10.4	5.0	3.4	-1.5
Thailand	20.1	13.3	39.0	27.6	14.2	14.3	1.2
Malaysia	17.3	15.4	9.2	-5.9	15.1	15.0	-4.9
Taiwan	5.7	-14.2	21.7	8.6	10.3	-7.9	-18.9
Indonesien	220.6	-0.4	10.2	12.0	30.6	10.4	-35.7
Singapur	50.6	11.9	-7.2	26.5	27.7	13.3	-2.0
Neuseeland	3.2	1.2	11.5	9.1	7.3	5.0	-1.4
PHILIPPINEN	12.4	-8.3	11.6	8.3	-5.0	10.8	-1.3

* Prognosen

Westeuropa

In Westeuropa erreichten die Gesamtumsätze im Jahr 2006 17 Millionen Fahrzeuge und lagen damit am oberen Ende der relativ engen Bandbreite von 16.3 bis 17.1 Millionen Fahrzeugen, in der sich die Umsätze der Region im Berichtszeitraum bewegten. Acht der 18 in Tabelle 5.3 aufgeführten Länder verzeichneten einen Zuwachs. Angesichts der Bevölkerungsverteilung auf dem Kontinent ist es nicht erstaunlich, dass rund vier Fünftel aller in Westeuropa umgesetzten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge auf die fünf grössten nationalen Fahrzeugmärkte entfallen.

In Deutschland und in Italien waren die konjunkturellen Marktschwankungen während des Berichtszeitraumes geringer als in anderen Ländern Westeuropas. Die übrigen Länder verzeichneten in den sechs Berichtsjahren Auf- und Abbewegungen mit Differenzen im zweistelligen Prozentbereich zwischen den Höchst- und Niedrigstwerten. Der Anteil Westeuropas an den weltweiten Fahrzeugumsätzen ging von knapp 31 Prozent zu Beginn des Jahrzehnts im Jahr 2006 auf 27 Prozent zurück.

