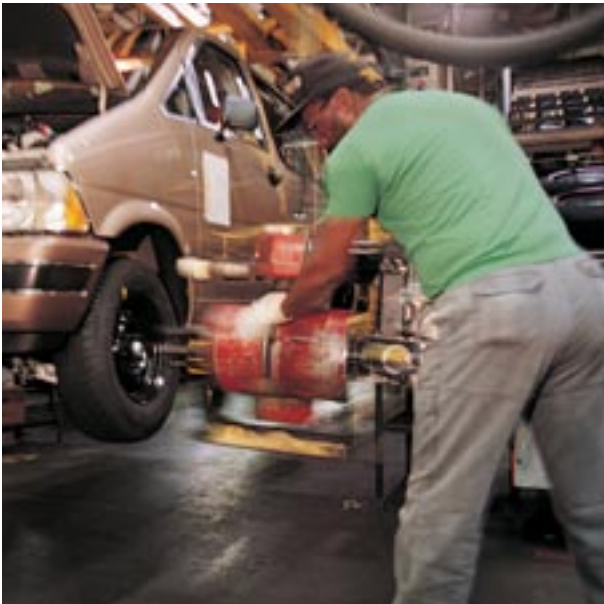




Internationaler Metallgewerkschaftsbund
Autobericht 2004





Internationaler Metallgewerkschaftsbund
Autobericht 2004

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	11
1. Die Autoindustrie: Herausforderungen und Strategien für Gewerkschaften¹¹	
1.1 Einleitung: Der globale Hintergrund	13
1.2 Handel, Investitionen und Globalisierung	15
Gewerkschaftsstrategien für eine soziale Dimension der Globalisierung	15
1.3 Outsourcing und die Zulieferindustrie.....	17
Strategien der Gewerkschaft für die Lieferkette.....	18
1.4 Flexibilität 18	
Einige Antworten der Gewerkschaften auf die Flexibilisierung	22
1.5 Widerstand der Arbeitgeber.....	22
Strategien der Gewerkschaften gegen den Widerstand der Arbeitgeber	23
2. Chinas Automobilsektor	25
2.1 Einleitung	25
2.2 Expansion Transnationaler Konzerne in China mit Hilfe ausländischer Direktinvestitionen	26
2.3 Beschleunigte Investitionen der TNC in den chinesischen Automobilsektor	28
2.4 Restrukturierung und Konsolidierung des chinesischen Automobilsektors	28
2.5 Die größten chinesischen Automobilkonzerne und ihre ausländischen TNC-Partner	30
2.7 Weiterer Anstieg der Binnennachfrage	33
2.8 Starker Anstieg der Produktionskapazitäten in diesem Jahrzehnt erwartet	34
2.10 Autobauer drängen darauf, mehr Teile aus China einzukaufen	40
2.11 Weltweit agierende Automobilzulieferer investieren und expandieren in China	41
2.12 Chinas zunehmende Rolle im Kfz-Welthandel.....	42
3. Übersicht über die Produktion	47
3.1 Einleitung	47
3.2 Übersicht über die Produktion weltweit und nach Regionen	47
3.3 Asien-Pazifik und Japan	48
3.4 NAFTA	50
3.5 Südamerika	51
3.6 Westeuropa	52
3.7 Mittel- und Osteuropa.....	54
3.8 Prognosen für Veränderungen des Produktionsvolumens	55

4. Beschäftigungstendenzen.....	56
4.1 Einleitung	56
4.2 Beschäftigungstendenz generell nicht steigend	57
4.3 Beschäftigung im Montagesektor gegenüber Beschäftigung im Teilesektor zurückgegangen	59
5. Regionale Dimensionen von Fahrzeugumsätzen	63
5.1 Einleitung	63
5.2 Übersicht über Umsätze weltweit und nach Regionen.....	63
5.3 Internationaler Fahrzeughandel und Nettoexporte	67
5.4 Umsätze nach transnationalen Konzernen und Bündnisgruppen	69
5.5 Neuester Stand von Zusammenschlüssen und Bündnissen	70
6. Anhang	72
6.1 Anmerkung zu den Daten	72
6.2 Umsätze und Produktion von Autos und Lastwagen	73

Liste der Tabellen

Tabelle 2.1: Ausländische Direktinvestitionen in ausgewählte Länder, 2001-2003	26
Tabelle 2.2: Chinas größte Automobilkonzerne und ihre Joint Ventures	31
Tabelle 2.3: Die Produktion von Kraftfahrzeugen in China von 1990-2003.....	32
Tabelle 2.4: Fahrzeugabsatz 1999-2003	33
Tabelle 2.5: Prognostizierte Fertigungskapazität der größten chinesischen Automobilkonzerne und ihren Joint Ventures, 2003-07	35
Tabelle 2.6: Hochgerechnete Fertigungskapazität der größten Joint Venture-Partner Chinas, gruppiert nach TNC, 2003-2007	37
Tabelle 3.1: Weltfahrzeugproduktion nach Region, 1997-2003	48
Tabelle 3.2: Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 1997-2003	49
Tabelle 3.3: Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 1997-2003	50
Tabelle 3.4: Fahrzeugproduktion in großen südamerikanischen Ländern, 1997-2003	51
Tabelle 3.5: Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 1997-2003.....	53
Tabelle 3.6: Fahrzeugproduktion in Osteuropa, 1997-2003	54
Tabelle 4.1: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugproduktion, 1998 -2002.....	58
Tabelle 4.2: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugmontage, einschließlich Motoren und Karosserien, 1998 -2002	59
Tabelle 4.3: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie, 1998-2002.....	60
Tabelle 4.4: Prozentsatz der Beschäftigung in Montageunternehmen.....	61
Tabelle 5.1: Weltweite Fahrzeugumsätze nach Regionen, 1997-2002.....	63
Tabelle 5.2: Fahrzeugumsätze in Ländern der Region Asien-Pazifik, 1997-2003	64
Tabelle 5.3: Fahrzeugumsätze in Ländern Westeuropas, 1997-2003	65
Tabelle 5.4: Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA), 1997-2003	66
Tabelle 5.5: Fahrzeugumsätze auf bedeutenden südamerikanischen Märkten, 1997-2003	66
Tabelle 5.6: Fahrzeugumsätze in ausgewählten Ländern Mittel- und Osteuropas, 1997-2003	66
Tabelle 5.7: Nettoexporte als Prozentsatz der Umsätze nach Region und ausgewählten Ländern, 1997-2003	68
Tabelle 5.8: Zulassungen nach Unternehmen und Gruppen, 1999-2003	70
Tabelle 5.9: Weltweite und regionale Marktanteile nach Unternehmen und Gruppen, 2003	71
Tabelle 6.1: Umsätze von Autos und Lastwagen nach Regionen	73
Tabelle 6.2: Produktion von Autos und Lastwagen nach Regionen.....	73
Tabelle 6.3: Autoumsätze nach Ländern	74

Tabelle 6.4: Autoproduktion nach Ländern	75
Tabelle 6.5: Lastwagensätze nach Ländern	76
Tabelle 6.6: Lastwagenproduktion nach Ländern	77

Liste des Diagramme und Kasten

Kasten. 2.1: Die Politik der chinesischen Regierung zur Entwicklung der Automobilindustrie....	29
Abb. 2.1: Kraftfahrzeugproduktion in China, 1990-2003	32
Abb. 2.2: Hochgerechnete Kapazität der größten chinesischen Automobilkonzerne 2003 und 2007 im Vergleich	34
Abb. 2.3: Hochgerechnete Kapazitäten der Joint Ventures im Automobilssektor Chinas 2003 und 2007 im Vergleich.....	36
Abb. 2.4: Jährlicher Absatz und Absatzprognosen nach Fahrzeugtypen	38
Abb. 2.5: Hochgerechnete PKW-Nachfrage und auf die TNC bezogene Fertigungskapazität in China.....	38
Abb 3.1: CSM-Prognose der Produktionssteigerungen 2004-09	55

Einleitung

Seit dem letzten IMB-Autobericht, der 2000 erschienen ist, ist in der Automobilindustrie vieles geschehen. Die weltweiten Fahrzeugumsätze haben erstmals die Marke von 60 Millionen Fahrzeugen überschritten. China ist der viertgrößte Fahrzeughersteller nach den Vereinigten Staaten, Japan und Deutschland geworden. Bei der Entwicklung und Nutzung von Technologien, die Autos und Lastwagen sicherer und umweltverträglicher machen, wurden Fortschritte erzielt. Von den „strategischen Bündnissen“, die zwischen globalen Montageunternehmen bestanden, sind einige verstärkt worden, bei anderen gibt es Spannungen, und wieder andere gehen auf eine mögliche Trennung zu.

Einiges hat sich jedoch nicht geändert – und das bedarf einer dringenden Änderung: Die Umstrukturierungen der Industrie, eine stagnierende Kaufkraft und eine deregulierende, marktorientierte Regierungspolitik tragen zum weitergehenden Verlust von Arbeitsplätzen im Produktionsbereich auf der ganzen Welt bei. Um ihre Gewinne zu erhöhen, setzen transnationale Autohersteller ihre Bemühungen fort, die Bedingungen für Zulieferer und Arbeitnehmer in der gesamten globalen Produktionskette zu verschlechtern. Am schwierigsten sind die Bedingungen weiterhin in Sonderwirtschaftszonen, wo Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte systematisch verletzt oder überhaupt völlig missachtet werden.

Das IMB-Aktionsprogramm stellt diese konzerngesteuerte Agenda in Frage. Wir versuchen, unsere Mitglieder zu mobilisieren, um eine wahrhaft soziale Dimension der Globalisierung zu erreichen. In dieser Hinsicht will der IMB-Autobericht Informationen über die Bedingungen in der weltweiten Kraftfahrzeugindustrie verbreiten, gemeinsame Herausforderungen darlegen, vor denen Metallarbeiter in diesem Sektor stehen, und Reaktionsmöglichkeiten der Gewerkschaften anbieten. Im ersten Teil geht es deshalb um „Die Autoindustrie: Herausforderungen und Strategien für Gewerkschaften“. Er befasst sich mit den komplexen und miteinander zusammenhängenden Fragen von Handel, Investitionen und Globalisierung; Fremdvergabe und Versorgungsketten, Forderungen nach Flexibilität und dem Widerstand von Arbeitgebern gegen Gewerkschaften.

Die beispiellose Entwicklung der Automobilindustrie in China ist Thema des zweiten Teils. Metallarbeiter in Industrieländern bekommen deren Auswirkungen zu spüren. Transnationale Automobilhersteller schaffen in Partnerschaft mit der chinesischen Regierung in Erwartung der prognostizierten Inlandsnachfrage Kapazitäten für Millionen von Fahrzeugen. Wie diese Entwicklungen verlaufen, hängt entscheidend davon ab, ob chinesische Arbeitnehmer die Macht gewinnen, die sich aus der Ausübung der Vereinigungsfreiheit und des Rechtes zur Bildung von Gewerkschaften, des Streikrechts zur Verteidigung von gemeinsamen Interessen und dem wirksamen Schutz eines Tarifabkommens ergibt – eine Macht, die Arbeitnehmer auf der ganzen Welt haben müssen, um gerechte und wahrhaft demokratische Gesellschaften zu schaffen.

In den letzten drei Teilen geht es um Trends in Produktion, Beschäftigung und Umsätzen auf weltweiter, regionaler und nationaler Ebene. Um Kontinuität zu gewährleisten, han-

delt es sich bei den meisten Zahlen, Tabellen und Diagrammen um Material, das bereits in früheren IMB-Autoberichten enthalten war und für diesen Report aktualisiert wurde. Wir hoffen, dass diese Informationen zur Unterstützung von Bemühungen um den Aufbau von Gewerkschaften und die Aufstellung von Strategien, Tarifverhandlungen und die Entwicklung einer Politik dienen werden, die Metallarbeitnehmern und ihren Gemeinschaften zugute kommt.

Wenige Dinge lassen das Tempo des Wandels in der Industrie besser erkennen als Entwicklungen bei Bündnissen zwischen transnationalen Automobilunternehmen. Ereignisse bei DaimlerChrysler, Mitsubishi und Hyundai, die in den folgenden Teilen als ein Bündnis behandelt werden, haben sich während der Vorbereitungen des IMB-Autoberichtes rasch vollzogen. Wir wissen, dass die Entwicklungen weitergehen, wenn wir unsere eigene Geschichte zu schreiben versuchen.

Marcello Malentacchi
Generalsekretär

1. Die Autoindustrie: Herausforderungen und Strategien für Gewerkschaften

1.1 Einleitung: Der globale Hintergrund

Die Beschäftigten der Automobilindustrie stehen vor einer ganzen Reihe von Herausforderungen, die zunehmend problematischer und immer enger miteinander verflochten sind. Dazu gehören die Folgen der wachsenden Handels- und Investitionsströme, Fusionen, Übernahmen und Zusammenschlüsse von Unternehmen, Unternehmensoffensiven für mehr „Wettbewerbsfähigkeit“ und Flexibilität, Outsourcing und die immer häufigere Weigerung der Arbeitgeber, Gewerkschaften und die von ihnen erkämpften Rechte anzuerkennen.

Diese Herausforderungen sind in den letzten Jahrzehnten immer größer geworden. Der gestiegene Lebensstandard, den die Beschäftigten durch Sozialdemokratie und gewerkschaftlichen Druck erreicht haben, gerät immer mehr unter Druck. In den entwickelten Volkswirtschaften hat sich das Wirtschaftswachstum verlangsamt und im größten Teil der restlichen Welt ist immer noch ein niedriger Lebensstandard zu beobachten. Die „neoliberale“ Ideologie und Politik, die die Freisetzung der Marktkräfte zum Ziel hat – angeblich, um dem Wirtschaftswachstum Auftrieb zu verleihen – hat stattdessen vor allem zu einer Zunahme der Konzentration von Einkommen und Wohlstand in den Händen der Reichen und zu einer immer größeren Kluft zum Rest der Gesellschaft geführt.

Dies ist in hohem Maße auf eine Politik zurückzuführen, die staatliche Regulierungssysteme und Schutzbestimmungen einschränkt, Errungenschaften des Sozialstaates aushöhlt, Kapitalmobilität zunehmend dereguliert und den Entwicklungsländern Mittel und Wege vorenthält, die den reichen Ländern ihren wirtschaftlichen Aufstieg ermöglicht haben.

Die Rolle der Unternehmen bei der Deregulierung

Die Beschäftigten der Autoindustrie sind sicherlich nicht die Einzigen, die mit den Folgen dieser Entwicklungen konfrontiert sind. Die Automobilbranche hat aber aufgrund der Größe und des Einflusses ihrer Unternehmen bei der Durchsetzung der marktorientierten Liberalisierung eine führende Rolle gespielt. So hat sich die nordamerikanische Autolobby zum Beispiel hartnäckig für freie Handelsabkommen wie etwa die NAFTA eingesetzt, die ihnen neue Rechte gegenüber Regierungen einräumten, aber auch neue Marktschancen und Möglichkeiten des Outsourcing eröffneten.

Die Rolle der Unternehmen bei der Durchsetzung des neoliberalen Gedankenguts – besonders die der transnationalen Unternehmen – muss hervorgehoben werden, da die Deregulierung nicht nur zu mehr Außenhandel und Investitionen führte, sondern auch zu einer enormen Verschärfung des Wettbewerbs und einer verstärkten Einflussnahme durch Finanzmärkte und Anteilseigner. Und tatsächlich fordern die Unternehmen von Beschäftigten wie Regierungen ohne Unterlass mehr „Wettbewerbsfähigkeit“ und „Shareholder Value“, ganz egal ob es sich dabei um Arbeitsplatzabbau, mehr Flexibilität und Outsourcing, den Widerstand gegen neue Rechte für Beschäftigte oder den Abbau hart erkämpfter Errungenschaften handelt.

Die Autoindustrie übernimmt bei neuen Trends häufig eine Vorreiterrolle

Die führenden Unternehmen der Autoindustrie waren oft die ersten, die Unternehmensstrategien anwandten, die im veränderten Geschäftsumfeld in der Folge allgemeine Verbreitung fanden. Das maßgebliche Produktionssystem von Toyota mit seinem Just-in-Time-Liefersystem wurde inzwischen nicht nur von fast allen Automobilherstellern übernommen, sondern auch von vielen Unternehmen in anderen Branchen. Die nordamerikanischen Automobilunternehmen mit ihrer höheren Fertigungstiefe waren die ersten, die Outsourcing nutzten und so versuchten, das mehrstufige Zuliefersystem ihrer japanischen Konkurrenten nachzuahmen.

Die Automobilhersteller gehörten auch zu den ersten, die Unternehmenszusammenschlüsse in unterschiedlichen Formen durchführten. Auch wenn der durch die Globalisierung verstärkte Wettbewerb in vielen Bereichen der Wirtschaft vermehrt zu Zusammenschlüssen führte, so war die Welle der Fusionen und Übernahmen in der Autoindustrie besonders eindrucksvoll. Fusionen und Zusammenschlüsse dienen dazu, Größenvorteile in Form von „Economies of Scale“ über ganze Produktionsketten der Automobilindustrie geschaffen. So können zum Beispiel zwei oder mehrere verbundene Unternehmen den selben Motor oder ganze Fahrzeugplattformen gemeinsam entwickeln und verwenden. Die Plattformstrategie, bei der mehrere Modelle auf mehr oder weniger dem gleichen Fahrgestell basieren, ermöglicht Einsparungen beim Kauf von Komponenten, bei der Fertigung sowie der Konstruktion. Da Automobilunternehmen in der Lage sind, die Fertigung über ganze Produktionsketten zu rationalisieren, kann diese Strategie auch Arbeitsplätze gefährden.

Die Autoindustrie ist auch aufgrund ihres weltweit hohen gewerkschaftlichen Organisationsgrades einzigartig. Das führte nicht nur zu höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen in dieser Branche, sondern hat häufig auch zu Verbesserungen für Beschäftigte in anderen Bereichen beigetragen. Dadurch war es den Gewerkschaften auch möglich, die Reaktionen auf Unternehmensstrategien mitzugestalten, die aufgrund der zunehmenden Globalisierung entstanden sind. Höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen sind die größten Errungenschaften für die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften, sie sind aber auch das Ziel oft rücksichtsloser Kostensenkungsprogramme der Unternehmen geworden.

1.2 Handel, Investitionen und Globalisierung...

Die Liberalisierung von Handel und Investitionen hat viele Probleme, vor denen die Beschäftigten der Autoindustrie und ihre Gewerkschaften stehen, verschärft. Die Politiken auf regionaler und globaler Ebene sind ausschlaggebend dafür, ob dies zum Vor- oder Nachteil der Beschäftigten und ihrer Gemeinschaften ist. Die europäische Integration hat eine lange kontinuierliche Geschichte, die für die nationalen Volkswirtschaften wie für die Beschäftigten von Vorteil war. Dieser positive Trend entwickelte sich im Rahmen der Europäischen Union, die darauf abzielt, die unterschiedlichen Arbeitsbedingungen in den einzelnen Mitgliedsländern nach oben anzugleichen. Es ist ein Rahmen, der für die Sicherung von Sozial- und Umweltstandards von entscheidender Bedeutung ist.

Das europäische Modell steht in scharfem Gegensatz zu der Art von Handels- und Investitionsliberalisierung, die das Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA) betreibt. Dieses

Abkommen hat keine regulierenden Strukturen für den erweiterten Markt geschaffen. Trotz der großen Unterschiede zwischen dem Lebensstandard der USA und Kanada auf der einen Seite und Mexiko auf der anderen Seite, wurden keine Maßnahmen zur wirtschaftlichen und sozialen Angleichung nach oben vorgesehen. Die zusätzlichen Abkommen der NAFTA über Arbeits- und Umweltstandards sind eine Farce und schaffen bei keiner der Beschwerden über gravierende Verstöße in diesem Bereich Abhilfe. Auf der anderen Seite wurden den Unternehmen neue Rechte zugestanden, wie etwa die Möglichkeit, gegen staatliche Maßnahmen zu klagen, wenn sie sich negativ auf ihre Profite auswirken. Eine solche unternehmensorientierte regionale Integration ermöglicht es den Arbeitgebern, Beschäftigte und ihre Gemeinschaften gegeneinander auszuspielen und so Zugeständnisse zu erreichen, oder sich bei der Suche nach Beschaffungsmöglichkeiten bzw. Investitionsentscheidungen einen Vorteil zu verschaffen.