Tabelle 5.3: Fahrzeugumsätze in Ländern in Westeuropa, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Deutschland	3,693.9	3,638.3	3,523.5	3,501.7	3,550.2	3,614.9	3,708.1
VK	2,519.7	2,772.2	2,885.9	2,942.7	2,957.2	2,825.7	2,693.8
Frankreich	2,611.1	2,751.0	2,606.0	2,440.7	2,473.6	2,547.9	2,554.5
Italien	2,714.9	2,709.6	2,641.7	2,529.5	2,550.0	2,521.0	2,545.8
Spanien	1,712.8	1,752.4	1,636.9	1,716.1	1,891.4	1,959.6	1,937.0
Belgien	583.9	561.8	524.5	519.2	552.6	552.7	592.7
Niederlande	712.0	631.7	606.2	579.9	585.3	545.9	564.7
Österreich	347.4	327.5	309.4	334.3	350.8	346.9	343.1
Schweden	329.0	281.8	289.2	295.5	301.6	316.1	327.2
Schweiz	346.7	347.6	322.9	296.2	293.8	289.4	294.6
Griechenland	313.2	301.0	287.0	275.9	313.8	293.4	289.5
Portugal	451.0	369.0	310.8	263.2	274.2	281.6	268.4
Irland	276.8	207.6	194.4	179.7	188.6	213.7	227.8
Dänemark	149.5	132.2	148.5	133.9	173.0	212.3	225.1
Finnland	148.2	127.5	135.4	166.2	164.8	168.1	166.4
Norwegen	133.0	129.4	117.2	121.2	154.1	152.6	153.5
Luxemburg	45.9	48.3	48.7	48.6	52.1	53.2	55.7
Island	13.6	7.2	6.9	9.7	12.0	18.1	20.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Deutschland	-431.8	-55.6	-114.9	-21.8	48.5	64.7	93.2
VK	34.0	252.5	113.7	56.8	14.5	-131.5	-131.9
Frankreich	29.2	139.9	-145.0	-165.3	32.9	74.4	6.6
Italien	168.6	-5.3	-67.9	-112.2	20.5	-29.1	24.8
Spanien	-41.5	39.6	-115.5	79.2	175.3	68.2	-22.6
Belgien	21.6	-22.1	-37.3	-5.3	33.4	0.1	40.1
Niederlande	-16.5	-80.2	-25.5	-26.4	5.4	-39.4	18.8
Österreich	-1.0	-19.9	-18.2	25.0	16.5	-3.9	-3.8
Schweden	-2.0	-47.2	7.3	6.3	6.1	14.5	11.1
Schweiz	2.0	0.9	-24.7	-26.7	-2.4	-4.4	5.2
Griechenland	29.7	-12.1	-14.0	-11.1	37.9	-20.3	-3.9
Portugal	19.4	-82.0	-58.2	-47.7	11.0	7.4	-13.2
Irland	63.8	-69.1	-13.2	-14.7	8.8	25.2	14.0
Dänemark	-34.0	-17.3	16.3	-14.6	39.1	39.3	12.8
Finnland	-8.0	-20.7	7.9	30.9	-1.5	3.4	-1.7
Norwegen	-1.3	-3.7	-12.1	4.0	32.8	-1.5	0.9
Luxemburg	1.3	2.5	0.4	-0.1	3.6	1.0	2.5
Island	-1.8	-6.3	-0.3	2.8	2.3	6.1	2.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Deutschland	-10.5	-1.5	-3.2	-0.6	1.4	1.8	2.6
VK	1.4	10.0	4.1	2.0	0.5	-4.4	-4.7
Frankreich	1.1	5.4	-5.3	-6.3	1.3	3.0	0.3
Italien	6.6	-0.2	-2.5	-4.2	0.8	-1.1	1.0
Spanien	-2.4	2.3	-6.6	4.8	10.2	3.6	-1.2
Belgien	3.8	-3.8	-6.6	-1.0	6.4	0.0	7.2
Niederlande	-2.3	-11.3	-4.0	-4.3	0.9	-6.7	3.4
Österreich	-0.3	-5.7	-5.5	8.1	4.9	-1.1	-1.1
Schweden	-0.6	-14.3	2.6	2.2	2.1	4.8	3.5
Schweiz	0.6	0.3	-7.1	-8.3	-0.8	-1.5	1.8
Griechenland	10.5	-3.9	-4.7	-3.9	13.7	-6.5	-1.3
Portugal	4.5	-18.2	-15.8	-15.3	4.2	2.7	-4.7
Irland	30.0	-25.0	-6.4	-7.6	4.9	13.3	6.6
Dänemark	-18.5	-11.5	12.3	-9.8	29.2	22.7	6.0
Finnland	-5.1	-13.9	6.2	22.8	-0.9	2.0	-1.0
Norwegen	-1.0	-2.8	-9.4	3.4	27.1	-1.0	0.6
Luxemburg	2.9	5.3	0.8	-0.3	7.3	2.0	4.8
Island	-11.8	-46.6	-4.2	39.8	23.3	50.9	12.0

* Prognosen

Mittel- und Osteuropa

Das Umsatzvolumen der Region stieg im Berichtszeitraum um über ein Drittel auf 3.2 Millionen Fahrzeuge an. Alle 13 in Tabelle 5.4 aufgeführten Länder wiesen einen Anstieg der Zulassungen auf; Ausnahmen sind Polen, das einen drastischen Rückgang verzeichnete, und Mazedonien. In Slowenien blieben die Zahlen in etwa gleich. In Russland stiegen die Umsätze im Berichtszeitraum um mehr als zwei Drittel an; in Rumänien, Estland und Lettland nahmen die Zulassungen um mehr als das Doppelte zu, in der Slowakischen Republik und in Kroatien um ein Viertel. Für Bulgarien (das nicht in der Tabelle angeführt wird) sind nur wenige Daten verfügbar; das Land verzeichnete rund 30.000 verkaufte neue Personenwagen.

Mittel- und Osteuropa wies im Jahr 2006 mit 5.1 Prozent gegenüber 4.2 Prozent im Jahr 2000 den zweitgrössten Anteil an den weltweiten Umsätzen auf. Auf Russland allein entfielen im Jahr 2006 60 Prozent der Umsätze aller Länder der Region zusammengerechnet.

Tabelle 5.4: Fahrzeugumsätze in ausgewählten Ländern Mittel- und Osteuropas, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Russland	1,146.1	1,264.6	1,217.0	1,386.6	1,689.0	1,677.8	1,897.4
Polen	519.9	356.6	335.7	387.6	365.0	271.7	282.7
Rumänien	84.3	91.5	112.0	135.3	180.9	256.4	272.6
Ungarn	185.1	181.0	208.6	239.0	242.2	227.6	213.6
Tschech. Rep.	170.8	174.7	168.7	175.3	170.7	175.9	180.1
Slowak. Rep.	63.6	76.9	69.5	70.2	70.7	75.0	80.1
Kroatien	62.0	70.5	71.0	75.0	69.6	70.5	78.5
Slowenien	68.4	59.7	57.9	68.5	72.3	69.8	68.2
Serbien-Mont.				22.5	31.5	38.7	41.5
Estland	11.0	12.7	14.5	15.6	16.4	19.6	22.9
Lettland	7.2	7.6	7.7	8.5	11.3	16.9	25.2
Bosnien-Herz.		7.0	7.0	6.8	7.7	9.5	10.0
Mazedonien	11.2	4.6	5.6	4.5	8.7	8.3	9.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Russland	-29.0	118.5	-47.6	169.6	302.4	-11.2	219.6
Polen	-176.0	-163.2	-20.9	51.9	-22.6	-93.3	11.1
Rumänien	-33.8	7.3	20.5	23.3	45.6	75.5	16.2
Ungarn	3.0	-4.0	27.6	30.4	3.2	-14.6	-14.0
Tschech. Rep.	3.0	4.0	-6.1	6.6	-4.6	5.2	4.2
Slowak. Rep.	-2.3	13.3	-7.4	0.7	0.6	4.3	5.0
Kroatien	6.3	8.5	0.6	3.9	-5.4	0.9	7.9
Slowenien	-15.3	-8.7	-1.9	10.7	3.8	-2.5	-1.6
Serbien-Mont.				22.5	9.0	7.2	2.8
Estland	1.9	1.7	1.8	1.1	0.8	3.2	3.2
Lettland	0.3	0.4	0.1	0.8	2.8	5.5	8.3
Bosnien-Herz.		7.0	0.0	-0.2	0.9	1.8	0.5
Mazedonien	1.5	-6.6	1.0	-1.0	4.2	-0.4	1.7
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Russland	-2.5	10.3	-3.8	13.9	21.8	-0.7	13.1
Polen	-25.3	-31.4	-5.9	15.5	-5.8	-25.6	4.1
Rumänien	-28.6	8.6	22.4	20.8	33.7	41.7	6.3
Ungarn	1.7	-2.2	15.2	14.6	1.3	-6.0	-6.1
Tschech. Rep.	1.8	2.3	-3.5	3.9	-2.6	3.0	2.4
Slowak. Rep.	-3.5	20.9	-9.6	1.0	0.8	6.1	6.7
Kroatien	11.3	13.6	0.8	5.5	-7.2	1.4	11.3
Slowenien	-18.2	-12.7	-3.1	18.4	5.5	-3.5	-2.3
Serbien-Mont.					39.7	22.8	7.1
Estland	20.9	15.3	14.2	7.8	5.4	19.4	16.4
Lettland	3.6	5.8	1.0	10.8	33.4	48.9	49.3
Bosnien-Herz.			0.4	-3.5	13.3	23.1	5.7
Mazedonien	15.6	-59.3	22.8	-18.7	91.4	-4.8	20.0

* Prognosen

Nordamerika

Im Jahr 2006 erreichten die Umsätze von Personenkraftwagen, Lastwagen und Nutzfahrzeugen in den drei nordamerikanischen Ländern knapp die Marke von 20 Millionen. Die Binnenumsätze des Kontinents lagen im Berichtszeitraum zwischen 19.6 Millionen und 20.3 Millionen, wobei rund 86 Prozent der Gesamtumsätze auf den US-Markt entfielen. Die Umsätze nahmen in den USA um etwa 700.000 Fahrzeuge ab. In Kanada stiegen sie leicht an, in Mexiko legten sie um ein Viertel zu.