Dies hatte schwerwiegende Folgen für die Beschäftigten und kommunalen Verwaltungen. Gut bezahlte und relativ sichere Arbeitsplätze, die die Basis für vernünftige Lebensbedingungen sind, wurden durch schlecht bezahlte Arbeitsplätze in der stark konjunkturabhängigen mexikanischen Maquiladora-Industrie ersetzt. In einigen Gebieten hatten Fabrikschließungen eine verheerende Auswirkung auf die lokale Besteuerungsgrundlage während andere Gemeinden enorme Summen an öffentlichen Geldern ausgaben, um Investoren zu gewinnen bzw. zu behalten. Die Hauptnutznießer waren jeweils die transnationalen Unternehmen.

Ähnliche Handels- und Investitionsabkommen sind für den gesamten amerikanischen Kontinent, aber auch für Südostasien und andere Regionen geplant. Regionale Abkommen sind dabei aber nur ein Aspekt des Problems. Die Vereinbarungen und Programme der Weltbank, des Internationalen Währungsfonds und besonders der Welthandelsorganisation fördern ähnliche Entwicklungen auf globaler Ebene.

Auch wenn es einige Gründe für regionale Exportförderungsabkommen geben mag, wird die Unsinnigkeit eines solchen Wettbewerbs offensichtlich, wenn er aus globaler Sicht betrachtet wird. Auch wenn eine bestimmte Spezialisierung bei der Produktion von Exportgütern unter Umständen vorteilhaft ist, kann nicht jedes Land Exportmeister werden. Außerdem können in weiten Teilen der unterentwickelten Welt viele Beschäftigte, die die international gehandelten Waren herstellen, kaum für die Grundbedürfnisse ihrer Familien aufkommen, geschweige denn die Produkte, die sie herstellen, kaufen. Die Exporte gehen stattdessen in die „reichen“ Länder der Welt, insbesondere in die USA, die zum sogenannten „buyer of last resort“, also zum Abnehmer von Überschüssen wurden, aber selbst dort unterminiert der Abbau gut bezahlter Arbeitsplätze die Kaufkraft.

Ein solches Ungleichgewicht kann nicht ewig andauern. Die Förderung von Handel und Export kann zwar ein Teil einer globalen Entwicklungsstrategie sein, doch die gegenwärtigen Programme sind bestenfalls nicht in der Lage, das Problem der ungleichen Entwicklung zu lösen und tragen schlimmstenfalls zu einer schwerwiegenden Krise der Weltwirtschaft bei.

...Gewerkschaftsstrategien für eine soziale Dimension der Globalisierung

Auf wirtschaftlicher Ebene muss die Strategie der Gewerkschaften auf die Verbesserung und gleichmäßigere Verteilung der Kaufkraft innerhalb und zwischen den einzelnen Ländern sowie auf die Förderung eines nachhaltigen Wachstums abzielen. Dazu muss die Globali-

sierung eine echte soziale Dimension erhalten, was bedeutet, dass nicht mehr die Unternehmen sondern die Menschen im Mittelpunkt stehen.

Als Strategie ist hier wichtig, die Beschäftigten und ihre Gemeinschaften dabei zu unterstützen, ihre eigenen Interessen effektiver zu vertreten und es der arbeitenden Bevölkerung zu ermöglichen, einen größeren Teil der weltweit produzierten Waren zu kaufen. Die Gewerkschaften der Autoindustrie, die in einer der Branchen, in denen die Globalisierung am weitesten vorangeschritten ist, relativ stark sind, befinden sich in einer guten Ausgangsposition, eine solche Strategie durchzusetzen.

In erster Linie ist dazu politische Demokratie und die Einhaltung der Kernarbeitsnormen einschließlich der Vereinigungs- und Tarifvertragsfreiheit notwendig. Fördern können die Gewerkschaften dies

- durch den Aufbau von Gewerkschaften und Kampagnen gegen Arbeitgeber und Regierungen, die diese Grundsätze in ihren eigenen Ländern verletzen, sowie durch grenzüberschreitende Unterstützung solcher Bemühungen;
- indem sie Druck auf Arbeitgeber ausüben, internationale Rahmenabkommen abzuschließen, die die Einhaltung dieser Rechte in allen ihren Betriebsstätten und denen ihrer Geschäftspartner sicherstellen;
- indem sie Druck auf die Weltbank, den Internationalen Währungsfond und die Welthandelsorganisation (WTO) ausüben, diese Rechte in ihren Programmen, Abkommen und Aktivitäten zu berücksichtigen;
- indem sie Druck auf ihre nationalen Regierungen ausüben, die Gesetzgebung entsprechend zu verbessern und Regierungsinstitutionen auf globaler Ebene dahingehend beeinflussen, die Arbeitnehmerrechte sowie nachhaltigen Umweltschutz zu respektieren und zu fördern;
- durch eine effektivere Zusammenarbeit mit ihren nationalen zentralen Stellen und den verbündeten sozialen Bewegungen, um Demokratie, Arbeitnehmerrechte und Tarifverhandlungen zu Hause und im Ausland zu unterstützen.

Positive wirtschaftliche Veränderungen müssen auch durch soziale und arbeitsrechtliche Maßnahmen erleichtert werden, die die Beschäftigung und Kaufkraft fördern und erhalten. Solche Maßnahmen sind ebenfalls notwendig, wenn globale Veränderungen negative Auswirkungen auf Industrien und Beschäftigte haben. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang

- die Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten mit einer höheren Wertschöpfung sowie die Steigerung der Inlandsnachfrage, einschließlich der Fertigung in Entwicklungsländern;
- der Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen durch die Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten in Entwicklungsländern;
- die Möglichkeiten von Aus- und Weiterbildung;
- die Schaffung und der Erhalt starker sozialer Sicherheitsnetze.

Schließlich gilt es, sich mit den negativen Auswirkungen eines vor allem aufgrund der Liberalisierung von Handel und Investitionen uneingeschränkten Wettbewerbs zu befassen. Hier sollten zwei Aspekte berücksichtigt werden:

- Ein sozial gesehen ruinöser Wettbewerb um Investitionen hat viele Länder dazu veranlasst, schützende gesetzliche Bestimmungen auszuhöhlen und öffentliche Kassen zu leeren, um Kapital anzuziehen – wahrhaftig ein Wettlauf bis zum bitteren Ende. Die internationalen Finanzinstitutionen, die WTO und die nationalen Regierungen müssen ihre Abkommen, Gesetzgebung und Wirtschaftspolitik dazu nutzen, den Wettbewerb bei solchen Investitionsanreizen drastisch einzuschränken.
- Der Wettbewerb im Gütermarkt sollte sich an sozial positiven Faktoren wie Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit orientieren, und nicht auf der Kürzung von Löhnen, der Verschlechterung sozialer Leistungen und anderer Arbeitsbedingungen beruhen. Ziel der Gewerkschaften war es immer, die Frage der Arbeitsbedingungen soweit wie möglich unabhängig vom Wettbewerb zu betrachten. Die Beschäftigten sollten, was Produktivität bzw. Produktivitätszuwächse anbelangt, nicht gezwungen sein zu konkurrieren. Folglich müssen die Gewerkschaften ihren politischen Einfluss und ihre Stärke bei Tarifverhandlungen nutzen, um den Wettbewerb in eine konstruktive Richtung zu lenken.

1.3 Outsourcing und die Zulieferindustrie...

Ungleichheit ist immer ein Vorteil für die Arbeitgeber und ein Nachteil für die Arbeitnehmer. Die Beschäftigten in den Montagewerken der Fahrzeughersteller haben praktisch überall bessere Arbeitsbedingungen als ihre Kollegen in der Zulieferindustrie, wo die Gewerkschaften im Allgemeinen nicht so stark vertreten sind. Mit der Zunahme des Wettbewerbs und dem wachsenden Druck auf die Finanzmärkte wurde die Kostensenkung zu einem Hauptanliegen der Unternehmen und die Vergabe von Arbeit an die Zulieferindustrie immer attraktiver.

Kein Automobilunternehmen stellte jemals alle Teile für seine Produkte selbst her. Die Autozulieferindustrie war immer ein wichtiger Bereich der Automobilbranche. Einige Fahrzeugbauer haben aber mehrere ihrer Komponenten selbst hergestellt, was vor allem auf die in Nordamerika ansässigen transnationalen Unternehmen zutrifft, weniger allerdings auf die Hersteller in Westeuropa. Die japanischen Automobilunternehmen hatten nie eine so hohe Fertigungstiefe. Stattdessen entwickelte die japanische Autoindustrie eine mehrschichtige Zulieferpyramide, bei der die Montagewerke mit einer handvoll Zulieferer ersten Ranges, sogenannter „first-tier supplier“, zu tun hatten, die wiederum von kleineren Firmen zweiten Ranges beliefert wurden usw. Die Überkreuzbeteiligungen, die wichtige Teile solcher Lieferketten miteinander verbunden haben, wurden mit der zunehmenden Globalisierung immer schwächer.

In den 1980-er Jahren begannen die Fahrzeughersteller in Nordamerika und später auch in Westeuropa mit der Restrukturierung ihrer Zulieferbasis entsprechend dem japanischen Modell. Sie begannen folglich mit dem „outsourcen“ von Teilen und Service-Leistungen. Später entwickelten sich in Nordamerika daraus richtiggehende „Kerngeschäft“-Strategien, die auch die transnationalen Automobilunternehmen in Westeuropa mit einer viel gering-

eren Fertigungstiefe erreichten. Ford und GM gliederten schließlich ihren innerbetrieblichen Zulieferbereich aus, der heute zu den größten transnationalen Zulieferfirmen gehört. Die Globalisierung und die weltweite Ungleichheit trugen maßgeblich zur Verbreitung des Outsourcing bei.

Diese Entwicklung ging sogar so weit, dass einige Hersteller die Entwicklung und Konstruktion bestimmter Fahrzeuge outsourct and einige Bereiche der Endmontage fremdvergeben haben (eine Praxis die zuerst in Japan und später in Westeuropa eingeführt wurde). Einige transnationale Unternehmen haben eine modulare Komponenten- und Montagestrategie verfolgt, bei der die Direktzulieferer fertig montierte komplexe Module (Armaturenbretter, Frontend, Türen usw.) liefern, die dann in der Endmontage zusammengebaut werden. Von da war es nur noch ein kleiner Schritt, die Beschäftigten der Zulieferfirmen in das Montagewerk zu bringen.

Das Outsourcing führte zu einem Verlust an Arbeitsplätzen im gewerkschaftlich organisierten Bereich sowie zu einer Abnahme der Mitgliederdichte und der Kaufkraft. Forderungen nach mehr Entwicklung und Konstruktion, nach Preissenkungen und Just-in-Time-Lieferungen haben den Druck auf Zulieferfirmen und ihre Beschäftigten zusätzlich erhöht. Die Beschäftigten in der gesamten Branche (Montage und Teilefertigung) werden gegeneinander ausgespielt. Gewerkschaftsstrukturen und Arbeitnehmersolidarität geraten weiter unter Druck, wenn die Beschäftigten der Zulieferer in den Montagewerken arbeiten.

...Strategien der Gewerkschaft für die Lieferkette

Um erfolgreich auf diese Herausforderung reagieren zu können, ist der Aufbau starker branchenweiter Gewerkschaften notwendig, deren oberstes Ziel die Verringerung der bestehenden Ungleichheiten zwischen den Beschäftigten ist. Es muss eine Solidarität geschaffen werden, die die gesamte Wertschöpfungskette der Automobilindustrie überspannt. Diese Strategie ist auch ein wichtiger Beitrag zur Erreichung einer höheren Kaufkraft und zum Aufbau einer breiten Bewegung, um der Globalisierung eine soziale Dimension zu geben.

Gewerkschaftliche Organisation und Tarifverhandlungen spielen dabei eine wichtige Rolle. Da wo gewerkschaftliche Organisation aufgrund des Widerstands der Unternehmensleitung von Zulieferfirmen schwierig ist, kann die starke Position der Gewerkschaften in den Montagebetrieben entsprechend genutzt werden. In Nordamerika haben die Gewerkschaften der Autoindustrie ihre Beziehungen zu den heimischen Fahrzeugherstellern genutzt, um Druck auf Zulieferer auszuüben, sich bei der Werbung neuer Mitglieder neutral zu verhalten bzw. die vereinfachten Verfahren zur Anerkennung der Gewerkschaften zu ermöglichen, wie etwa die sogenannten „card checks“, die Eintragung in eine Liste, mit der ein Arbeitnehmer seine Unterstützung für die Gewerkschaft zum Ausdruck bringt. Gewerkschaften können auch Druck auf Fahrzeughersteller ausüben, Arbeiten nicht an Zulieferer zu vergeben, die keine Gewerkschaften anerkennen.

Internationale Rahmenabkommen mit Klauseln, die Automobilunternehmen dazu verpflichten, sich dafür einzusetzen, dass ihre Zulieferer die Kernarbeitsnormen einhalten, wie etwa die Abkommen mit VW und DaimlerChrysler, sind für die gewerkschaftliche Organisa-

tion und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von großer Bedeutung. Der Abschluss solcher Abkommen mit den anderen Automobilhersteller ist eine Maßnahme, die entscheidend zur Verringerung der Ungleichheit der Arbeitsbedingungen in Montagewerken und bei Zulieferfirmen beitragen wird.

Das Verhandeln von beträchtlichen Entschädigungszahlungen und Umschulungsmaßnahmen für Arbeitnehmer, die von Personalabbau oder Werksschließungen betroffen sind, kann Unternehmen ebenfalls von einem solchen Vorgehen abhalten. Wird ein Werk oder eine Betriebsstätte an ein anderes Unternehmen verkauft, können Klauseln verhandelt werden, die den neuen Eigentümer zwingen, die bestehende Gewerkschaftsvertretung und die existierenden Tarifvereinbarungen anzuerkennen. Die nationale Gesetzgebung und Praxis der Arbeitnehmervertretung kann die Durchsetzung einiger dieser Gewerkschaftsstrategien erschweren, was die strategische Bedeutung des Prinzips der Industriegewerkschaft unterstreicht. Dieses Prinzip erfordert, dass alle Beschäftigten, die von solchen Restrukturierung betroffen sind, in der selben Gewerkschaft bleiben und, wenn überhaupt möglich, weiterhin durch die selben lokalen Gewerkschaftsstrukturen vertreten werden.

Auch die Regierungen müssen bei der Veranlassung von Verhandlungen mit Gewerkschaften und arbeitgeberfinanzierten Umschulungsmaßnahmen aber auch bei der Bereitstellung finanzieller Hilfen und zusätzlicher Schulungsmaßnahmen für die betroffenen Arbeitnehmer eine maßgebliche Rolle spielen. In Fällen, in denen die Regierungen diese Rolle nicht erfüllen, sollte die relativ starke Position der Industriegewerkschaften genutzt werden, die Unternehmen dazu zu zwingen, Entscheidungen über Outsourcing mit den Gewerkschaften zu verhandeln. Mit dieser Vorgehensweise gelang es der amerikanischen Gewerkschaft der Automobilarbeiter, einige bahnbrechende Vereinbarungen abzuschließen.

Outsourcing geht immer häufiger über die Landesgrenzen hinaus. Mit der wichtigen Ausnahme der internationalen Rahmenvereinbarungen sind die oben genannten Strategien auf einzelne Länder beschränkt, wodurch die Notwendigkeit verstärkter internationaler Kontakte und Koordination zwischen den Gewerkschaften deutlich wird. Aufgrund der langjährigen Entwicklung der Globalisierung in dieser Branche, können die Gewerkschaften der Automobilarbeiter auf eine lange Geschichte sehr nützlicher bilateraler Kontakte zurückblicken. Dennoch kann der Internationale Metallgewerkschaftsbund (IMB) der allgemeinen Diskussion über die Entwicklung und Koordination einer Gewerkschaftspolitik und der konkreten Reaktion auf Outsourcing-Bestrebungen und Probleme im Zusammenhang mit Lieferketten eine wichtige multilaterale Dimension geben. Er ist in der Lage, bei Streitfragen und Auseinandersetzungen im Zusammenhang mit Lieferketten internationale Unterstützung für nationale Gewerkschaftsaktionen zu koordinieren.

Aufgrund der fortschreitenden Globalisierung in der Automobilindustrie ist es unbedingt notwendig, dass so viele Gewerkschaften wie möglich Informationen und Erfahrungen über Strategien der Arbeitgeber und Reaktionen der Gewerkschaften austauschen. In Europa haben zum Beispiel regionale Gremien von Arbeitnehmervertretern beim Austausch von Informationen über Fragen des Outsourcing eine wichtige Rolle gespielt, wodurch einigen Unternehmen bei der Durchführung dieser Maßnahmen Restriktionen auferlegt werden konnten. Dieser Ansatz kann noch ausgeweitet werden und der IMB ist durch seine

Mitgliedsorganisationen und weltweiten Strukturen am besten in der Lage, bei der Durchführung einer solchen Strategie behilflich zu sein. Der IMB muss auch bei der Verhandlung und Durchführung von internationalen Rahmenabkommen sowie bei der Gründung von Betriebsräten eine zentrale Rolle spielen.

1.4 Flexibilität...

Ein wichtiger Teil der unternehmensorientierten Deregulierung ist die Forderung nach „Flexibilität“. Die Arbeitgeber streben nach größtmöglicher Flexibilität was ihre Produktangebot und die Reaktion der Fertigung anbelangt und behaupten, dass sie in der Lage sein müssen, sich innerhalb kürzester Zeit an das sich ständig verändernde Geschäftsumfeld anzupassen. Die Beschäftigten und ihre Gewerkschaften stellen fest, dass viele der sich ständig ändernden Bedingungen großteils durch die Maßnahmen der Arbeitgeber und die Deregulierungsbestrebungen selbst hervorgerufen wurden. Forderungen nach mehr Flexibilität wurden überall laut, unabhängig davon, ob es sich um den Arbeitsmarkt, Produktionssystemen oder die Arbeitsorganisation handelt.

Nach einem anfänglichen Widerstand seitens der Unternehmen gegen praktisch alle Regelungen im Interesse der Öffentlichkeit, wurden die bestehenden Konsumenten- und Arbeitnehmerschutzbestimmungen in den entwickelten Ländern trotz der immer noch andauernden Bemühungen der Arbeitgeber, deren Anwendung einzuschränken und Ausdehnung zu verhindern, mehr oder weniger akzeptiert. Was die Arbeitsmärkte anbelangt, gehen die Kampagnen der Arbeitgeber für mehr Flexibilität allerdings unvermindert weiter. Ziel scheint es zu sein, den Unternehmen Einstellungen und Entlassungen nach Belieben zu ermöglichen, die staatliche Hilfe für Arbeitslose sowie jede Art von „Mindestlohn“ so niedrig wie möglich zu halten und die bestehenden Tarifabschlüsse und Arbeitszeitregelungen zu unterminieren.

Was die Produktionssysteme anbelangt ist ein wichtiger Aspekt der von den Unternehmen mit solchem Nachdruck geforderten Flexibilität, die möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die industriellen Beziehungen hat, auf die Plattformstrategie der Fahrzeughersteller zurückzuführen. Wie bereits oben erwähnt sind solche Strategien ein zentraler Punkt bei der Erreichung von „Economies of Scale“, aber sie ermöglichen auch eine gewisse Flexibilität bei der Verlagerung der Produktion zwischen Werken, in denen Modelle montiert werden, die auf der selben Plattform basieren. Solche Verlagerungen können aus marketingtechnischen Gründen erfolgen, sie können aber auch bei der Reaktion eines Unternehmens auf Arbeitskämpfe eine Rolle spielen.