Tabelle 5.5: Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA), 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
USA	17,812	17,472	17,139	16,967	17,299	17,444	17,124
Kanada	1,586	1,598	1,732	1,625	1,575	1,630	1,629
Mexiko	904	946	1,006	1,001	1,121	1,164	1,143
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
USA	396.9	-339.3	-333.7	-171.2	331.1	145.8	-320.7
Kanada	45.7	11.8	133.9	-106.8	-50.2	55.3	-1.0
Mexiko	196.6	41.4	60.2	-4.9	120.3	42.8	-21.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
USA	2.3	-1.9	-1.9	-1.0	2.0	0.8	-1.8
Kanada	3.0	0.7	8.4	-6.2	-3.1	3.5	-0.1
Mexiko	27.8	4.6	6.4	-0.5	12.0	3.8	-1.8

* Prognosen

Der Anteil der drei nordamerikanischen Länder an den weltweiten Umsätzen betrug zusammengerechnet 32 Prozent gegenüber knapp 37 zu Beginn des Jahrzehnts.

Südamerika

Wegen der gravierenden Wirtschaftskrise, die zu Beginn des Jahrzehnts weite Teile der Region traf, sanken die Umsätze auf den wichtigen südamerikanischen Märkten im Jahr 2002 auf 1.6 Millionen Fahrzeuge ab. Als sich die Erholung allmählich festigte, stiegen die kontinentalen Fahrzeugumsätze in den vier erfassten Ländern bis zum Jahr 2006 auf 2.5 Millionen Fahrzeuge an. Brasilien, das gemäss Tabelle 5.6 über 70 Prozent der Umsätze ausmacht, erzielte mit 1.8 Millionen Neuzulassungen im Jahr 2006

Tabelle 5.6: Fahrzeugumsätze auf bedeutenden südamerikanischen Märkten, 2000-2006 (PKW nur für Chile und Venezuela)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Brasilien	1,461.4	1,581.3	1,383.2	1,314.9	1,564.2	1,631.2	1,814.9
Argentinien	306.9	176.7	92.8	147.2	302.2	397.6	437.7
Venezuela	100.4	154.2	80.7	37.5	80.6	136.6	172.5
Chile	63.0	55.9	62.6	79.3	99.6	115.3	118.6
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Brasilien	234.3	119.9	-198.1	-68.3	249.3	67.0	183.7
Argentinien	-73.2	-130.2	-83.9	54.4	155.0	95.4	40.1
Venezuela	37.2	53.8	-73.5	-43.2	43.1	56.0	36.0
Chile	1.2	-7.1	6.6	16.8	20.2	15.7	3.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Brasilien	19.1	8.2	-12.5	-4.9	19.0	4.3	11.3
Argentinien	-19.2	-42.4	-47.5	58.6	105.3	31.6	10.1
Venezuela	58.7	53.6	-47.7	-53.5	115.1	69.5	26.3
Chile	2.0	-11.2	11.8	26.8	25.5	15.8	2.9

* Prognosen

einen Höchstwert. In Argentinien legten die Umsätze 2006 gegenüber 2000 um beinahe 40 Prozent zu, womit der Einbruch während der heftigen Krise mehr als wettgemacht wurde. Auch in Venezuela war nach den wirtschaftlichen Problemen vor ein paar Jahren ein kräftiger Aufschwung zu beobachten. In Chile stiegen die Umsätze um vier Fünftel an. Kolumbien, das in Tabelle 5.6 nicht angeführt wird, dürfte im Jahr 2006 Umsätze von rund 185.000 Fahrzeugen verzeichnen.