Auf der einen Seite macht es die Plattformstrategie in Kombination mit einer Unterauslastung und immer flexibleren Produktionssystemen einfacher, die Produktion zu verlagern, wenn die Produktionsleistung an einem oder mehreren Standorten durch einen längeren Arbeitskampf gefährdet ist. Das könnte einem Arbeitgeber ermöglichen, die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Streiks erheblich zu verringern. Die Liberalisierung des Handels kann solche Produktionsverlagerungen über die Landesgrenzen hinaus erleichtern. Auf der anderen Seite bedeuten engere Verknüpfungen von Betriebsstätten über Landesgrenzen hinaus

sowie globale Produktionsketten und die intensive Nutzung der Just-in-Time-Lieferung aber auch, dass sich eine Unterbrechung an einem Standort viel schneller und massiver auf die Produktion anderer Standorte auswirken kann, wodurch die Wirkung eines Streiks erhöht wird.

In den Betrieben geraten Arbeitsregelungen, die geschaffen wurden, um willkürlichen Entscheidungen von Unternehmensleitungen über die Verteilung von Arbeit Einhalt zu gebieten und die Intensivierung der Arbeit zu beschränken immer mehr unter Druck, da Unternehmensleitungen für ihre flexible Produktionsorganisation inzwischen Arbeitnehmer suchen, die flexible einsetzbar sind. Ausschlaggebend ist dabei die Senkung der Kosten durch einen möglichst niedrigen Personalbestand, durch die Vermeidung von Ausschuss und Nacharbeiten, die Sicherung einer höheren Qualität und die Möglichkeiten eines schnelleren Lernens und Anpassens, das durch die inzwischen kürzeren Produktlebenszyklen notwendig geworden ist. Die Verfügbarkeit von Beschäftigten mit einer besseren Ausbildung lässt die Autobauer ihre langjährige Vorliebe für eine Arbeitsorganisation überdenken, die die geistigen Fähigkeiten der Arbeitnehmer kaum in Anspruch genommen hat, da die mechanische Ausführung einer stark eingeschränkten Anzahl von Tätigkeiten gefordert wurde.

Die Gewerkschaften haben die schützende Wirkung von Arbeitsregelungen und Stellenklassifizierungen anerkannt, setzen sich aber auch seit langem für Arbeitsplätze ein, die es den Beschäftigten ermöglichen, alle ihre Fähigkeiten zu nutzen. Neuere flexible Formen der Arbeitsorganisation weisen häufig einige Verbesserungen auf, möglicherweise vor allem für junge Arbeitnehmer, dennoch ist die Situation immer noch alles andere als zufriedenstellend. Gruppenarbeit und die Flexibilität der Beschäftigten können Stellenabbau zur Folge haben, wenn es nicht gelingt, das gestiegene Produktionsvolumen auch entsprechend auf dem Markt abzusetzen. Die Unternehmensführung mag behaupten, dass die steigende Produktion auf eine erhöhte Produktivität zurückzuführen ist, doch erschwert eine flexible Arbeitsorganisation häufig die Feststellung, ob eine Produktionssteigerung durch bessere Arbeitsmethoden oder durch eine Intensivierung der Arbeit erreicht wurde. Aufgrund des relativ starken Einflusses der Gewerkschaften in der Automobilindustrie konnten die problematischsten Folgen der schlanken Fertigung gemildert werden, doch die Autonomie der Arbeitnehmer bleibt nach wie vor häufig stark eingeschränkt.

In vielen Ländern basieren die industriellen Arbeitsbeziehungen auf einer klaren Unterscheidung zwischen der Rolle der Arbeitgeber, der Gewerkschaften und der Arbeitnehmer. Durch flexible Formen der Arbeitsorganisation können diese Grenzen verschwimmen und in der Folge zu Unklarheiten und Konflikten führen. So können zum Beispiel Gruppen, die teilautonom sind, attraktiver erscheinen. Doch besonders bei neu eingestellten Arbeitnehmern können sie auch als Strategie zur Umgehung von Gewerkschaften genutzt werden. Wenn Gruppenleiter Funktionen übernehmen, die in der herkömmlichen Arbeitsorganisation von Führungskräften wahrgenommen wurden, kann von ihnen unter Umständen auch verlangt werden, als Führungskraft zu handeln. Und wenn sie von den Beschäftigten in Abwesenheit von Gewerkschaften gewählt werden, stellt sich die Frage, ob dadurch nicht eine parallele, nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitnehmervertretungsstruktur geschaffen wird.

...Einige Antworten der Gewerkschaften auf die Flexibilisierung

Gewerkschaften und soziale Bewegungen haben immer wieder darauf hingewiesen, dass wirtschaftliche Aktivitäten und die Geschäftstätigkeit der Unternehmen kein Selbstzweck sind. Sie sind ein Mittel zur Verbesserung des sozialen und wirtschaftlichen Umfelds sowie der Umwelt. Die Erfahrung zeigt, dass diese Ziele ohne einen demokratischen institutionellen Rahmen, der per definitionem bestimmte Bedingungen auferlegt, durch wirtschaftliche Aktivitäten nicht erreicht werden können. Fahrzeugsicherheit und Abgasregelungen sowie Arbeitsschutzbestimmungen sind gute Beispiele für die Notwendigkeit einer Regulierung.

Die Gewerkschaften müssen angesichts dieser Herausforderung ihre politischen Aktivitäten verstärken und dabei auf die Bedeutung der schützenden und stabilisierenden Elemente der sozialpolitischen Rahmenbedingungen aufmerksam machen. Bündnisse mit anderen Gewerkschaften, zum Beispiel denen des öffentlichen Dienstes, sowie mit sympathisierenden sozialen Bewegungen sollten ein zentraler Bestandteil dieser Strategie sein.

Die Antwort der Gewerkschaften auf flexible Produktionssysteme besteht darin sicherzustellen, dass Automobilwerke gewerkschaftlich gut organisiert sind, dass Informationen über mögliche Produktionsverlagerungen unbürokratisch weitergeleitet werden und dass die Antwort der Gewerkschaft – im Idealfall eine Ablehnung der Verlagerung – in wirksamer Weise koordiniert wird. Die Angreifbarkeit der auf Just-in-Time-Lieferungen angewiesenen Produktionssysteme verstärkt die Position der Gewerkschaften und kann ebenfalls zur Erreichung ihrer Ziele genutzt werden. Branchenweite Gewerkschaften, die auch in den Betrieben der Zulieferer vertreten sind, können ihre Vorgehensweise am effektivsten koordinieren. Wenn es in einer Branche mehr als eine Gewerkschaft gibt, ist es äußerst wichtig, dass sie gute, auf Solidarität beruhende Beziehungen zueinander entwickeln. Auf internationaler Ebene entspricht die Organisation des IMB am ehesten der einer Industriegewerkschaft. Durch seine Automobilabteilung wurden dauerhafte Strukturen wie etwa Lenkungsgruppen auf Betriebsebene oder Weltbetriebsräte eingerichtet, und selbst wenn solche Strukturen nicht vorhanden sind, ist es möglich, nationale Automobilgewerkschaften bei Streikaktionen zu unterstützen, wenn der IMB rechtzeitig informiert wird.

Entscheidend ist für die Gewerkschaften bei den neuen Formen der Arbeitsorganisation aber, dass sie an ihrer Gestaltung beteiligt sind und dass sie in allen neu entstehenden Strukturen stark vertreten sind. Bei einer Arbeitsorganisation, die auf Gruppenarbeit basiert, ermöglicht ein turnusmäßiger Wechsel an der Spitze einer Gruppe mehreren Beschäftigten, zusätzliche Fähigkeiten zu erwerben und außerdem wird die Wahrscheinlichkeit verringert, dass neue parallele und möglicherweise von der Unternehmensleitung beeinflusste Vertretungsstrukturen entstehen. Wenn kein Rotationsprinzip vorgesehen ist, ist es besonders wichtig darauf zu achten, dass die Beschäftigten bei der Wahl des Gruppenleiters ein echtes Mitspracherecht haben. Das sollte mit Gewerkschaftsschulungen einhergehen, um sicherzugehen, dass die ausgewählten Personen mit der Rolle und Politik der Gewerkschaft vertraut sind.

1.5 Widerstand der Arbeitgeber...

Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind nicht immer einer Meinung. Beunruhigender ist allerdings die Tatsache, dass sich immer mehr Arbeitgeber eine gewerkschaftlichen Organisation

widersetzen. Abgesehen von den autoritären Staaten ist die Situation in den Vereinigten Staaten und in einigen anderen Ländern, die massiv von der deregulierenden Wirkung einer neoliberalen Wirtschaftspolitik betroffen sind, wohl am schlimmsten. In den USA, aber auch in amerikanischen Unternehmen im Ausland, sind zu viele Arbeitgeber nicht bereit, die Existenzberechtigung der Gewerkschaften voll anzuerkennen, außer sie werden durch erbitterte Gewerkschaftskampagnen dazu gezwungen, wie dies in den späten 1930-er und frühen 1940-er Jahren der Fall war, als mithilfe solcher Kampagnen letzten Endes die gewerkschaftliche Organisation der Automobilarbeiter durchgesetzt werden konnte. Eine unter Roosevelt während der damaligen Weltwirtschaftskrise eingeführte, relativ starke Arbeitsgesetzgebung trug mit zum Erfolg bei.

Seitdem führen die Unternehmen und ihre konservativen politischen Verbündeten allerdings einen zähen Kampf, um dem Vordringen der Gewerkschaften auf gesetzgeberischer, betrieblicher und gesellschaftlicher Ebene Einhalt zu gebieten. Es ist eine regelrechte Beratungsindustrie entstanden, die sich der Vernichtung von bestehenden Gewerkschaftsorganisationen in Unternehmen sowie der Vereitelung von Organisationsversuchen der Gewerkschaften verschrieben hat. In den USA selbst ist der Organisationsgrad sogar in der immer noch stark organisierten Automobilindustrie zurückgegangen. Grund dafür sind die neuen sogenannten „Transplants“, Werke japanischer und deutscher Fahrzeug- und Teilehersteller in den USA, die bis auf wenige Ausnahmen durch die Anwendung klassischer gewerkschaftsfeindlicher Taktiken eine gewerkschaftliche Organisation verhindert haben.

Durch die globale Reichweite der US-amerikanischen Unternehmen und den Einfluss der neoliberalen Ideologie haben sich die von den USA ausgehenden gewerkschaftsfeindlichen Praktiken auch in den Industrie- und Entwicklungsländern verbreitet.

Deutsche und japanische Unternehmen, die sich in ihren Heimatländern ihrer konstruktiven Beziehungen zu den Gewerkschaften rühmen, versuchen in zunehmendem Maße, sich der gewerkschaftlichen Organisation zu widersetzen. Außerdem stellen führende nichtamerikanische Vertreter der Wirtschaft immer häufiger öffentlich die Frage nach der Effektivität des sozialpartnerschaftlich organisierten Systems der industriellen Arbeitsbeziehungen. Weite Kreise der Wirtschaft, die von den angeblichen Kosten und der „Starrheit“ der Sozialpartnerschaft sprechen, scheinen die Ansichten der Ultraliberalen stillschweigend zu teilen.

In vielen entwickelten Ländern konzentriert sich der Widerstand gegen Gewerkschaften eher auf die Rahmenbedingungen für die industriellen Arbeitsbeziehungen und Tarifabschlüsse und weniger auf die eigentliche „Anerkennung der Gewerkschaften“. Dies ist vor allem auf die großen Unterschiede in der Gesetzgebung der Industrieländern für diesen Bereich zurückzuführen. Es gibt aber keinen Zweifel daran, dass die branchenweiten Tarifabschlüsse und Vertretungsstrukturen in Europa von Seiten der Wirtschaft immer mehr unter Druck geraten.

...Strategien der Gewerkschaften gegen den Widerstand der Arbeitgeber

Zu den grundlegenden oben erwähnten Strategien der Gewerkschaftsbewegung gehören der Aufbau von Gewerkschaften, effektivere politische Aktionen und internationale Solidarität. Gewerkschaften sollten weiterhin betonen, dass auf Zusammenarbeit und gegenseitiger

Anerkennung basierende Systeme nicht nur für die Tarifpartner, sondern auch für die Gesellschaft als Ganzes von Vorteil sind.

Es ist auch notwendig, mehr junge Leute und Frauen, aber auch Beschäftigte des sogenannten informellen Sektors (d.h. aus dem Bereich der ungeschützten und unregulierten Beschäftigungsverhältnisse), als Mitglieder für Industriegewerkschaften zu gewinnen. Aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten und der verschiedenen sozialen und kulturellen Gegebenheiten sind sicherlich sehr unterschiedliche Organisationsmethoden angebracht. Auf jeden Fall müssen die Gewerkschaften aber für diese Gruppen attraktiver werden und ihre Ressourcen bei Kampagnen zur Mitgliederwerbung effektiver nutzen. Bündnisse mit sozialen Bewegungen, die die Ansichten der Gewerkschaften über kollektive Aktionen und die Notwendigkeit des Widerstands gegen die sozialen Härten der unternehmensorientierten Deregulierungsbestrebungen teilen, werden ebenfalls an Bedeutung gewinnen.

Gewerkschaften, deren Stärke auf solchen Aktivitäten basiert, werden eher in der Lage sein, die in der Politik und Öffentlichkeit geführten Kämpfe um gewerkschaftsfreundliche Reformen des Arbeitsrechtes zu gewinnen, sozialpartnerschaftliche Systeme zu verteidigen und auszubauen und branchenweite Tarifabschlüsse durchzusetzen.

Rein auf den Markt ausgerichtete Modelle sozialer Organisation drohen hingegen das gesellschaftliche Gefüge zu zerreißen und die Weltwirtschaft zu unterminieren. Gewerkschaften und Tarifverhandlungen spielen bei Verteilung und Mitbestimmung eine entscheidende Rolle, ohne die sich der durch wirtschaftliche Aktivitäten erzeugte Reichtum der Welt in immer weniger Händen konzentrieren wird. Unterentwicklung und fehlende Kaufkraft berauben Unternehmen ihrer Kunden, die Weltwirtschaft einer dringend benötigten Quelle nachhaltigen Wachstums und fordern von den Beschäftigten, ihren Familien und Gemeinschaften weltweit auf ungerechte und unakzeptable Weise ihren Tribut.

2. Chinas Automobilsektor

2.1 Einleitung

Das rapide Wachstum sowie die Transformation des chinesischen Automobilsektors gehören zu den bemerkenswertesten und folgenreichsten Veränderungen in der Geschichte der globalen Automobilindustrie. Vor gerade einmal einem Jahrzehnt bestand die chinesische Automobilindustrie aus Tausenden von kleinen, fragmentierten und technisch veralteten Staatsbetrieben, die meist voneinander und von der Weltwirtschaft abgeschottet agierten. Inzwischen hat dieser Industriezweig einem Weg eingeschlagen, auf dem er schon bald zum drittgrößten nationalen Fahrzeugproduzenten nach den USA und Japan avancieren wird. Geprägt ist die chinesische Automobilindustrie von mehreren großen, vertikalen Staatsbetrieben, die zunehmend in der Lage sind, die steigende Binnennachfrage zu decken und sogar Produkte in andere Regionen der Erde zu exportieren.

Ohne die massiven Investitionen der großen multinationalen Automobilhersteller wäre solch eine beispiellose Transformation nicht möglich gewesen. Die chinesische Regierung und die ausländischen Konzerne drängen darauf, den Automobilsektor des Landes umfassend zu restrukturieren. Schon lange bevor China im Jahre 2001 der WTO beitrug, begannen ausländische Investitionen ins Land zu fließen. Ein transnationaler Automobilkonzern nach dem anderen kündigte an, die Kapazitäten erweitern, sich Marktanteile sichern und die Produktion von Fahrzeugteilen und Komponenten in China steigern zu wollen. Dieser intensive Wettbewerb der großen Automobilkonzerne um Profite und Marktanteile erfolgte jedoch nicht in einem unregulierten Vakuum. Ganz im Gegenteil: die Entwicklung wurde eng begleitet von der chinesischen Regierung, die den Automobilsektor als strategisch wichtig für den weiteren Ausbau der nationalen industriellen Kapazitäten erachtet. Zudem erfolgte dieser Prozess im Rahmen der Regeln der Welthandelsorganisation.

Diese Veränderungen hatten weltweit Folgen für die in der Automobilindustrie beschäftigten Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen. Investitionsumschichtungen mit dem Ziel, neue Kapazitäten in China zu errichten, haben die globalen und regionalen Investitions-, Produktions-, und Zuliefererströme umgelenkt und umgeformt. Transnationale Automobilkonzerne drängen darauf, vorhandene sowie zukünftige chinesische Geschäftstätigkeiten in ihre weltweiten Wertschöpfungsketten zu integrieren – und diesen Druck haben die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den vergangenen zwanzig Jahren in einem Land nach dem anderen zu spüren bekommen. Zudem setzt diese Entwicklung die Arbeitsplätze, Löhne und Arbeitsbedingungen unter Druck. Auch gab es Versuche der Arbeitgeber, die weltweite Vernetzung der Wertschöpfungskette besser auszunutzen, indem Arbeitnehmer gegen Arbeitnehmer und Gemeinde gegen Gemeinde ausgespielt wurden. Die vom Profit getriebenen Arbeitgeber zielen in diesen Fällen darauf ab, gewerkschaftliche Bemühungen der Mitgliedergewinnung zu unterminieren, tarifvertraglich festgelegte Verbesserungen zu verwässern und öffentliche Gelder für firmeneigene Zwecke zu nutzen.

Die Herausforderungen, denen die im Automobilssektor Beschäftigten und die Gewerkschaften in der ganzen Welt durch das Wachstum der chinesischen Automobilindustrie gegenüberstehen, sind schwierig und komplex. **Es geht um die Frage, wie man den transnationalen Automobilkonzernen begegnen soll, die unter neoliberalen und globalen Handelsregeln agieren und die mit der chinesischen Regierung und den staatlichen chinesischen Unternehmen kooperieren, während die offiziellen, staatlich kontrollierten Gewerkschaften versäumt bzw. sich geweigert haben, für die Einführung und die Einhaltung von international anerkannten Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechten zu kämpfen – oder die Verweigerung dieser Rechte sogar unterstützt haben.** Die diversen Aspekte dieser großen Herausforderung sind der Weltgewerkschaftsbewegung nicht neu, und sie sind auch kein spezifisch chinesisches Phänomen. Wenn man sie jedoch miteinander verknüpft – und zudem das Ausmaß, den Zeitrahmen und die Art und Weise der Veränderungen in Betracht zieht, die das Land derzeit durchläuft – wirkt die Herausforderung tatsächlich neu und einzigartig.

2.2 Expansion Transnationaler Konzerne in China mit Hilfe ausländischer Direktinvestitionen

Die dramatische Entwicklung des chinesischen Automobilssektors fällt in eine Zeit, in der die Transnationalen Konzerne (TNC) eine schnell wachsende Bedeutung für die chinesische Wirtschaft haben. Daten der Vereinten Nationen über die ausländischen Direktinvestitionen der letzten Jahre zeigen, wie die Kapitalströme der TNC in Richtung China umgeleitet worden sind. Von ausländischen Direktinvestitionen spricht man, wenn die TNC ausländische Produktionsanlagen investieren. Dies kann u.a. den Erwerb von ausländischen Unternehmen, die Bildung von Joint Ventures mit ausländischen Partnern oder die Einrichtung und Erneuerung des Maschinenparks und der Ausrüstung in den Betrieben des Gastlandes umfassen.

Aus UN-Daten geht hervor, dass im Jahre 2003 fast 9% der weltweiten ausländischen Direktinvestitionen nach China gingen. Zwei Jahre zuvor lag dieser Wert noch um die Hälfte niedriger. Die Investitionen, die seit den frühen 1980er Jahren

Tabelle 2.1: Ausländische Direktinvestitionen in ausgewählte Länder, 2001-2003
(Milliarden US-Dollar)

Region/Land	2001	2002	2003*
Welt	823.8	651.2	653.1
Industrieländer	589.4	460.3	467.0
Europäische Union	389.4	374.4	341.8
Australien	4.0	14.0	10.0
Kanada	28.8	20.6	11.1
Japan	6.2	9.3	7.5
USA	144.0	30.0	86.6
Schwelmländer	209.4	162.1	155.7
Afrika	18.8	11.0	14.4
Südafrika	6.8	0.8	0.2
Lateinamerika und Karibik	83.7	56.0	42.3
Brasilien	22.5	16.6	9.1
Mexiko	25.3	13.6	10.4
Asien und Pazifik	106.9	95.1	99.0
China	46.8	52.7	57.0
Hong Kong, China	23.8	13.7	14.3
Indien	3.4	3.4	3.4
Thailand	3.8	1.1	1.6
Mittel- und Osteuropa	25.0	28.7	30.3
Tschechische Republik	5.6	9.3	5.6
Polen	5.7	4.1	4.1
Russische Föderation	2.5	2.4	5.2

Quelle: UNCTAD
* UNCTAD-Schätzung

in China getätigt wurden, haben das Land mit enormen Kapitalmengen versorgt – seit China damit begann, seine Wirtschaft zu öffnen, sind das fast 500 Milliarden US-Dollar. **Als Ergebnis stieg der Anteil der TNC an der Produktionsleistung der chinesischen Industriebetriebe von Null Anfang der 1980er Jahre auf 12% im Jahre 1995, um sich dann bis zum Jahr 2002 auf 29% mehr als zu verdoppeln. Es erstaunt also nicht, dass laut UN-Weltinvestitionsbericht im Jahr 2000 etwa die Hälfte des chinesischen Exports von den Tochterunternehmen der TNC stammte – verglichen mit nur 17% im Jahr 1990.**

Die ausländischen Direktinvestitionen in China beliefen sich im Jahr 2003 insgesamt (also nicht nur in der Automobilindustrie) auf schätzungsweise 57 Milliarden US-Dollar (siehe Tabelle 2.1). China war eines der wenigen Schwellen- bzw. Entwicklungsländer, dessen ausländische Direktinvestitionen zwei Jahre in Folge stiegen, nämlich von 47 Milliarden US-Dollar im Jahr 2001 auf 53 Milliarden US-Dollar im Jahr 2002. Manche Schwellen- und Entwicklungsländer haben ihre Sorge zum Ausdruck gebracht, dass die TNC ihre Investitionen nach China umleiten. Die Statistiken der Vereinten Nationen deuten darauf hin, dass diese Einschätzung durchaus berechtigt ist. Die jährlichen Direktinvestitionen in jene Länder sanken von 2001 bis 2003 insgesamt um 26% - während sie in China im gleichen Zeitraum um 22% wuchsen. Dadurch stieg Chinas Anteil an den ausländischen Direktinvestitionen in Schwellen- und Entwicklungsländer von 22% auf 37%. Länder wie Brasilien, Mexiko, Südafrika, Thailand und Polen sowie andere Transformations- und Entwicklungsländer dagegen erfuhren einen zweistelligen Rückgang ihres prozentualen Anteils.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern im asiatisch-pazifischen Raum inklusive China sanken die ausländischen Direktinvestitionen zwischen 2001 und 2003 um 7%. Dieser Rückgang beruhte jedoch auf starken Rückgängen in den anderen Ländern, nicht aber in China. Rechnet man China aus der Region heraus, sanken die Direktinvestitionen in die Entwicklungsländer dieser Region im gleichen Zeitraum sogar um 30%. Als Ergebnis dieser ungleichen Verteilung stieg der Anteil Chinas an den Direktinvestitionen in die Schwellen- und Entwicklungsländer des asiatisch-pazifischen Raums von 44% auf 58%. Dies ist ein weiterer klarer Indikator für die Einschätzung, dass China ein immer wichtigeres Land für das Kapital der großen multinationalen Konzerne geworden ist.

2.3 Beschleunigte Investitionen der TNC in den chinesischen Automobilsektor

Von 1996 bis Mitte 2003 pumpen die weltweit agierenden Automobilkonzerne zwölf Milliarden US-Dollar nach China. Von dieser Summe hatten sie 5 Milliarden US-Dollar schon vor dem Beitritt Chinas in die WTO im Jahre 2001 investiert. Seither **hat sich der Rhythmus der ausländischen Investitionen in den Automobilsektor beschleunigt, da die Multis um Marktvorteile sowie um den Zugang zu billigen und flexiblen Arbeitskräften ringen.** Über die Hälfte dieser zwölf Milliarden US-Dollar wurde von den großen Automobilkonzernen in nur eineinhalb Jahren – von Anfang 2002 bis Mitte 2003 – investiert.

Im August 2003 schätzte das Investmenthaus Goldman Sachs, dass die Investitionen in chinesische Autofabriken in den kommenden drei Jahren zehn Milliarden US-Dollar betragen werden. Diese **öffentlich genannten Summen zeigen, welchen herdenähnlichen Charakter der Ansturm der Automobilkonzerne auf China angenommen hat, um in der dortigen Automobilindustrie Fuß zu fassen:** u.a. Volkswagen – sechs Milliarden €; Nissan – eine Milliarde US-Dollar; KIA – 600 Millionen US-Dollar; DaimlerChrysler – eine Milliarde €; Ford – 1,5 Milliarden US-Dollar, PSA – 600 Millionen € und Valeo – 500 Millionen €.

Einer anderen Ankündigung zufolge könnte möglicherweise die erste Übernahme eines überseeischen Automobilherstellers durch China bevorstehen: Das staatseigene Großkonzern China National Blue Star Group (die Lanxing-Gruppe) wurde als bevorzugter Bieter für die Südkoreanische Ssangyong Motor genannt. Ssangyong Motor ist der viertgrößte Automobilhersteller Südkoreas und ist seit seinem Bankrott während der Finanzkrise von 1997-98 unter Kontrolle der Kreditgeber. Sollte das Geschäft, gegen das sich die Koreanischen Gewerkschaften gewandt haben, zustande kommen, dann ginge der größte Anteil des Unternehmens an die China National Blue Star Group.

2.4 Restrukturierung und Konsolidierung des chinesischen Automobilsektors

Mit dem WTO-Beitritt Chinas war eine Regierungspolitik verknüpft, die zusammen mit den Strategien der TNC zu umfassenden Restrukturierungen des chinesischen Automobilsektors führte. Multinationale Konzerne streben nach hohen, stetigen und lang anhaltenden Profiten aus ihren Investitionen in China. Eine Hürde hierbei ist das Flickwerk aus Sub-Märkten, die aufgrund des regionalen Protektionismus zerteilt sind. Die multinationalen Konzerne wollen die internen Hürden zwischen den chinesischen Regionen und den Gemeinden, aber auch zwischen ihren chinesischen und ihren globalen Geschäftstätigkeiten abbauen. Sie möchten die Produktion und den Vertrieb in China steigern, und das mit geringen inneren Hürden und zu niedrigsten Kosten. Ein anderes Mittel, um niedrige Löhne, Flexibilität und die umfassende Volkswirtschaft in China auszunutzen, sind die Exporte. **Diejenigen TNC, die in China agieren, zielen – wie in vielen anderen Ländern – ganz allgemein darauf ab, die Lohnstückkosten zu senken, die Produktivität zu steigern und die Qualität zu verbessern, um dem weltweiten Standard zu genügen, während sie die Löhne niedrig und die Betriebszeiten flexibel halten und aktive Arbeitnehmervertreter in die Defensive drängen. Die chinesische Regierung verweigert dabei die Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte, oder sie kontrolliert sie aufs Strengste.**

Viele der Interessen und Zielsetzungen der TNC überlappen sich mit jenen des chinesischen Staates, in dessen Besitz – oft in Form von Joint Ventures mit den ausländischen TNC – sich die Montage- und Zuliefererbetriebe der Branche befinden. Die chinesischen Beamten auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene, mit denen die TNC verhandeln müssen, verfolgen zudem ihre eigenen Interessen und Ziele. **Ein zentrales Ziel ist der schnelle Aufbau von vertikalen, in chinesischem Eigentum befindlichen Unternehmen, die weltweit mit den mächtigsten Automobilkonzernen konkurrieren und ein breites Spektrum von Fahrzeugtypen herstellen können, die zum Großteil aus im Lande hergestellten Fahrzeugteilen (darunter auch technisch avancierte Komponenten) bestehen.**

Angesichts dieser politischen Zielsetzung beschreitet das Land in seinem Bestreben, eine nationale Automobilindustrie aufzubauen, einen vorgezeichneten Weg. Ausgehend von einem ehemals abgeschotteten und geschützten Binnenmarkt hat China in begrenztem und kontrolliertem Umfang den Zustrom von ausländischem Kapital erlaubt. Bei der Fertigung ist man immer mehr von den sog. semi-knocked down kits zu den completely knocked-down kits mit einem größeren Anteil an im Land hergestellten Komponenten übergegangen. Die Produktion bewegt sich von arbeitsintensiven Teilen hin zu technisch fortgeschritteneren Komponenten mit größerer Wertschöpfung. Die chinesischen Automobilunternehmen zielen darauf ab, Kapazitäten für das gesamte Design- und Konstruktionspektrum aufzubauen. Große, multinationale und vertikale chinesische Automobilkonzerne, die in der Lage sind, die Binnennachfrage zu decken und in internationale Märkte vorzustoßen, werden zur Realität.

Kasten 2.1

Die von der chinesischen Regierung im Februar 1994 herausgegebene *Durchführungspolitik für die Automobilindustrie* (IPMI), ihr Plan für die Entwicklung des Sektors, enthält eine Reihe von Zielsetzungen, darunter:

- Jährliche Produktion von 2,7-3 Millionen Fahrzeugen, darunter 1,2 Millionen Personenkraftwagen, bis zum Jahre 2000
- Jährlicher Produktionsanstieg bis zu 6 Millionen im Jahre 2010, darunter 4 Millionen Autos
- Deckung des einheimischen Bedarfs durch einheimische Produktion zu 90% bis zum Jahre 2000
- Größenvorteile durch die Einrichtung von 3-4 riesigen unabhängigen Fahrzeugunternehmen
- Entwicklung einer Zubehörindustrie, darunter Produktion von Werkzeugen, Gussformen und Matrizen
- Neue Automobilprojekte mit einem Jahresvolumen von 150.000 Fahrzeugen

Die Zielsetzungen bildeten den Rahmen für die chinesische Automobilindustrie, und bei der Produktion von Personenkraftwagen wurde das Jahresziel von 1,2 Millionen im Jahre 2002 erreicht, somit zwei Jahre später als geplant.

Quelle: Mark Bursa, „The Chinese car market“, Aroq Limited, November 2003

Ein weiteres vorrangiges Ziel der chinesischen Regierung ist die Konsolidierung und Restrukturierung des chinesischen Automobilsektors. Dabei geht es um die Bildung einer kleinen Zahl von sehr großen, vertikalen Fahrzeugherstellern. Der Regierungsplan für die Jahre 2001-2005 sieht für die Automobilindustrie massive Umstrukturierungsmaßnahmen vor – von 118 verschiedenen Herstellern hin zu drei großen Automobilkonzernen und von mehreren Hundert Zulieferern hin zu fünf bis zehn großen Zuliefererkonzernen. Werksschließungen sowie Fusionen und Konsolidierungen haben zweifelsohne zu Arbeitsplatzverlusten geführt. Viele Betriebe scheinen gefährdet zu sein. Der Vorsitzende von GM China wies in diesem Zusammenhang auf etwa 80 chinesische Montagewerke hin, von denen keines mehr als 10.000 Einheiten während der gesamten Betriebsgeschichte produzierte.

Der starke Rückgang der Zahl von Betrieben wirkt sich auch auf die chinesischen Arbeitnehmer im Automobilsektor aus. In der Montage sank die Zahl der Betriebe in nur fünf Jahren

um mehr als ein Drittel, von 340 im Jahre 1996 auf 217 im Jahre 2001, so das Wirtschaftsprüfungsunternehmen KPMG International. Ähnlich ist auch das Bild im Komponentenbereich. Hier reduzierte sich die Anzahl der inländischen Komponentenhersteller um über die Hälfte, bevor sie im Jahre 2001 wieder leicht auf 2.724 anstieg¹.

Für die restlichen Betriebe haben Produktivitätssteigerungen und höhere Einkünfte zu größeren Gewinnspannen geführt. Nach Informationen von KPMG liegen die Gewinnspannen der zehn ausländischen Spitzenunternehmen im Komponentenbereich bei etwa 20% - in einem Sektor, in dem die durchschnittlichen Margen oft nicht einmal halb so groß sind. General Motors gab an, dass der Gewinn aus dem Geschäft in China im Jahre 2003 im Vergleich zum Vorjahr um das Dreifache zunahm und die Summe von 437 US-Dollar erreichte. Volkswagen verbuchte im Jahr 2003 weltweit Profite von 1,1 Milliarden €, und einige Analysten sind der Meinung, dass das Unternehmen ohne die Gewinne aus dem Geschäft in China Verluste hätte verzeichnen müssen².

2.5 Die größten chinesischen Automobilkonzerne und ihre ausländischen TNC-Partner

Zu Chinas "ersten Drei" gehören die Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), die First Auto Works (FAW) sowie die Dongfeng Motor Corporation (DF, früher Second Auto Works). FAW, SAIC und DF **zusammen produzieren etwa die Hälfte aller im Inland hergestellten leichten Kraftfahrzeuge, wobei davon ausgegangen wird, dass sich dieser Prozentsatz bis 2007 kaum verändern wird.** Jeder einzelne dieser drei führenden Konzerne weist eine jährliche Kapazität von mindestens 500.000 Einheiten auf, die größtenteils in Joint Ventures mit ausländischen TNC produziert werden.

Alle drei Konzerne sind mit mindestens zwei TNC aus verschiedenen Regionen Partnerschaften eingegangen. So stammt etwa ein Partner aus Europa während der andere seinen Sitz in Nordamerika oder im asiatisch-pazifischen Raum hat. SAIC ist ein Joint Venture mit VW und GM eingegangen, FAW hat sich mit VW und Toyota zusammengetan und DF bildet ein Joint Venture mit Nissan, Honda, KIA und PSA. Neben diesen „drei Großen“ gibt es noch eine zweite Gruppe Unternehmen, zu denen die Guangzhou Automotive Group sowie die Beijing Automotive Industry Corporation gehören.

In allen Bereichen der globalen Automobilindustrie spielen die **größten Multis eine zentrale Rolle im Umstrukturierungsprozess, und China ist hierbei keine Ausnahme. Die drei größten in China sind Volkswagen, General Motors und Nissan.** Jeder dieser Konzerne hat derzeit eine Montagekapazität von mindestens 300.000 Einheiten aufgrund der Joint Ventures mit ihren

¹ "China Automotive and Component Parts Market", KPMG Transaction Services, August 2003. Auf diese Quelle beziehen sich alle von KPMG stammenden Angaben.

² Der Druck auf Fahrzeug- und Komponentenpreise in China zusammen mit andauernden Problemen bei Qualität und Produktivität lassen vermuten, dass die Hersteller Herausforderungen gegenüberstehen, die sowohl den Ertrag als auch die Kosten pro Einheit betreffen. Dies könnte sich auf zukünftige Profitmargen auswirken.

jeweiligen chinesischen Partnern. **Andere mächtige, in China aktive Autobauer sind Honda, Toyota, Hyundai, Kia, DaimlerChrysler, Mitsubishi, Ford, Mazda, BMW sowie Suzuki.**

Mehrere Automultis haben oder planen Joint Ventures mit mehr als einem der chinesischen Automobilkonzerne: VW mit SAIC und FAW; GM mit SAIC und der Jinbei Auto Group; Toyota mit FAW und der Guangzhou Automotive Group; Honda mit DF und Guangzhou Automotive; und Hyundai-KIA mit DF und der Beijing Automotive Industry Corp.

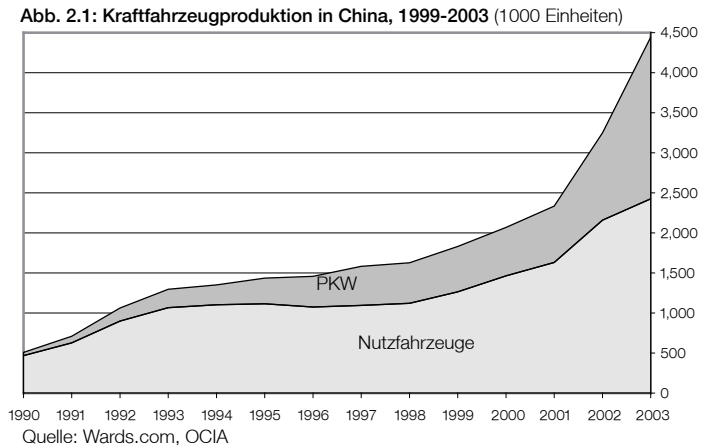
Tabelle 2.2: Chinas größte Automobilkonzerne und ihre Joint Ventures.
(die Produktion umfasst PKW und einige Nutzfahrzeuge)

	Geschätzte Produktion im Jahr 2003
BEIJING AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.	
Beijing Hyundai Motor Co.	47,801
Beijing Jeep Corp. (Beijing Automotive Industry Corp. 58%, DaimlerChrysler AG 42%)	29,799
CHANG'AN AUTOMOBILE GROUP	
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile (Chang'an Automotive Liability 51%, Suzuki 35%, Nisshio Iwai Trading 14%)	92,948
Chang'an Ford Automobile Co. (Ford Motor Co. 50%, Chang'an Automotive Liability 50%)	23,882
DONGFENG MOTOR CORP.	
Dongfeng Motor Co. (Dongfeng Motors 50%, Nissan 50%)	325,158
Dongfeng Peugeot Citroen Automotive Co. (Dongfeng Motors 70%, PSA/Peugeot-Citroen 30%)	99,177
Dongfeng Fengshen	56,068
Dongfeng Yueda Kia Motor Co. (Kia 50%, Dongfeng Automotive Group 25%, Yueda 25%)	48,830
KIA - Dongfeng Joint Venture, noch kein Standort	--
Honda - Dongfeng Joint Venture, Wuhan (Honda 50%, Dongfeng 50%) (angekündigt)	--
FIRST AUTO WORKS	
First Auto Works	333,922
FAW-Volkswagen Automotive Co. (First Auto Works 60%, Volkswagen AG 30%, Audi AG 10%)	278,546
FAW Tianjin (Xiali)	102,034
Tianjin FAW Toyota Motor Co. (Toyota Motor Corp. 50%, Tianjin Automotive Industry Corp. 50%)	52,300
FAW Hainan Motor Co. (baut Autos der Marke Mazda)	47,276
JINBEI AUTO GROUP	
Jinbei Auto	113,423
Jinbei GM Automotive Co. (First Auto Works-Jinbei Automotive Corp. 50%, General Motors 50%)	5,418
BMW Brilliance Auto Ltd. (BMW 50%, Brilliance China Automotive Holdings Ltd. 45%, Shenyang City 5%)	1,293
SHANGHAI AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.	
Shanghai Volkswagen Automotive Co. (Volkswagen AG 50%, Shanghai Automotive Industry Corp. 25%, Bank of China Shanghai Trust and Consulting 15%, CNAIC 10%)	364,859
Shanghai GM Automotive Co. (Shanghai Automotive Industry Corp. 50%, General Motors 50%)	175,797
GM-Wuling Automotive Stock Ltd. (Shanghai Automotive Industry Corp. 50%, General Motors 34%, Wuling Automotive 16%)	147,055
SAIC-CHERY	75,035
Yantai Bodyworks (GM 25%, SAIC 25%, Shanghai GM 25%)	--
GM - Isuzu - SAIC JV, 10-ton truck (angekündigt)	--
GEELY AUTOMOTIVE	46,995
GUANGZHOU AUTOMOTIVE GROUP	
Guangzhou Honda Automotive Co. (Guangzhou Automotive Group 50%, Honda Motor Co. 50%)	105,630
Toyota - Gauangzhou Auto Group JV, Guangdong (angekündigt)	--
ZHENGZHOU NISSAN AUTOMOBILE CO.	16,993

Quelle: Automotive News, Global Insight

2.6 Beschleunigter Anstieg der Fahrzeugproduktion in China

Die Fahrzeugproduktion in China überstieg im Jahre 2003 mit 4,4 Millionen Einheiten zum ersten Mal die vier-Millionen-Grenze. Damit wurde China nach den USA, Japan und Deutschland der viertgrößte nationale Fahrzeugproduzent der Welt. Die chinesische Produktion von Kraftfahrzeugen – PKW, LKW und Busse – verdoppelte zwischen 2000 und 2003 – also in nur drei Jahren. Besonders ausgeprägt war diese Zunahme in den letzten beiden Jahren dieser Periode und betrug bis zu zwei Millionen Einheiten. **Keine andere nationale Industrie hat ihre Produktion so rapide gesteigert wie diejenige in China.** Seit Anfang der 1990er Jahre, als das Land jährlich 500.000 Einheiten produzierte, von denen die meisten Nutzfahrzeuge waren, ist die Produktion in beispielloser Weise jährlich um durchschnittlich 18% gewachsen.