Die vier angeführten Länder zusammengerechnet, auf die das Gros der Neuzulassungen in Südamerika entfällt, haben ihren Anteil am weltweiten Umsatz gesteigert. Im Jahr 2006 bestritten die vier südamerikanischen Länder 4.1 Prozent des weltweiten Umsatzes gegenüber 3.5 Prozent im Jahr 2000.

Für die Andenländer Venezuela, Kolumbien und Ecuador dürften die Neuwagenumsätze (ohne Nutzfahrzeuge) im Jahr 2006 zusammengerechnet insgesamt eine halbe Million Fahrzeuge betragen. 2005 waren es 440.000 Fahrzeuge, im Jahr zuvor 295.000. In Kolumbien werden die Neuwagenumsätze einschliesslich der Nutzfahrzeuge im Jahr 2006 mit 180.000 Fahrzeugen beziffert.

Sonstige Länder

Die Kraftfahrzeugumsätze in der Türkei, in Südafrika und Israel sind im Berichtszeitraum zusammengerechnet auf 1.2 Millionen Fahrzeuge angestiegen. In der Türkei hat sich die Anzahl der Neuzulassungen beinahe verdoppelt. In Südafrika legten die Umsätze um ein Viertel und in Israel um ein Fünftel zu.

Tabelle 5.7: Fahrzeugumsätze auf sonstigen Märkten, 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
	in Tausend						
Türkei	341	367	350	368	450	565	644
Südafrika	344	115	105	255	451	437	436
Israel	112	130	110	94	122	127	133
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Türkei	45.6	25.8	-16.8	18.4	81.1	115.4	78.6
Südafrika	109.6	-228.8	-10.3	150.3	196.5	-13.9	-1.9
Israel	21.0	18.2	-20.6	-15.5	27.6	5.1	5.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Türkei	15.4	7.6	-4.6	5.3	22.0	25.7	13.9
Südafrika	46.8	-66.6	-8.9	143.7	77.1	-3.1	-0.4
Israel	23.1	16.2	-15.8	-14.1	29.3	4.2	4.6

* Prognosen

Anmerkungen zu den Daten

Beschäftigung

Die Daten zur Beschäftigung stammen in erster Linie von SECTORSource, einer von ILO SECTOR erstellten Datenbank für industrielle Statistik, die Datenserien von ILO Laborsta, UNIDO, Eurostat und der OECD enthält.

Verwendet wird die industrielle Klassifizierung der ISIC Revision 3, wobei sich dieser Bericht vor allem auf „Division 34“ konzentriert, die Herstellung von Kraftfahrzeugen, Anhängern und Aufliegern. Dazu gehört die Herstellung von Kraftfahrzeugen zum Transport von Personen und Waren. Die Herstellung verschiedener Teile und Zubehör sowie der Bau von Anhängern und Aufliegern gehören ebenfalls dazu. (Die Wartung und Reparatur der in dieser Kategorie produzierten Fahrzeuge sind unter 5020 klassifiziert und nicht Teil dieses Berichts. Einige andere Teile und Komponenten, die hergestellt und an die Kraftfahrzeugindustrie geliefert werden, können in anderen Kategorien berücksichtigt sein.)

„Division 34“ beinhaltet die folgenden Gruppen mit Code und Bezeichnung:

- 3410 Kraftfahrzeuge
- 3420 Fahrzeugkarosserien, Anhänger & Auflieger
- 3430 Teile/Zubehör für Autos

In Kapitel 2 beziehen sich die Daten in Tabelle 3.1 vor allem auf bezahlte Beschäftigung nach ISIC 3400 aus ILO Laborsta. Eine Ausnahme sind die Daten für Indien, die ISIC 384 – Transportausrüstung, Revision 2 – entsprechen und daher mit den anderen Daten nicht direkt vergleichbar sind.