Hervorgerufen wurde diese einmalige Zunahme in den vergangenen Jahren größtenteils durch die Produktion von Personenkraftwagen, da sich sowohl die Ziele der Regierung als auch die Investitionsstrategien der TNC auf diese Sparte konzentrieren. So stieg der PKW-Anteil an allen produzierten Kraftfahrzeugen von 18% vor einem Jahrzehnt auf 30% im Jahre 2001, um zwei Jahre später sogar auf 45% anzuwachsen. Seit 1990 ist die chinesische PKW-Produktion jährlich um durchschnittlich 34% gewachsen. In der Nutzfahrzeugsparte, auf die sich die Regierung in einer früheren Phase ihrer Industriepolitik konzentriert hatte, lag die Steigerung bei durchschnittlich 13,5%. Es ist zu erwarten, dass die jährlich produzierte PKW-Zahl diejenige der produzierten LKW in den nächsten Jahren übersteigen wird.

Tabelle 2.3: Die Produktion von Kraftfahrzeugen in China von 1990-2003 (1000 Einheiten)

Jahr	PKW		Nutzfahrzeuge		Alle Fahrzeuge
	000	%	000	%	
2003	2,019	45	2,425	55	4,444
2002	1,091	34	2,160	66	3,251
2001	704	30	1,631	70	2,334
2000	605	29	1,464	71	2,069
1999	565	31	1,265	69	1,830
1998	507	31	1,121	69	1,628
1997	488	31	1,095	69	1,583
1996	382	26	1,075	74	1,456
1995	321	22	1,114	78	1,435
1994	248	18	1,103	82	1,351
1993	230	18	1,067	82	1,297
1992	163	15	899	85	1,062
1991	81	11	628	89	709
1990	42	8	467	92	509

Quelle: Wards.com, OCIA

2.7 Weiterer Anstieg der Binnennachfrage

Der Inlandsabsatz an Kraftfahrzeugen ist in China bislang schnell genug gewachsen, um die steigenden Kapazitäten aufzunehmen. Im Jahre 2003 wurden erstmals mehr als vier Millionen Wagen verkauft, was eine Zunahme von 1,1 Millionen Einheiten im Vergleich zum Vorjahr bedeutete. Zwei Jahre hintereinander wuchs der Markt um über 35% und erreichte die Zahl von 4,4 Millionen im Jahre 2003. **Dieses Verkaufsvolumen machte China somit zum drittgrößten Binnenmarkt nach den USA und Japan.**

Die Gesamtzahl der verkauften PKW erreichte im Jahr 2003 fast zwei Millionen, 1,2 Millionen mehr als im Jahr zuvor, und dreieinhalb mal soviel wie 1999 (verglichen mit der Verdoppelung des Verkaufs von Nutzfahrzeugen im gleichen Zeitraum). Die Nachfrage konzentriert sich meist auf die küstennahen Ballungszentren von Shanghai und Guanzhou, aber auch auf Peking. Besonders stark war die Nachfrage nach Limousinen, etwa nach dem Honda

Accord, dem VW Passat, dem GM Buick Regal oder auch dem Mazda 6. Die Nachfrage ist außerdem gestiegen, weil sich auf den Straßen der großen chinesischen Städte immer mehr Taxen bewegen.

Die Hersteller von Luxusfahrzeugen sind auf dem chinesischen Markt äußerst aktiv. VW montiert und verkauft Audimodelle, BMW hat damit begonnen, die Dreier- und Fünfer-Serien in China zu bauen, und DaimlerChrysler kündigte an, man habe Pläne, Mercedes-Benz-Modelle zu montieren. GM plant die Montage des Cadillac CKD, und bei Ford überlegt man, Land Rover und Volvo-Modelle zu bauen. Zudem gibt es Berichte, dass Toyota plane, Lexus-Vertragshändler in Schanghai, Guangzhou und Peking anzusiedeln.

Große, luxuriöse Modelle sind besonders in Mode bei den relativ wenigen Personen, die überproportional von der umstrukturierten chinesischen Wirtschaft und der damit verbundenen, äußerst ungleichen Verteilung von Einkommen und Wohlstand profitieren. Für BMW und Mercedes hat dies dazu geführt, dass vor allem die größten und teuersten Modelle, die pro Fahrzeug mindestens 100.000 US-Dollar kosten, abgesetzt werden – während in anderen Ländern vor allem die preisgünstigeren Modelle verkauft werden.

Tabelle 2.4: Fahrzeugabsatz 1999-2003 (1000 Einheiten)

	1999	2000	2001	2002	2003
PKW	570	613	781	1,126	1,970
Nutzfahrzeuge, schließt Busse ein	1,262	1,476	1,642	2,122	2,420
Alle Fahrzeuge	1,832	2,089	2,423	3,248	4,390
<i>Jährliche Fahrzeugzunahme</i>					
PKW	--	43	168	345	844
Nutzfahrzeuge, schließt Busse ein	--	214	166	480	298
Alle Fahrzeuge	--	257	334	825	1,142
<i>Jährliche Prozentzunahme</i>					
PKW	--	8%	27%	44%	75%
Nutzfahrzeuge, schließt Busse ein	--	17%	11%	29%	14%
Alle Fahrzeuge	--	14%	16%	34%	35%

Quelle: VDA, Wards.com, International Herald Tribune

2.8 Starker Anstieg der Produktionskapazitäten in diesem Jahrzehnt erwartet

Prognosen deuten darauf hin, dass in den kommenden Jahren ein starker Anstieg der Produktionskapazitäten in der chinesischen Automobilindustrie zu erwarten ist, sofern sich die Bedingungen nicht ändern. Für die zweite Hälfte des Jahres 2003 und für Anfang 2004 kündigten verschiedene multinationale Autokonzerne eine Reihe von Investitionen an, um den Ausbau neuer Kapazitäten, v.a. für PKW, zu beschleunigen.

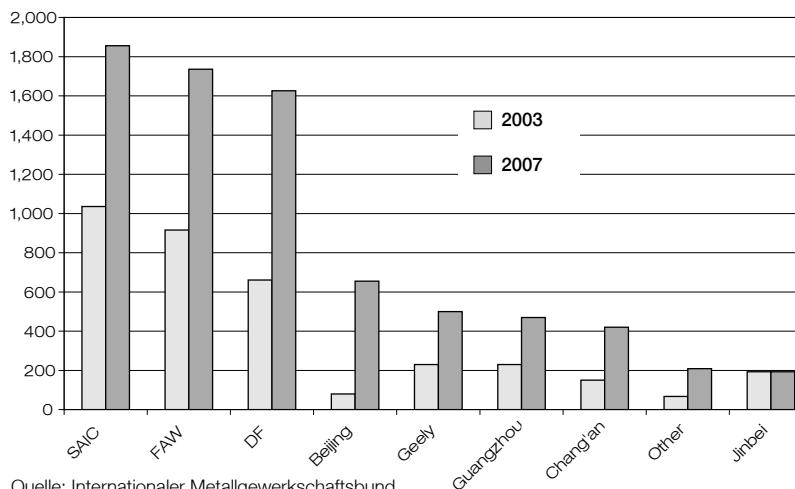
Um diese Ankündigungen nachzuvollziehen, hat der Internationale Metallgewerkschaftsbund alle bis einschließlich Februar 2004 zugänglichen Daten zusammengestellt. Wenn die Pläne der Konzerne umgesetzt werden, können anhand dieser Daten Umfang und Verteilung der Montagekapazitäten bis 2007 hochgerechnet werden. Auf der Grundlage dieser Daten betrug die **Montagekapazität im Jahre 2003 schätzungsweise 3,6 Millionen Einheiten. Bis 2005 wird diese Zahl vermutlich 5,2 Millionen betragen und bis 2007 auf 7,7 Millionen ansteigen. Mit andern Worten: Sollten die Ankündigungen in die Tat umgesetzt werden, werden sich die Kapazitäten in gerade einmal vier Jahren mehr als verdoppeln.**

Die Hochrechnung ist in Tabelle 2.2, bezogen auf die größten chinesischen Autokonzerne, dargestellt. In die Berechnung geht sowohl die Montagekapazität für PKW (inklusive Sportwagen) als auch die für einige Nutzfahrzeuge ein. Nicht einbezogen sind einige staatseigene Unternehmen, die landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge oder Militärfahrzeuge, aber auch sonstige Nutzfahrzeuge herstellen. Einzelheiten sind in Tabelle 2.5 dargestellt, bezogen auf die größten chinesischen Automobilkonzerne.

Die Fertigungskapazität der drei größten chinesischen Automobilkonzerne SAIC, FAW und DF betrug im Jahre 2003 zusammengenommen 2,6 Millionen Einheiten und somit 73% der gesamten Inlandsproduktion. Diese Zahl bezieht sich sowohl auf die Joint Ventures als auch auf die zu 100% staatseigenen Betriebe. Nach den angekündigten Plänen würde sich die Kapazität dieser drei größten chinesischen Konzerne bis zum Jahr 2007 auf 5,2 Millionen Einheiten verdoppeln. Ihr Anteil an der Gesamtproduktion würde dabei leicht auf 68% fallen, wobei jeder der drei Konzerne einen Anteil von etwa 23% erreichen würde.

SAIC und FAW würden jeweils eine Zunahme von 800.000 Einheiten verbuchen und somit 1,9 bzw. 1,7 Millionen Fahrzeuge produzieren. Dongfeng würde mit fast einer Million die größte Zunahme erfahren und die Produktion bis 2007 auf jährlich 1,6 Millionen Einheiten steigern. Mit einer geplanten Verachtfachung

Abb. 2.2: Hochgerechnete Kapazität der größten chinesischen Automobilkonzerne 2003 und 2007 im Vergleich (1000 Einheiten)



Quelle: Internationaler Metallgewerkschaftsbund

Tabelle 2.5: Prognostizierte Fertigungskapazität der größten chinesischen Automobilkonzerne und ihren Joint Ventures, 2003-07*
(1000 Einheiten; Personenkraftwagen und einige Nutzfahrzeugtypen)

	Ausländischer Partner	2003	2004	2005	2006	2007
BEIJING AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP.						
Beijing Hyundai Motor Co.	Hyundai	50	200	300	300	600
Beijing Jeep Corp.	DC	30	30	55	55	55
CHANG'AN AUTOMOBILE GROUP						
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile	Suzuki	100	100	120	120	120
Chang'an Ford Automobile Co.	Ford	50	50	100	150	300
DONGFENG MOTOR CORP. (DF)						
Dongfeng Motor Co.	Nissan	325	330	330	550	620
Dongfeng Peugeot Citroen Automotive Co.	PSA	150	200	300	300	300
Dongfeng Fengshen		56	56	56	56	56
Dongfeng Yueda Kia Motor Co.	KIA	100	150	400	400	400
Honda - Dongfeng export-only JV, Wuhan	Honda	30	50	50	50	50
KIA JV with Dongfeng, noch kein Standort	KIA	0	0	0	200	200
FIRST AUTO WORKS (FAW)						
First Auto Works		334	334	334	334	334
FAW-Volkswagen Automotive Co.	VW, Audi	350	350	350	350	700
FAW Tianjin (Xiali)		102	102	102	102	102
Tianjin FAW Toyota Motor Co.	Toyota	50	80	150	150	500
FAW Hainan Motor Co.		80	100	100	100	100
JINBEI AUTO GROUP						
Jinbei Auto		113	113	113	113	113
Jinbei GM Automotive Co.	GM	50	50	50	50	50
BMW Brilliance Auto Ltd.	BMW	30	30	30	30	30
SHANGHAI AUTOMOTIVE INDUSTRY CORP. (SAIC)						
Shanghai Volkswagen Automotive Co.	VW	450	450	450	450	900
Shanghai GM Automotive Co.	GM	200	200	300	300	300
GM-Wuling Automotive Stock Ltd.	GM	186	186	186	336	336
SAIC-CHERY		100	150	200	200	200
Yantai Bodyworks	GM	100	100	100	100	100
GM - Isuzu - SAIC JV, 10-Tonnen-Lastwagen	GM	0	10	20	20	20
GEELY AUTOMOTIVE						
GUANGZHOU AUTOMOTIVE GROUP						
Guangzhou Honda Automotive Co.	Honda	230	270	270	270	270
Toyota - Guangzhou Auto Group JV, Guangdong	Toyota	0	0	0	0	200
ZHENGZHOU NISSAN AUTOMOBILE CO.						
Sonstige aktuelle oder geplante Joint ventures						
DC-Fujian Motor Ind. Grp-China Motor Corp. JV, Fuzhou	DC	0	0	40	40	40
Nanjing Fiat	Fiat	50	100	150	150	150
Volvo - China National Heavy Truck Corp JV, Jinan	Volvo	0	0	2	2	2
Geplante Kapazität		3,563	4,158	5,175	5,795	7,665
Jährliche Fahrzeugzunahme		--	595	1,017	620	1,870
% Jährliche zunahme		--	16.7%	24.5%	12.0%	32.3%

Anmerkung: Die prognostizierte Kapazität basiert auf den von den Herstellern veröffentlichten Expansionsplänen

Quelle: Automotive News, Just-Auto.com, WardsAuto.com, Financial Times, International Herald Tribune, CMS Global Insight, KPMG

* Diese Hochrechnung basiert auf öffentlich zugänglichen Berichten und Ankündigungen der Unternehmen. In die Tabelle geht nicht die gesamte Automobilmontage in China ein.

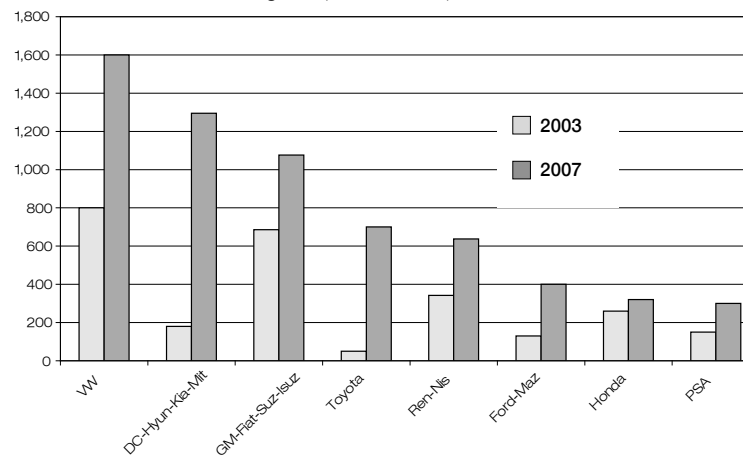
würde die Beijing Automotive Industry Corp. zusammen mit ihren Partnern den größten prozentualen Zuwachs verzeichnen.

Es ist auch möglich, die hochgerechneten Kapazitäten aus der Perspektive der Joint Venture Partner, also der TNC, darzustellen. Tabelle 2.6 gruppiert die Hochrechnung nach den TNC und lässt all jene staatseigenen Unternehmen außer Acht, die keinen ausländischen Partner haben. Danach betragen die Kapazitäten der Joint Ventures im Jahre 2003 etwa 2,6 Millionen Einheiten. Das bedeutet, dass **drei Viertel der Kapazitäten, die in Tabelle 2.5 für das Jahr 2003 ausgewiesen sind, den ausländischen TNC und dem chinesischen Staat gemeinsam gehörten. Das restliche Viertel verteilte sich auf rein staatliche chinesische Unternehmen (ohne jene Unternehmen, die landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge, Militärfahrzeuge und sonstige Nutzfahrzeuge herstellen).**

Joint Ventures mit VW und der GM Alliance (inklusive Fiat und Suzuki) hatten im Jahr 2003 die größten jährlichen Kapazitäten: VW verzeichnete 800.000 und GM 680.000 Fahrzeuge. Eine zweite Gruppe mit Kapazitäten zwischen 130.000 und 340.000 Fahrzeugen umfasst Honda, PSA und die Bündnisse von Nissan-Renault, Ford-Mazda sowie DaimlerChrysler-Mitsubishi-Hyundai-Kia (DC-M-H-K).

Nach der IMB-Analyse (s. Tabelle 2.6) werden sich die Kapazitäten der Joint Ventures bis zum Jahr 2007 vermutlich mehr als verdoppeln. Dies betrifft fast ausschließlich die PKW-Sparte und leichte Nutzfahrzeuge wie die sog. sports utility vehicles (SUV). Die größte Expansion wird bis 2007 für die koreanischen Konzerne Hyundai und Kia erwartet, deren Kapazitäten um etwa eine Million Einheiten steigen könnten. Auch Toyota, GM und Nissan planen umfassende Steigerungen. Toyota möchte die Kapazitäten um das vierzehnfache steigern und das Ziel von jährlich 700.000 Einheiten, das eigentlich für das Jahr 2010 vorgesehen war, schon im Jahr 2007 erreichen.

Abb. 2.3: Hochgerechnete Kapazitäten der Joint Ventures im Automobilssektor Chinas, 2003 und 2007 im Vergleich (1000 Einheiten)



Quelle: Internationaler Metallgewerkschaftsbund

Tabelle 2.6: Hochgerechnete Fertigungskapazität der größten Joint Venture-Partner Chinas, gruppiert nach TNC, 2003-2007*
(1000 Einheiten; Personenkraftwagen und einige Nutzfahrzeugtypen)

	Ausländischer Partner	2003	2004	2005	2006	2007
BMW BRILLANCE AUTO LTD	BMW	30	30	30	30	30
DAIMLERCHRYSLER - HYUNDAI - KIA - MITSUBISHI	DC-Hyun-Kia-Mit All.	180	380	795	995	1,295
Beijing Jeep Corp.	DC	30	30	55	55	55
DC-Fujian Motor Ind. Grp-China Motor Corp. JV, Fuzhou	DC	0	0	40	40	40
Beijing Hyundai Motor Co.	Hyundai	50	200	300	300	600
Dongfeng Yueda Kia Motor Co.	KIA	100	150	400	400	400
KIA - Dongfeng JV, noch kein Standort	KIA	0	0	0	200	200
FORD - MAZDA	Ford-Maz All.	130	150	200	250	400
Chang'an Ford Automobile Co.	Ford	50	50	100	150	300
FAW Hainan Motor Co. (baut Autos der Marke Mazda)		80	100	100	100	100
GENERAL MOTORS - FIAT - SUZUKI	GM-Fiat-Suz-Isuz All.	686	746	926	1,076	1,076
Nanjing Fiat	Fiat	50	100	150	150	150
Yantai Bodyworks	GM	100	100	100	100	100
GM - Isuzu - SAIC JV, 10-Tonnen-Lastwagen	GM	0	10	20	20	20
GM-Wuling Automotive Stock Ltd.	GM	186	186	186	336	336
Jinbei GM Automotive Co.	GM	50	50	50	50	50
Shanghai GM Automotive Co.	GM	200	200	300	300	300
Chongqing Chang'an Suzuki Automobile	Suzuki	100	100	120	120	120
HONDA	Honda	260	320	320	320	320
Guangzhou Honda Automotive Co.	Honda	230	270	270	270	270
Honda - Dongfeng nur Export JV, Wuhan	Honda	30	50	50	50	50
RENAULT-NISSAN	Ren-Nis All.	342	347	347	567	637
Dongfeng Motor Co.	Nissan	325	330	330	550	620
Zhengzhou Nissan Automobile Co.	Nissan	17	17	17	17	17
DONGFENG PEUGEOT CITROEN AUTOMOTIVE CO.	PSA	150	150	150	300	300
TOYOTA	Toyota	50	80	150	150	700
Tianjin FAW Toyota Motor Co.	Toyota	50	80	150	150	500
Toyota - Guangzhou Auto Group JV, Guangdong	Toyota	0	0	0	0	200
VOLVO - CHINA NATIONAL HEAVY TRUCK CORP JV, Jinan Volvo\		0	0	2	2	2
VOLKSWAGEN	VW	800	800	800	800	1,600
Shanghai Volkswagen Automotive Co.	VW	450	450	450	450	900
FAW-Volkswagen Automotive Co.	VW, Audi	350	350	350	350	700
Geplante Kapazität ausländischer transnationaler Konzerne		2,628	3,003	3,720	4,490	6,360
Jährliche Fahrzeugzunahme		--	375	717	770	1,870
% jährliche Zunahme		--	14.3%	23.9%	20.7%	41.6%

Anmerkung: Die prognostizierte Kapazität basiert auf den von den Herstellern veröffentlichten Expansionsplänen

Quelle: Automotive News, Just-Auto.com, WardsAuto.com, Financial Times, International Herald Tribune, CMS Global Insight, KPMG

* Die Stückkapazitäten einiger relativ kleinen Joint-Ventures sind nicht eingeschlossen.

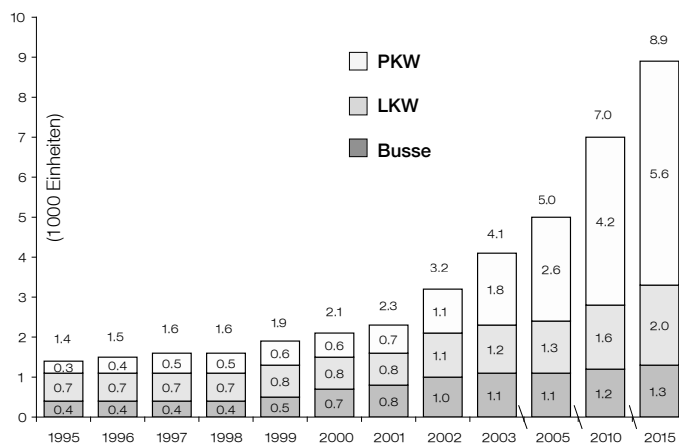
2.9 Die in China zu erwartenden Kapazitäten werden die Binnennachfrage signifikant überschreiten

Mit der angekündigten, dramatischen Steigerung der Kapazitäten verknüpft sich die kritische Frage, wohin diese ganze potenzielle Fahrzeugproduktion denn gehen soll. Wird die zukünftige Binnennachfrage groß genug sein, um diese Produktion aufzunehmen, werden unausgelastete Kapazitäten aufgebaut oder zielen die TNC und die chinesische Regierung darauf ab, diese Fahrzeuge in den Rest der Welt zu exportieren?

Die Prognosen über die Wachstumsrate des chinesischen Fahrzeugabsatzes schwanken. Ein zur Boston Consulting Group gehörender Analyst etwa sagt bis zum Ende des Jahrzehnts ein Wachstum von jährlich 10% voraus, was bis 2010 den Verkauf von 8 Millionen Fahrzeugen mit sich bringen würde. KPMG prognostiziert mit 7,9 Prozent pro Jahr von 2002 bis 2015 ein etwas geringeres Wachstum, was bis 2010 den Verkauf von 7 Millionen Fahrzeugen bedeuten würde. Diese Prognosen umfassen 4,2 Millionen Personenkraftwagen, deren Absatz schneller steigen wird als dies von Nutzfahrzeugen.

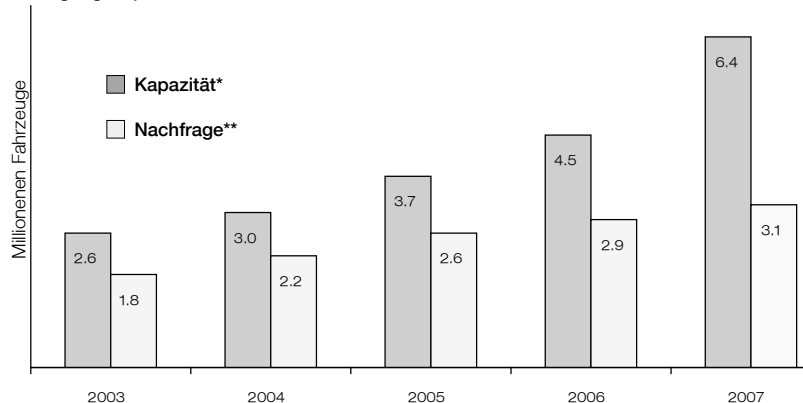
In der PKW-Sparte ist somit in naher Zukunft ein Ungleichgewicht zwischen Chinas Produktionskapazitäten und der chinesischen Binnennachfrage zu erwarten (inklusive SUVs), ausgerechnet also in jenem Bereich, auf den sich fast alle Expansionspläne der TNC konzentrieren. Bezieht man sich auf die KPMG-Prognose, erreicht der Absatz an im Land hergestellten PKW im Jahr 2007 etwa 3 Millionen Fahrzeuge. Sollten die angekündigten Expansionspläne in die Tat umgesetzt werden, erreicht die Produktion im gleichen Jahr aber eine Kapazität von 6 Millionen Einheiten.

Abb. 2.4: Jährlicher Absatz und Absatzprognosen nach Fahrzeugtypen



Quelle: KPMG, "China automotive and components parts market", August 2003

Abb. 2.5: Hochgerechnete PKW-Nachfrage und auf die TNC bezogene Fertigungskapazität in China



* Schließt PKW, SUVs und Minivans sowie einen kleinen Anteil Nutzfahrzeuge ein, die jedoch weniger als 5% des Gesamtvolumens ausmachen.

** Hochrechnung von der KPMG-Prognose für PKW.

Quelle: Internationaler Metallgewerkschaftsbund

Im Jahre 2007 könnte die Kapazität der PKW-Produktion also um 50% über der chinesischen Binnennachfrage liegen – dies ist ein Unterschied von 3 Millionen Fahrzeugen und entspricht dem Output von 15 bis 20 mittelgroßen Montagewerken. Auch die Prognosen bis zum Jahr 2010 weisen eine jährliche Differenz von 3 Millionen Fahrzeugen zwischen der chinesischen Binnennachfrage und der Fertigungskapazität aus.

Es gibt Anzeichen dafür, dass die von den TNC angekündigten Investitionspläne einen wilden Wettbewerb um den Aufbau von Kapazitäten, die Sicherung von Marktanteilen und erwarteten Profiten aus Low-cost-Geschäften in China hervorrufen. Solch eine Dynamik könnte zum Aufbau von Überkapazitäten führen, die den schon jetzt vorhandenen deflationären Druck auf China und die globale Industrie erhöhen könnten. Manche Analysten gehen sogar davon aus, dass die jährliche Fertigungskapazität in China die Nachfrage um bis zu vier Millionen Fahrzeuge überschreiten könnte.

Reuters berichtete über eine Warnung der offiziellen Nachrichtenagentur Xinhua News Agency im Jahre 2003. Danach „zeigt die Automobilindustrie des Landes Zeichen einer Überhitzung durch die Milliarden Dollar, die noch weitere Kapazitäten aufbauen und blinde Investitionen hervorrufen werden“. Dies führe zu Befürchtungen, dass „der fortgesetzte Bau von Produktionsstätten und die andauernde Expansion der Kapazitäten ein großes potenzielles Risiko mit sich trägt, das zur Anhäufung schlechter Bankkredite, zu Arbeitslosigkeit und für manche Betriebe auch zum Bankrott führen kann“. Angesichts dieser Gefahren zieht die chinesische Planungskommission zusammen mit der staatlichen Entwicklungsbehörde in Betracht, eine Richtlinie zu erlassen, die Banken daran hindern soll, Geld an Autobauer und örtliche Behörden zum Bau oder zur Erweiterung von Autofabriken zu verleihen.

Es bleibt die Frage, was mit den Millionen von Fahrzeugen geschehen soll, die nach den Hochrechnungen die Binnennachfrage übersteigen werden. Es ist zu erwarten, dass die Exporte in andere Länder des asiatisch-pazifischen Raumes steigen werden. Aufgrund der Entwicklung der globalen Handelsmuster im Automobilssektor ist zudem zu erwarten, dass diese Überkapazitäten auch in andere Regionen der Erde exportiert werden.

2.10 Autobauer drängen darauf, mehr Teile aus China einzukaufen

Die globalen Strategien der TNC für die Beschaffung von Autoteilen und Politik der Regierung, die Produktion auf wenige Orte zu beschränken, führen zur Errichtung von Komponentenwerken in China. So beliefen sich die Einkäufe von in China gefertigten Autoteilen und Komponenten durch General Motors im Jahre 2002 auf 1,1 Milliarden US-Dollar und verdreifachten sich fast auf drei Milliarden US-Dollar im Jahr 2003. Das Unternehmen kündigte an, es werde in drei bis fünf Jahren Autoteile im Wert von jährlich mehr als zehn Milliarden US-Dollar in China einkaufen, sowohl für die Werke in China als auch für diejenigen in Nordamerika. Von diesen insgesamt zehn Milliarden US-Dollar sollen vier Milliarden US-Dollar in Montagewerken außerhalb Chinas eingesetzt werden (im Vergleich zu 200 Millionen Dollar im Jahr 2003), während die anderen sechs Milliarden Dollar für die Geschäftstätigkeit in China eingeplant sind (doppelt so viel wie im Jahr 2003).

40% der Komponenten, die GM in China in Fahrzeuge einbaut, so das Unternehmen, werden derzeit von nordamerikanischen Werken nach China exportiert. Dieser Wert würde im Zuge der Verlagerung absinken³. Ein Großteil des Geschäftes wird wohl an Betriebe gehen, in denen TNC-Zulieferer involviert sind. GM hat in China etwa 200 Zulieferer, darunter u.a. Delphi, Visteon, Johnson Controls, Lear und Magna. Nach Angaben der Zeitschrift *Automotive News* stammen etwa 75% der Komponentenkäufe, die GM in China tätigt, von Joint Ventures, während die restlichen 25% von rein chinesischen Zulieferern stammen.

Auch andere **multinationale Automobilkonzerne haben ehrgeizige Pläne angekündigt, ihre Produktionskosten dadurch zu senken, dass sie den Anteil von importierten Teilen reduzieren und mehr vor Ort produzierte Teile beschaffen. In vielen Fällen ist damit auch das Ziel verbunden, den Export der in China gefertigten Produkte zu anzukurbeln.** VW teilte im Jahr 2003 mit, dass man den Anteil von importierten Komponenten in den chinesischen Werken in vier bis fünf Jahren auf 20% senken wolle. Ein großer Teil der sechs Milliarden €, die man investieren will, soll in die Herstellung von Autoteilen gehen. PSA möchte den Komponentenanteil von örtlich ansässigen Zulieferern von derzeit 45% auf 60% im Jahr 2005 erhöhen, und das Unternehmen hat schon jetzt den vor Ort hergestellten Anteil der Komponenten in einem der Citroën-Modelle auf 85% erhöhen können.

Ford berichtete, der Gesamteinkauf von Autoteilen aus China habe im Jahre 2002 weniger als 100 Millionen US-Dollar betragen. Diese Zahl werde bis 2010 auf zehn Milliarden Dollar ansteigen. Auch DaimlerChrysler kündigte an, man wolle in China Zulieferer suchen, um kostengünstige Teile für die chinesische, aber auch für die weltweite Produktion herzustellen. Die *Automotive News* schreibt hierzu: „Autohersteller sind derzeit geradezu wild darauf, billige Teile aus China einzukaufen.“

³ Diese Firmenbehauptung stimmt nicht mit Daten der nordamerikanischen Regierung über die Exporte von Autoteilen nach China überein.

2.11 Weltweit agierende Automobilzulieferer investieren und expandieren in China

Alle führenden Tier-1-Zulieferer der multinationalen Automobilkonzerne sind in China aktiv. Angetrieben werden sie von der Forderung der großen Automultis, vor Ort Kapazitäten aufzubauen. Angezogen werden sie von Profitmöglichkeiten durch niedrige Löhne und flexible Betriebszeiten. Die weltweit agierenden Zulieferer können sich sowohl in Form von Joint Ventures mit chinesischen Partnern als auch in Form Unternehmen, die komplett in ihrem Besitz sind, in China niederlassen. Zulieferer können in China 100% eines Unternehmens besitzen, ganz im Gegensatz zu ausländischen Autobauern, deren Anteil auf 50% begrenzt ist (es sei den, das Werk produziert ausschließlich für den Export).

Die vier größten, weltweit agierenden Zulieferer in der Automobilindustrie – Delphi, Robert Bosch, Denso und Visteon – hielten nach Informationen von KPMG im Jahr 2002 zusammen einen Anteil von etwa 9% am chinesischen Komponentenmarkt. Weitere Zulieferer in China sind u.a. Valeo, GKN, Kolbenschmidt Pierburg (eine Tochter der Rheinmetall), Lear, Continental, TRW, Dana und Tenneco. Genau wie die Automobilhersteller versuchen auch die führenden Zulieferer, ihre eigenen Lieferanten nach China zu verlagern.

Denso, wie auch andere weltweit agierenden Autoteilehersteller, hat die Produktion nach China verlagert, um die geringeren Herstellungskosten auszunutzen und den schnell wachsenden Fertigungssektor zu versorgen. Ende 2003 kündigte das Unternehmen an, man wolle zusätzlich zu den schon existierenden sechs Werken ein Joint Venture mit der Firma Fawer Automotive Parts, die zur FAW Group gehört, eingehen, um Klimaanlage für Toyota and andere ausländische Automultis herzustellen.

Delphi war im Jahre 2003 der größte ausländische Komponentenhersteller in China. Fast 500 Millionen US-Dollar wurden in 14 Joint Ventures und eigene Betrieben investiert. Diese Werke beliefern fast alle Autobauer in China. Visteon hat gegenwärtig vier Werke in China, die u.a. Türbleche, Armaturen Bretter und Stoßstangen herstellen. Das größte Werk, dem auch ein Konstruktionsbereich angegliedert ist, befindet sich in Shanghai.

Bosch, mit sieben eigenen Werken und zehn Joint Ventures, kündigte an, man werde Auto-komponenten im Wert von fast einer Milliarde € aus China kaufen – im Vergleich zu 300 Mio € in diesem Jahr (von einem Gesamteinkaufsbudget von etwa 20 Milliarden €). **Valeo** ist in der Zwischenzeit Partner von acht Joint Ventures mit neun Betrieben geworden und plant den Bau von neun weiteren Werken. Bis zum Jahr 2006 sollen 500 Mio € investiert werden. Dies ist ein Fünftel der weltweiten Gesamtinvestitionen von Valeo. Es ist zu erwarten, dass damit das Geschäft für die Tier-2-Zulieferer in Europa zurückgehen wird.

Tenneco, wie auch Denso, erhofft sich, von dem beschleunigten Wachstum der japanischen Autohersteller in China zu profitieren. Tenneco, mit fünf Joint Ventures und Kunden wie Nissan, Mitsubishi und Suzuki, zielt nach eigenen Angaben darauf ab, die Kosten zu senken, indem vor Ort produziert wird, anstatt 25-60% seiner Komponenten zu importieren. Anfang 2004 kündigte **Mando**, einer von Südkoreas größten Autoteileherstellern, einen Investitionsplan in China mit einem Umfang von 160 Millionen US-Dollar an, um bis zum Jahr 2007 zehn Joint Ventures zu bilden. Das Ziel ist, bis 2010 einen Jahresumsatz von einer Milliarde Dollar zu erreichen.

Zu den größten und repräsentativsten staatseigenen chinesischen Autoteileherstellern gehört SAIC mit einer vertikal integrierten Struktur, die die gesamte Wertschöpfungskette der Automobilproduktion umfasst. Die SAIC-Werke sind in der Lage, alle Fahrzeugsysteme herzustellen – von Motorenteilen, Getriebe- und Fahrgestellteilen bis hin zum Gehäuse, der Innenausstattung und den Außenteilen. Das Unternehmen beliefert sowohl seine eigenen Montagewerke als auch andere Joint-Venture-Unternehmen. In einer Studie kommentierte jüngst Professor Tomoo Marukawa von der Universität Tokio die Beziehungen von SAIC als Zulieferer von VW mit den Worten: „Das Zulieferersystem von Volkswagen Shanghai scheint das Ergebnis eines Kampfes zwischen zwei Anteilseignern zu sein – der Regierung der Stadt Shanghai, die 25% des Joint Venture besitzt, und der Zentralregierung, deren Anteil an VW Shanghai 10% beträgt. Letztendlich werden die meisten Teile und Komponenten, die aus China stammen, in Shanghai gekauft, wovon 44% von den SAIC-Zulieferern stammen.“

SAIC, mit seinen 58 Zulieferer-Partnern, darunter zehn Joint Ventures mit multinationalen Zuliefererkonzernen wie Visteon, GKN, Valeo, Kolbenschmidt, ZF, Bosch, TRW und Kioto, strebt nach Exportsteigerungen. Schon heute werden Antriebswellen, Gangschaltungen, Sitzbezüge und Aluminiumreifen exportiert. Zudem wird der VW Passat und der Buick GL8 in die Philippinen und der Polo nach Australien exportiert.

2.12 Chinas zunehmende Rolle im Kfz-Welthandel

Die sich entwickelnde **Außenhandelsdimension des chinesischen Automobilsektors verbindet zwei Entwicklungen miteinander. Zum einen ist da der zunehmende Ersatz von importierten durch im Land hergestellte Komponenten, zum anderen werden exportorientierte Kapazitäten aufgebaut.** Die von der chinesischen Regierung im Jahr 1994 verabschiedete *Politik zur Förderung der Automobilindustrie* (s.o. Kasten. 2.1) legte als Ziel für das Jahr 2000 fest, dass die landeseigene Produktion 90% der Binnennachfrage decken solle, ein Ziel, das erreicht worden ist. Einer der ersten Entwürfe der darauf folgenden Politik zur Automobilindustrie der Regierung legte fest, dass die Exporte mehr als 40% des gesamten Komponentenabsatzes ausmachen sollten, doch diese Zielsetzung wurde zurückgeschraubt. Der neueste Entwurf fordert die Zulieferer nun auf, die Binnennachfrage zu decken und „fleißig“ auf die internationalen Märkte vorzustoßen. Der Vize-Handelsminister sagte, dass es **Chinas Ziel sei, bis 2010 Fahrzeuge und Komponenten im Wert von 100 Milliarden US-Dollar zu exportieren.**

Die Zulieferer bewegen sich schon jetzt von ganz alleine in diese Richtung, wobei sie von ihren Kunden kräftig unterstützt werden. General Motors und Ford haben ihren jeweiligen Zulieferern mitgeteilt, dass sie mit einem „Weltpreis“ mithalten müssten – der immer mehr von China bestimmt wird – oder dass sie sonst ein Werk in China bauen müssten. Einer Meldung der Automotive News zufolge teilten Ford und GM im Rahmen einer Kampagne mit dem Ziel, Druck auf die Zulieferer zur Errichtung von Werken in China auszuüben, mit, dass ein Zulieferer, der ein Werk in China errichtet, auch Autoteile in die nordamerikanischen Montagewerke exportieren könne. Die Zulieferer reagieren. Delphi exportiert inzwischen 25% seiner in China hergestellten Produkte - genauso wie Yangfeng Visteon Automotive Trim Systems. Insgesamt stieg der Wert der aus China exportierten Autokomponenten von weniger als 500 Millionen US-Dollar im Jahre 1995 auf über vier Milliarden im Jahre

2003, so KPMG. Dies bedeutet ein durchschnittliches jährliches Wachstum von etwa 30% allein in diesem Zeitraum.