Die Daten in Tabelle 3.2 sind die Summe aus 3410 und 3420 während Tabelle 3.3 Daten gemäß 3430 angibt. Die Daten für diese beiden Tabellen sind als Zahl der Beschäftigten oder Anzahl beschäftigter Personen definiert und in erster Linie von UNIDO, in manchen Fällen auch von Eurostat.

Zu beachten ist, dass die Daten aus Tabelle 3.2 und 3.3 in den meisten Fällen zusammengezählt der Zahl in Tabelle 3.1 entsprechen. Wenn dies nicht der Fall ist, hat das mit der Verwendung unterschiedlicher Definitionen, Methoden und/oder Geltungsbereichen der jeweiligen nationalen und/oder internationalen Statistikämtern und -behörden zu tun. Nähere Informationen finden sich in den Erläuterungen zu den Datenbanken der jeweiligen Statistikämter.

Umsatz und Produktion

Daten zu Umsatz und Produktion stammen vor allem aus den folgenden Quellen: Marketing Systems GmbH, Ward's Communications und dem Verband der Automobilindustrie (VDA).

Die Klassifizierung von PKW, Lastwagen und Nutzfahrzeugen ist in den einzelnen Ländern und Regionen unterschiedlich. Dies gilt vor allem für die Klassifizierung der verschiedenen Arten von Kleintransportern, Crossover-Fahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen. Somit beziehen sich die Daten in Kapitel 1, 4 und 5 sofern nicht anders angegeben auf alle Kraftfahrzeuge zusammen, außer auf zwei- und dreirädrige motorisierte Fahrzeuge. Die von den Unternehmen gelieferten Daten in Tabelle 1.3 beinhalten als PKW klassifizierte Kleintransporter, jedoch keine Nutzfahrzeuge.

Umsatz- und Produktionszahlen für 2006 sind Prognosen und sollten daher als vorläufige Angaben betrachtet werden, die einer eventuellen Berichtigung unterliegen. In einigen Ländern werden Produktionsdaten langsamer aktualisiert als Umsatzdaten. Daher sind einige Zahlen für 2006 auf das Jahr hochgerechnete Schätzungen von Daten, die für einen Teil des Jahres zur Verfügung standen.

Das Problem der *Doppelzählung* kann immer dann auftreten, wenn in einem Land produzierte Fahrzeugkomponenten zu Bausätzen zusammengepackt (entweder CKD oder SKD) und zur Montage in ein anderes Land exportiert werden. Diese Art der Produktion kann in beiden Ländern gezählt werden, daher der Begriff *Doppelzählung*. Häufig, wenn auch nicht immer, erfolgen Exporte von Bausätzen innerhalb einer Region. Sie sind aber auf jeden Fall ein Grund dafür, warum die Gesamtzahlen weltweit und regional unter Umständen nicht der Summe der Produktion in den einzelnen Ländern entsprechen.

In den meisten Ländern entspricht die im Bericht angegebene Zahl für „Umsätze“ den Neuzulassungen. Für einige Länder stehen nur die Umsätze/Neuzulassungen für heimische Fahrzeuge zur Verfügung, weshalb importierte Fahrzeuge nicht erfasst sind.

Liste der Abkürzungen

CKD	Complete Knock Down (komplett zerlegtes Fahrzeug)
CV	Nutzfahrzeug
EPZ	Exportverarbeitungszone
EU	Europäische Union
ILO	Internationale Arbeitsorganisation
MNC	Multinationales Unternehmen
NAFTA	Nordamerikanisches Freihandelsabkommen
NAMA	Marktzugang für nicht-landwirtschaftliche Güter
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
SEZ	Spezialwirtschaftszone
SKD	Semi Knock Down (teilerlegte Fahrzeuge)
SME	Klein- und Mittelbetriebe
TRIM	Handelsbezogene Investitionsmaßnahmen
TNC	Transnationales Unternehmen
UN	Vereinte Nationen
WTO	Welthandelsorganisation



Internationaler Metallgewerkschaftsbund
54 bis, route des Acacias, Case Postale 1516
CH-1227 Geneva, Switzerland
info@imfmetal.org, www.imfmetal.org