Die Exporte von Autoteilen aus China konzentrierten sich bislang eher auf arbeitsintensivere Produkte wie Kabelstränge und Bremsenteile. Die dadurch hervorgerufenen Verlagerungen der Handelsströme haben sich in manchen Schwellen- und Entwicklungsländern des asiatisch-pazifischen Raums und in Lateinamerika auf die Beschäftigung ausgewirkt. Dies spiegelt größere Trends wider. So hat China Mexiko im Jahre 2002 als Zulieferer für Industriegüter in die USA überrundet, da die transnationalen Konzerne ihre Produktion nach China verlagern, wo sie Löhne ausnutzen können, die nur ein Viertel derjenigen in Mexiko betragen.

Die Autoexporte aus China haben sich jedoch schon von den arbeitsintensiven Autoteilen weg und hin zu weiter entwickelten Komponenten mit höherer Wertschöpfung wie Motoren bewegt.

Ende 2003 begann Shanghai GM Automotive, ein Joint Venture von GM und SAIC, 3,4-Liter V-6-Motoren zu produzieren und nach Kanada zu exportieren, wo sie im Werk der CAMI Automotive Inc., einem Joint Venture von GM und Suzuki in Ontario, in den 2005 Chevrolet Equinox eingebaut werden. Dies ist das erste Mal, das GM und SAIC einen in China hergestellten Motor in ein nordamerikanisches Fahrzeugmodell einbauen. Anfang 2004 erwarben GM und SAIC zusammen ein Motorenwerk in China mit einer Jahreskapazität von 300.000 Einheiten, und auch Suzuki kündigte an, man werde dort ein Motorenwerk mit der gleichen Kapazität bauen, das im Jahr 2005 die Produktion aufnehmen solle.

Toyota hat von der chinesischen Regierung die Genehmigung erhalten, ein Joint Venture mit der Guangzhou Automobile Group einzurichten, um jährlich bis zu 500.000 Motoren für den Export zu produzieren. Toyota wird in diesem Joint Venture einen Anteil von 70% halten und Guangzhou Auto die restlichen 30%. Die Produktion wird im Jahr 2005 mit einem Output von 25.000 Einheiten beginnen, die nach Japan exportiert werden sollen. Nach Angaben der Automotive News könnten diese in China gefertigten Motoren in Japan in die für den Export in die USA bestimmten Camry und RAV4-Modelle eingebaut werden, oder aber in Avensis Verso Minivans, die nach Europa verschifft werden. Bis zum Jahr 2007 soll die Produktionskapazität dieses Werkes 500.000 Einheiten erreichen. Ein Sprecher des Unternehmens sagte, die Motoren „werden in der ganzen Welt auftauchen.“

VW kündigte an, ein Teil der Investitionspläne bestehe darin, bis 2005 mehr als eine Million Motoren pro Jahr in China herzustellen. Auch andere TNC stellen inzwischen Motoren in China her, so etwa Dongfeng Motor und dessen Joint Venture-Partner PSA, der Motoren und Getriebe produziert. Zudem fertigt dieses Unternehmen in China Motoren für den Honda Accord. Volvo soll der Hauptanteilseigner eines Joint Venture mit FAW und der China National Heavy Truck werden, mit dem Ziel, bis 2010 jährlich 50.000 Motoren zu fertigen. Diese Motoren sollen, so Volvo, anfänglich in China verkauft werden. Exporte werde man zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht ziehen.

2.13 Beschäftigung und Löhne

Im Jahre 1999 waren im chinesischen Automobilssektor insgesamt 1,81 Millionen Menschen beschäftigt, so die neuesten Daten, die das China Automotive Technology and Research Centre laut VDA zur Verfügung stellt. Dies waren 156.000 Personen weniger als im Jahr zuvor, was einen Rückgang um 7,9% bedeutet. **Von diesen 1,81 Millionen Beschäftigten arbeiteten 35% in der Produktion von Kraftfahrzeugen und Motoren, etwa 40% in der Produktion von Autoteilen und Zubehör und die restlichen 25% in anderen, zur Automobilindustrie gehörenden Kategorien.**

Die Berichte über die Löhne der in der Automobilindustrie beschäftigten Chinesen schwanken etwas, aber sie deuten auf sehr geringe Einkommen hin. Ein Gruppenleiter etwa, der zusammen mit seinen Kollegen in Guangzhou Sitzschienen in den Honda Odyssey Minivan einbaut, verdient im Monat 240 US-Dollar. Beschäftigte in weiter im Landesinneren liegenden Regionen, etwa in Chongqing, verdienen noch weniger⁴. Ein Bericht aus Indien, in dem die Herstellungskosten eines Autos in China mit denen in Indien verglichen werden, veranschlagte die monatlichen Arbeitskosten mit 180-360 US-Dollar⁵, und der Zeitung The China Daily zufolge liegen die Löhne in den Joint-Venture-Unternehmen im Automobilssektor zwischen 360 und 480 US-Dollar pro Monat⁶. Die Arbeitskosten betragen bei Delphi in China etwa 1,50 US-Dollar pro Stunde, wobei Bonifikationen und Sonderzahlungen schon eingerechnet sind. Unter Annahme einer 48-Stunden-Woche (vermutlich eine moderate Schätzung), hieße dies 300 US-Dollar im Monat⁷.

2.14 Herausforderungen für die Beschäftigten und die Gewerkschaften

Die Ergebnisse einer KPMG-Umfrage im Juli 2003 in vierzehn führenden Fortune-500 Automultis zu Problemen und Schwierigkeiten in China ähneln dem, was die Beschäftigten im Automobilssektor in vielen anderen Ländern der Welt erfahren: An erster Stelle rangierte das Problem des geistigen Eigentums. Hier antworteten fast alle Unternehmen, sie seien „sehr besorgt“ oder „besorgt“ über die Entwicklungen. Die Frage des Humankapitals rangierte dagegen an letzter Stelle.

In der ganzen Welt erfahren die in der Automobilindustrie beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dramatische Umstrukturierungen, weil die großen Multis ihre Produktionsketten weltweit unter neoliberalen Regeln integrieren. Dies gilt in zunehmendem Maße auch für China. Die Arbeitgeber sagen ihren Beschäftigten, dass sie die Arbeit in ein anderes Land verlagern

⁴ “China’s Factories Aim to Fill the World’s Garages,” Keith Bradsher, New York Times, 2. November 2003. Die Zahl könnte die Kosten einiger, oder aber auch aller Leistungen beinhalten.

⁵ Internationaler Metallgewerkschaftsbund – South Asia Office Media Reflections, Februar, 2004, inkl. Auszug aus einem Pressebericht über die “Wettbewerbsfähigkeit der indischen Automobilindustrie”, Februar 2003.

⁶ China Daily, 12. Februar 2004, von der FES bei einem Informationsgespräch genannt.

⁷ “Opportunities Shifting Offshore”, Paul Eisenstein, The Car Connection, über eine Rede von José Maria Alapont, Präsident der International Operations, Delphi Corporation, vorgetragen während eines Management Briefing Seminars in Traverse City, Michigan. Siehe auch “In Chinese Wages, a U.S. Bump”, Clay Chandler und Frank Swoboda, Washington Post, 23. Mai, 2000.

oder Produktionszweige outsourcen, wenn gewerkschaftliche Forderungen nicht gemäßigt oder wenn Flexibilisierungen nicht akzeptiert werden. Das Land, das in diesem Zusammenhang immer häufiger genannt wird, ist China, und **nicht nur die Beschäftigten in den fortgeschrittenen Industrienationen bekommen dies von ihren Arbeitgebern zu hören, sondern auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Entwicklungs- oder Schwellenländern.**

Millionen von Arbeitsplätze in der Fertigungsindustrie sind in den Industriestaaten Nordamerikas, Europas und Asiens, aber auch in manchen Schwellen- und Entwicklungsländern, verloren gegangen. **Die Umstrukturierungen verlangen die meisten Opfer von jenen Arbeitnehmern, die nicht auf starke, unabhängige Gewerkschaften und effektiven und gerechten sozialen und wirtschaftlichen Schutz zurückgreifen können.** Seit den 1980er Jahren haben in China Millionen von Arbeitern und Arbeiterinnen die Auswirkungen der Veränderungen mit voller Wucht zu spüren bekommen.

In nur zwei Jahrzehnten hat sich China von einem Land mit einer der gleichmäßigsten zum einem Land mit einer der ungleichmäßigsten Einkommensverteilung der Erde gewandelt. Nur wenige zogen Nutzen aus diesem explosiven Wachstum. In Guangdong, der stark industrialisierten Region an der chinesischen Südküste, betrug das durchschnittliche Wachstum seit 1993 jährlich 10%, doch die Fabrikarbeiter und –arbeiterinnen verdienen im Schnitt zwischen 50 und 70 US-Dollar pro Monat – nicht mehr, als sie vor einem Jahrzehnt verdienten. Ganz allgemein stagnierten die Einkommen von Fabrikarbeitern, Bauern und ungelerten Bürokräften in der deflationären Wirtschaft des vergangenen Jahrzehnts.

Die Hauptprobleme der chinesischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind aktiven Gewerkschaftern in anderen Ländern wohlbekannt: Arbeitsplätze, Renten, Löhne, Arbeits- und Gesundheitsschutz, soziale Sicherung, Korruption sowie der permanente Kampf um das Recht auf gewerkschaftliche Organisierung. Noch immer steckt China Arbeitnehmer ins Gefängnis, die ihre international anerkannten Arbeitnehmerrechte in Anspruch nehmen, insbesondere, wenn es um die Koalitionsfreiheit geht. China hat den internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte der Vereinten Nationen unterzeichnet und ratifiziert, jedoch vorbehaltlich einer Klausel zur Koalitionsfreiheit.

Der Internationale Bund Freier Gewerkschaften stellte mit Hinblick auf die in China agierenden Transnationalen Konzerne fest: „Umfangreiche Untersuchungen zeigen, dass Verhaltenskodizes, Initiativen zum fairen Handel sowie die soziale Verantwortung der Unternehmen an Wirkung verlieren, wenn es keine Koalitionsfreiheit und/oder starke Gewerkschaften gibt, was auch als Grund dafür angesehen werden kann, dass multinationale Konzerne mit dem Ziel der Profitmaximierung nach China gehen. Die Sondierung von Rahmenabkommen in der Region als Ansatzpunkt für den direkten Kontakt zu den chinesischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verdient besondere Aufmerksamkeit.“ **Der Internationale Metallgewerkschaftsbund hat mit folgenden der multinationalen, in China aktiven Automobilkonzernen internationale Rahmenabkommen unterzeichnet: Volkswagen, DaimlerChrysler, Robert Bosch, Leoni and Rheinmetall.**

Die Herausforderung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Automobilsektor besteht darin, wie man reagieren soll auf die transnationalen Automobilkonzerne, die unter

neoliberalen, globalen Handelsregeln agieren und die mit der chinesischen Regierung und den staatlichen Unternehmen Partnerschaften eingehen, während die offiziellen, staatlich kontrollierten Gewerkschaften sich geweigert oder es versäumt haben, sich für den Kampf und die Durchsetzung international anerkannte Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte einzusetzen, oder die bereit waren, den Arbeitnehmern diese Rechte vorzuenthalten. **Die offizielle Gewerkschaft in China sollte die zunehmenden Arbeitskämpfe in ihrem Land als Zeichen für einen notwendigen Wechsel sehen. Aus der Ausübung der Koalitionsfreiheit, d.h. aus dem Recht, Gewerkschaften zu bilden, aus dem Recht, zur Verteidigung kollektiver Interessen zu streiken ,und aus dem effektiven Schutz der Tarifverträge speist sich die Kraft der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Auch in China muss ihnen diese Kraft verliehen werden.**

3. Übersicht über die Produktion

3.1 Einleitung

Viele Arbeitsplätze in der Automobilindustrie entfallen auf den Sektor Metallverarbeitung, von der Verarbeitung von Rohstoffen bis zum Design und zur Entwicklung von Fahrzeugen, zur Montage und zum Vertrieb und schließlich zur Wartung und zum Recycling. Design und Montage von Kraftfahrzeugen in einem Land oder einer Region sind bedeutende Faktoren bei der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in der gesamten Industrie. Das sagt natürlich noch nichts darüber aus, wo oder unter welchen Bedingungen die Produktion und das Design von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör oder sonstige Aktivitäten der Metallverarbeitung in der Produktionskette stattfinden.

Automobilarbeiter kennen die Herausforderungen, die sich aus solchen Fragen ergeben; darauf wird im ersten Teil des IMB-Autoreports näher eingegangen. Es ist deshalb Vorsicht geboten, wenn die Anzahl der montierten Fahrzeuge das einzige Kriterium für den Zustand der Industrie ist, ohne dass Qualität und Anzahl der Arbeitsplätze in Einrichtungen der gesamten Kraftfahrzeugindustrie beachtet werden, zum Beispiel Löhne, Arbeitsbedingungen und Rechte der in dieser Industrie tätigen Arbeitnehmer.

Wenn wir somit diesen wichtigen Vorbehalt nicht außer Acht lassen, geben die nachstehenden Produktionsdaten für den Zeitraum 1997-2003 einen Aspekt des Zustands der Kraftfahrzeugindustrie weltweit wieder. Das Kapitel schließt mit einer Prognose der Produktionsveränderungen zwischen 2004 und 2009.

3.2 Übersicht über die Produktion weltweit und nach Regionen

Erste Produktionsdaten weltweit für 2003 lassen einen neuen Rekord erkennen: Bei der Produktion von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen wurde erstmals der Stand von 60 Millionen Fahrzeugen erreicht. Die weltweite Produktion nahm in dem Zweijahreszeitraum von 2001 bis 2003 um 7,1% oder fast 4 Millionen Fahrzeuge zu.

Die weltweite Produktion ist wieder gestiegen, nachdem es in den letzten fünf Jahren starke wirtschaftliche Rückschläge gegeben hatte, zuletzt die Rezession in Nordamerika und zuvor die Finanzkrisen in Südamerika und in der Region Asien-Pazifik. Dieser starke regionale Abschwung führte weltweit zu Produktionsrückgängen von über 2 Millionen Fahrzeugen im Jahre 1998 und erneut 2001; nach jedem Rückgang nahm die weltweite Produktion allmählich wieder zu.

Die allgemeine Entwicklung ging dahin, dass Produktionsrückgänge in einigen Regionen durch Produktionssteigerungen in anderen Regionen mehr oder weniger wettgemacht wurden, denn wirtschaftliche Schwächen, Abschwünge oder tiefer gehende Krisen beeinträchtigen eine Zeitlang gewisse Märkte und danach andere. Seit Ende 2000 zum Beispiel hat eine starke Ausweitung der Produktion vor allem in der Region Asien-Pazifik die Rückgänge in Nordamerika und Westeuropa mehr als ausgeglichen. In den vorherigen drei Jahren

hingegen haben bedeutende Produktionssteigerungen in Nordamerika und Westeuropa die starken Rückgänge in Südamerika und Japan mehr als wettgemacht, bis es im Rest der Region Asien-Pazifik wieder zu einer wirtschaftlichen Erholung kam.

3.3 Asien-Pazifik und Japan

Mit China an der Spitze, wo die Produktion erheblich zugenommen hat, vor allem seit 2002, hat sich die Region Asien-Pazifik einschließlich Japan erheblich ausgeweitet. Seit 1999 hat es jährliche Steigerungen zwischen 1,2 und 1,9 Millionen Fahrzeugen im Jahr gegeben außer 2001, als aufgrund der Rezession in den USA die Exporte aus dieser Region nach Nordamerika stark zurückgingen. Seit Ende 1998 ist die Fahrzeugproduktion in der Region Asien-Pazifik um 38% gestiegen (fast 6 Millionen Fahrzeuge) und hat nach Überwindung der Wirtschaftskrise im Jahre 2003 einen Stand von über 21 Millionen Fahrzeugen erreicht. Wachstum war vor allem in bestimmten Ländern zu verzeichnen, während andere stagnierten oder einen Rückgang erlebten.

Auf **Japan** entfiel im Jahre 2003 rund die Hälfte der gesamten Fahrzeugproduktion in der Region Asien-Pazifik, während es 1998 noch zwei Drittel waren. Japans Autoproduktion ging in den letzten Jahren zweimal unter 10 Millionen zurück (1999 und 2001), bevor sie 2003 auf 10,3 Millionen stieg, den höchsten Produktionsstand für Japan seit der Krise 1997-98. Dennoch blieb die Produktion im Jahre 2003 um über 3 Millionen Fahrzeuge hinter dem Rekord von 1990 mit 13,5 Millionen Fahrzeugen zurück.

Auf **China** entfielen in den Jahren 1997 bis 2003 drei Viertel der übrigen Produktion in der Region. Fast alle großen transnationalen Automobilhersteller der Welt haben in China ebenso wie die chinesische Regierung erhebliche Investitionen vorgenommen, so dass die Produktion des Landes fast um das Dreifache auf 4,4 Millionen Fahrzeuge gestiegen ist, wobei der überwiegende Teil auf den sich rasch ausweitenden Markt der Personenkraftwagen entfiel.

Tabelle 3.1: Weltfahrzeugproduktion nach Region, 1997-2003

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Westeuropa	16,040	16,680	16,426	17,167	17,270	16,965	16,960
NAFTA	16,045	16,034	17,617	17,660	15,817	16,715	16,212
Südamerika	2,656	2,051	1,662	2,040	2,062	1,962	2,007
Japan	10,976	10,050	9,895	10,145	9,776	10,257	10,286
Asien-Pazifik*	7,143	5,398	6,950	7,873	7,937	9,355	11,012
Osteuropa	2,314	2,377	2,592	2,699	2,636	2,571	2,662
Sonstige	697	619	602	751	676	631	955
Weltweit	55,871	53,209	55,745	58,334	56,173	58,457	60,095
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Westeuropa	593	640	-254	741	104	-305	-6
NAFTA	596	-11	1,583	43	-1,843	898	-503
Südamerika	445	-605	-389	378	22	-100	45
Japan	630	-926	-154	249	-369	481	29
Asien-Pazifik*	40	-1,745	1,552	922	64	1,418	1,658
Osteuropa	236	63	215	107	-63	-64	91
Sonstige	34	-78	-17	149	-76	-45	324
Weltweit	2,574	-2,661	2,535	2,590	-2,161	2,283	1,638
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Westeuropa	3.8	4.0	-1.5	4.5	0.6	-1.8	-0.0
NAFTA	3.9	-0.1	9.9	0.2	-10.4	5.7	-3.0
Südamerika	20.1	-22.8	-19.0	22.8	1.1	-4.8	2.3
Japan	6.1	-8.4	-1.5	2.5	-3.6	4.9	0.3
Asien-Pazifik*	0.6	-24.4	28.8	13.3	0.8	17.9	17.7
Osteuropa	11.3	2.7	9.0	4.1	-2.3	-2.4	3.5
Sonstige	5.1	-11.2	-2.7	24.8	-10.1	-6.6	51.4
Weltweit	4.8	-4.8	4.8	4.6	-3.7	4.1	2.8

* ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein

Tabelle 3.2: Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Japan	10,975.7	10,049.8	9,895.5	10,144.8	9,776.3	10,257.1	10,286.3
Südkorea	2,818.3	1,954.5	2,843.1	3,115.0	2,938.7	3,147.6	3,177.9
China	1,582.6	1,627.8	1,830.3	2,069.1	2,334.4	3,251.2	4,443.7
Indien	772.6	742.9	932.8	962.3	984.2	1,019.9	1,160.5
Malaysia	383.8	127.7	289.4	339.2	401.8	428.6	380.0
Taiwan	381.0	385.9	338.6	360.0	249.6	305.7	357.3
Indonesien	374.4	50.0	87.1	300.3	280.1	299.6	322.0
Thailand	360.3	154.5	308.4	393.1	431.8	561.3	763.0
Australien	342.9	355.0	320.9	333.9	316.0	340.5	408.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Japan	629.9	-925.9	-154.3	249.4	-368.6	480.8	29.2
Südkorea	5.6	-863.8	888.6	271.9	-176.3	208.8	30.3
China	126.4	45.2	202.5	238.7	265.4	916.8	1,192.5
Indien	10.5	-29.7	189.9	29.5	21.9	35.7	140.6
Malaysia	13.0	-256.2	161.7	49.8	62.6	26.8	-48.6
Taiwan	14.9	4.9	-47.3	21.4	-110.4	56.1	51.6
Indonesien	47.1	-324.4	37.1	213.2	-20.2	19.6	22.4
Thailand	-183.7	-205.8	153.9	84.7	38.7	129.5	201.7
Australien	-1.0	12.1	-34.1	13.1	-18.0	24.5	67.5
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Japan	6.1	-8.4	-1.5	2.5	-3.6	4.9	0.3
Südkorea	0.2	-30.7	45.5	9.6	-5.7	7.1	1.0
China	8.7	2.9	12.4	13.0	12.8	39.3	36.7
Indien	1.4	-3.8	25.6	3.2	2.3	3.6	13.8
Malaysia	3.5	-66.7	126.6	17.2	18.5	6.7	-11.3
Taiwan	4.1	1.3	-12.3	6.3	-30.7	22.5	16.9
Indonesien	14.4	-86.7	74.3	244.7	-6.7	7.0	7.5
Thailand	-33.8	-57.1	99.6	27.5	9.8	30.0	35.9
Australien	-0.3	3.5	-9.6	4.1	-5.4	7.8	19.8

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Auch in **Thailand** haben transnationale Konzerne erhebliche Investitionen in neue Montageeinrichtungen und zur Ausweitung der bestehenden Kapazitäten vorgenommen. Die Produktion des Landes hat sich seit 1997 verdoppelt, nachdem sie sich von starken Rückgängen erholt hatte, und 2003 erstmals den Stand von 750.000 Fahrzeugen überschritten. Auf Lastwagen entfielen 2003 drei Viertel der Gesamtproduktion Thailands, und das Land wird rasch ein regionaler Schwerpunkt für die Produktion von Kleintransportern, wobei Toyota, Mitsubishi, Isuzu, GM und Ford eine bedeutende Rolle spielen.

Ein drittes Land, das zur regionalen Ausweitung beitrug, war **Indien**, wo die Produktion im Sechsjahreszeitraum bis Ende 2003 um 50% (388.000 Fahrzeuge) gestiegen ist und 2002 erstmals den Stand von 1 Million überschritt. Vor allem die Aktivitäten des indischen transnationalen Fahrzeugmontagekonzerns Tata und die Investitionen von Hyundai haben zu den Produktionssteigerungen des Landes geführt.

Südkorea hat 2003 mit fast 3,2 Millionen produzierten Fahrzeugen einen neuen Rekord aufgestellt. Das Volumen hat zwei Jahre hintereinander zugenommen, nachdem es 2001 einen

Rückgang gegeben hatte, der das Wachstum und die Erholung des Landes von dem mehrere Jahre zuvor erlebten starken Niedergang unterbrochen hatte. Südkoreas Jahresproduktion lag in drei der vier Jahre bis 2003 bei über 3 Millionen Fahrzeugen.

Nach einigen Schwächen in den Jahren 1999 bis 2001 nahm die Produktion in **Australien** wieder zu und überstieg im Jahre 2003 die Zahl von 400.000 Fahrzeugen, was das Land seit 1990 nicht mehr erlebt hatte. In **Malaysia** stieg die Automobilproduktion 2002 auf einen Stand von fast 430.000 Fahrzeugen, weit über den Stand vor der Asienkrise, fiel 2003 allerdings wieder um 11% auf 380.000 Fahrzeuge zurück.

In **Indonesien** stieg die Fahrzeugproduktion, bei der Lastwagen den Schwerpunkt bilden, zwei Jahre lang um je 7% auf 322.000 Fahrzeuge im Jahre 2003, doch die Produktion blieb um etwa 50.000 Fahrzeuge (14%) unter dem Stand von 1997, da die Industrie Mühe hatte, sich vollständig bis auf den Stand vor der Krise zu erholen. In **Taiwan** ging die Autoproduktion 2001 unter den Stand von einer Viertel Million zurück, doch dank einem zweistelligen prozentualen Wachstum zwei Jahre hintereinander nahm die Produktion erneut auf 357.000 Fahrzeuge zu.

3.4 NAFTA

In der NAFTA-Region hat es in der Kraftfahrzeugindustrie, das heißt in Unternehmen in den Vereinigten Staaten, Kanada und Mexiko, einen Produktionsrückgang von rund 1,4 Millionen (8,2%) gegeben, seit die Aktienmärkte 2000-01 einen Tiefstand erlebten. Insgesamt wurden 2003 in der Region 16,2 Millionen Autos und Lastwagen hergestellt gegenüber fast 17,7 Millionen in den beiden Jahren vor Beginn der Rezession. In allen drei Ländern ging die Produktion um mindestens 10% in einem der Jahre seit Beginn des Abschwungs zurück.

In den **Vereinigten Staaten**, auf die rund drei Viertel der Produktion der NAFTA-Region entfallen, ist die Produktion 2003 auf 12,1 Millionen zurückgegangen. Das waren fast eine Million weniger als der 1999 erreichte Rekordstand von 13 Millionen, jedoch mehr als im Konjunkturtief 2001, als 11,4 Millionen produziert wurden. Die Produktion

in **Kanada** ging 2003 auf knapp 2,6 Millionen zurück; in drei der vier letzten Jahre gab es einen Rückgang. Die Produktion in der Autoindustrie ging um eine halbe Million oder 16,5% gegenüber dem Höchststand von 3,1 Millionen Fahrzeugen im Jahre 1999 zurück. In **Mexiko** gab es drei Jahre hintereinander einen Rückgang vom Rekordhoch im Jahre 2000 in Höhe von 1,9 Millionen; 2003 lag die Produktion nur noch bei knapp 1,6 Millionen Autos und Lastwagen.

Tabelle 3.3: Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
USA	12,119	12,003	13,025	12,774	11,425	12,280	12,085
Kanada	2,570	2,570	3,057	2,962	2,532	2,629	2,552
Mexiko	1,356	1,461	1,536	1,924	1,860	1,806	1,575
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
USA	286.5	-116.5	1,022.3	-251.3	-1,349.0	854.9	-194.9
Kanada	173.1	-0.0	486.3	-95.0	-429.3	97.1	-77.1
Mexiko	136.7	105.8	74.0	388.9	-64.6	-53.5	-231.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
USA	2.4	-1.0	8.5	-1.9	-10.6	7.5	-1.6
Kanada	7.2	-0.0	18.9	-3.1	-14.5	3.8	-2.9
Mexiko	11.2	7.8	5.1	25.3	-3.4	-2.9	-12.8

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Jüngste Erhöhungen der Produktionskapazität in der NAFTA-Region sind vor allem auf Investitionen von transnationalen Konzernen aus Japan, Deutschland und Korea in Form von sogenannten „Transplant-“Betrieben oder völlig neuen Einrichtungen („auf der grünen Wiese“) zurückzuführen. Das bedeutet, dass transnationale Konzerne neue Betriebe in Gebieten mit geringer Gewerkschaftsdichte und weit weg von seit langem bestehenden und gewerkschaftlich gut organisierten Autoproduktionsstätten einrichten und meistens neue und in der Regel jüngere Arbeitskräfte durch hochentwickelte Anwerbungsverfahren auswählen und einstellen. Bei der Wahl eines Standortes gehen transnationale Konzerne so vor, dass Gemeinwesen miteinander konkurrieren und möglichst viele öffentliche Mittel für die Einrichtung von Betrieben zu investieren bereit sind.

Produktionsrückgänge in den letzten Jahren hatten eine unverhältnismäßig starke Auswirkung auf gewerkschaftlich besser organisierte Aktivitäten in der NAFTA-Region. Aufgrund unzureichender Nachfrage werden die Kapazitäten nicht voll genutzt, was sich auf Automobilarbeiter in der ganzen Region auswirkt, was durch die konzerngesteuerte Form der NAFTA-Integration noch verschärft wird.

3.5 Südamerika

In Südamerika werden Kraftfahrzeuge vor allem in Brasilien und Argentinien und in gewissem Ausmaß in anderen Ländern der Region hergestellt.¹ In den letzten Jahren hatte Südamerika mit schweren Nachwirkungen einer Implosion des neoliberalen Wirtschaftsprogramms in Argentinien und anderswo zu kämpfen. Die Produktion der Region lag in den Jahren 2000 bis 2003 bei rund 2 Millionen und erholte sich damit teilweise von einem Tiefstand von knapp 1,7 Millionen im Jahre 1999 (ein Stand, der davor zuletzt im Jahre 1993 zu verzeichnen war). Dennoch ist die Produktion weit unter dem Höchststand von 1997 mit rund 2,6 Millionen geblieben, der vor der schweren Rezession erreicht wurde.

Die **brasilianische** Auto-
produktion, auf die in
den Jahren 2001 bis 2003
neun von zehn produzier-
ten Fahrzeugen entfielen,
hat eine sehr langsame
und partielle Erholung
auf über 1,8 Millionen
von weniger als 1,4
Millionen im Jahre 1999
erlebt. Die Produktion
blieb unter dem jüngsten,

Tabelle 3.4: Fahrzeugproduktion in großen südamerikanischen Ländern, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Brasilien	2,069.7	1,585.6	1,350.8	1,691.2	1,817.1	1,792.7	1,827.0
Argentinien	446.0	458.0	304.8	339.2	235.6	159.4	169.6
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Brasilien	265.4	-484.1	-234.8	340.4	125.9	-24.5	34.4
Argentinien	132.8	12.0	-153.1	34.4	-103.7	-76.2	10.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Brasilien	14.7	-23.4	-14.8	25.2	7.4	-1.3	1.9
Argentinien	42.4	2.7	-33.4	11.3	-30.6	-32.3	6.4

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

1997 erreichten Höchststand von 2,1 Millionen und weit unter der Produktionskapazität des Landes, die etliche transnationale Konzerne in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre bedeu-

¹ In den meisten anderen Ländern der Region ist die Produktion auf die Montage von Bausätzen beschränkt, die in der Regel als Produktion in dem Land gilt, in dem die Teile hergestellt werden und nicht, wo die Endmontage erfolgt.

tend ausgeweitet haben. Einige dieser Investitionen nahmen die Form von „Einrichtungen auf der grünen Wiese“ an mit Merkmalen, die anderen Einrichtungen weltweit ähnlich sind, während andere das Modularsystem und die Rolle der Zulieferer bei der Fahrzeugmontage verstärkten.

In **Argentinien** litt die Kraftfahrzeugindustrie weiterhin unter den wirtschaftlichen Verwüstungen, die die kläglich gescheiterte Politik des „Washingtoner Konsenses“ zurückgelassen hat. Im Jahre 2003 erreichte die Produktion des Landes den Stand von 170.000 Fahrzeugen; das war ein geringfügiger Anstieg um 6,4% vom niedrigsten Stand im Vorjahr, jedoch nur 37% des Höchststandes von 1998 mit 458.000 Fahrzeugen.

3.6 Westeuropa

Die Produktion in Westeuropa lag in den Jahren 2000 bis 2003 bei rund 17 Millionen, wobei 2001 ein Rekord von 17,2 Millionen erreicht wurde. Die Kraftfahrzeugproduktion lag um fast eine Million unter dem Stand von 1997 und zwei Millionen unter dem von 1995.

In den Jahren 1997 bis 2003 waren die Erfahrungen in den Ländern, die die stark integrierte Region Westeuropa (EU-Länder vor der jüngsten Erweiterung) bilden, unterschiedlich. In den drei größten Produktionsländern – Deutschland, Frankreich und Spanien – ist die Produktion gestiegen. In den Ländern, die nach dem Produktionsstand die nächsten fünf Stellen einnehmen – das Vereinigte Königreich, Italien, Belgien, Schweden und Portugal –, hat es einige Rückgänge gegeben. In den letzten drei in Tabelle 3.5 angeführten Ländern – Niederlande, Österreich und Finnland – gab es einige Zunahmen und dann einige Rückgänge der Produktion.

Auf das größte Produktionsland, **Deutschland**, entfiel im Jahre 2003 knapp über 30% der Kraftfahrzeugproduktion in Westeuropa mit insgesamt 5,3 Millionen Fahrzeugen. Die Produktion von Personenkraftwagen war relativ stabil und belief sich 2003 auf insgesamt 4,9 Millionen, während der Rest auf Lastwagen und Nutzfahrzeuge entfiel. **Frankreich** hat 2003 3,6 Millionen Fahrzeuge produziert (darunter 3,2 Millionen Autos); dort ist die Produktion seit 1997 um über eine Million Fahrzeuge gestiegen, was das Wachstum der Region in diesem Zeitraum ausmachte. Die meisten Produktionssteigerungen entfielen dabei auf die beiden französischen transnationalen Konzerne, der Rest auf einen Toyota-Betrieb und einen Montagetrieb für den DC Smart.

In **Spanien** wurden 2003 knapp über 3 Millionen produziert, in etwa so viele wie im Rekordjahr 2000; seit 1997 ist die Produktion um fast eine halbe Million gestiegen. Lastwagen und Nutzfahrzeuge machten etwa ein Fünftel der Produktion aus, ein relativ höherer Anteil im Vergleich zu anderen Ländern in der Region. Im **Vereinigten Königreich**, das 2003 rund 1,8 Millionen Fahrzeuge produziert hat, hat es nach vorherigen Rückgängen einen gewissen Aufschwung gegeben, doch hatte die Industrie im Land Mühe, die Produktion nach einer Reihe von Kürzungen bei Ford, GM und Rover aufrechtzuerhalten. Das wurde teilweise durch die Produktion der drei führenden japanischen Multis ausgeglichen, die alle im VK einen Montagebetrieb auf der grünen Wiese einrichteten.

Für Automobilarbeiter in **Italien** war die Zeit seit 1997 besonders schwierig; 2003 gab es einen Rückgang der Produktion um eine halbe Million auf 1,3 Millionen, das waren 27%. Durch erhebliche Produktionskürzungen bei Fiat in den Jahren 2000 bis 2003, vor allem im

Tabelle 3.5: Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Deutschland	5,022.9	5,248.1	5,237.9	5,197.7	5,378.0	5,171.7	5,252.3
Frankreich	2,571.1	2,945.0	2,664.2	3,337.7	3,620.2	3,683.0	3,620.1
Spanien	2,562.1	2,826.0	2,852.4	3,032.9	2,849.9	2,855.2	3,029.7
VK	1,935.7	1,975.7	1,972.5	1,813.8	1,685.2	1,819.2	1,846.5
Italien	1,816.5	1,692.7	1,701.1	1,738.3	1,579.7	1,426.9	1,321.6
Belgien	1,063.2	1,018.0	975.6	998.1	1,154.0	1,027.5	898.3
Schweden	479.7	330.9	344.5	413.2	381.6	371.7	403.5
Portugal	267.2	271.0	252.3	246.7	239.7	250.8	239.4
Niederlande	217.7	270.5	287.3	245.6	220.6	211.8	218.9
Österreich	101.1	91.0	122.9	123.3	137.8	126.8	116.0
Finnland	2.3	11.1	15.4	19.6	23.8	20.6	13.4
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Deutschland	180.2	225.2	-10.2	-40.2	180.3	-206.3	80.6
Frankreich	40.7	373.8	-280.8	673.4	282.5	62.9	-63.0
Spanien	149.8	264.0	26.3	180.5	-183.0	5.4	174.5
VK	11.3	39.9	-3.1	-158.8	-128.5	134.0	27.2
Italien	271.1	-123.8	8.4	37.2	-158.6	-152.7	-105.3
Belgien	-133.3	-45.3	-42.3	22.5	155.9	-126.5	-129.2
Schweden	16.6	-148.9	13.6	68.7	-31.6	-9.8	31.7
Portugal	34.0	3.9	-18.7	-5.6	-7.0	11.1	-11.5
Niederlande	54.5	52.8	16.9	-41.7	-25.0	-8.7	7.0
Österreich	-4.8	-10.1	31.9	0.4	14.4	-11.0	-10.8
Finnland	-26.7	8.7	4.3	4.2	4.2	-3.2	-7.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten)						
Deutschland	3.7	4.5	-0.2	-0.8	3.5	-3.8	1.6
Frankreich	1.6	14.5	-9.5	25.3	8.5	1.7	-1.7
Spanien	6.2	10.3	0.9	6.3	-6.0	0.2	6.1
VK	0.6	2.1	-0.2	-8.1	-7.1	8.0	1.5
Italien	17.5	-6.8	0.5	2.2	-9.1	-9.7	-7.4
Belgien	-11.1	-4.3	-4.2	2.3	15.6	-11.0	-12.6
Schweden	3.6	-31.0	4.1	19.9	-7.7	-2.6	8.5
Portugal	14.6	1.4	-6.9	-2.2	-2.8	4.6	-4.6
Niederlande	33.4	24.3	6.2	-14.5	-10.2	-4.0	3.3
Österreich	-4.6	-10.0	35.0	0.4	11.7	-7.9	-8.5
Finnland	-91.9	373.0	38.7	27.5	21.4	-13.5	-34.8

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Sektor Personenkraftwagen, gingen viele Arbeitsplätze verloren oder wurden verlagert. Auch in **Belgien** ist die Produktion zurückgegangen. Nach einem Rückgang unter eine Million Fahrzeuge im Jahre 1999 nahm die Fahrzeugproduktion wieder zu auf fast 1,2 Millionen im Jahre 2001. Danach gab es jedoch einen starken Rückgang der Produktion um eine Viertel Million oder 22% in zwei Jahren; im Jahre 2003 war die Produktion auf knapp unter 900.000 gefallen.

Die Produktion in **Schweden** lang in den Jahren 2000 bis 2003 bei rund 400.000, nachdem es 1998 einen konjunkturellen Tiefstand von 331.000 gegeben hatte. Veränderungen gab es vor allem bei Personenkraftwagen; die jährliche Produktion von Lastwagen und Nutzfahrzeugen blieb bei 110.000 bis 125.000 Fahrzeugen konstant. In **Portugal** hat es einige Rückgänge nach früheren Produktionssteigerungen gegeben; im Jahre 2003 ging die Produktion auf 239.000 Fahrzeuge zurück, fast 12% unter den Rekordstand von 1998.

In den **Niederlanden** stieg die Produktion im Jahre 2000 auf den Rekordstand von 287.000 Fahrzeuge, bevor sich der Trend umkehrte und die Produktion im Jahre 2003 um fast ein Viertel auf 219.000 zurückging. Die Erhöhung der Produktion von Nutzfahrzeugen wurde durch die Rückgänge bei NedCar mehr als aufgehoben. Die Produktion in **Österreich** stieg in den letzten Jahren auf einen Rekordstand, bevor es einen gewissen Rückschlag gab, während sich die Produktion in **Finnland** in den Jahren 1998 bis 2001 verdoppelte, dann jedoch zurückging.

3.7 Mittel- und Osteuropa

Die Kraftfahrzeugproduktion in Mittel- und Osteuropa lag in den Jahren 1999 bis 2003 bei oder geringfügig über 2,6 Millionen, nachdem es zuvor ein Wachstum gegeben hatte. In einigen Ländern der Region nahm die Produktion erheblich zu, vor allem in der Slowakischen Republik; es folgten die Tschechische Republik und Ungarn. Rückgänge gab es in Polen und in geringerem Ausmaß in Slowenien. Dadurch verschob sich die Rangfolge der Länder in der Region, und die Slowakische Republik nimmt nunmehr den vierten Platz ein hinter Polen, das im Jahre 2002 vom zweiten auf den dritten Platz hinter die Tschechische Republik zurückfiel. Fünf der sieben in Tabelle 3.6 angeführten Länder (außer Russland und Rumänien) sind neue Mitglieder der Europäischen Union.

Auf **Russland**, den größten Fahrzeugproduzenten, entfiel knapp die Hälfte der Produktion dieser Region; im Jahre 2003 wurden dort nach Schätzungen knapp 1,3 Millionen Fahrzeuge produziert, nachdem sich das Land teilweise von einer Rezession erholt hatte, die 1995 den tiefsten Stand erreichte, als die Produktion unter eine Million Fahrzeuge fiel. In **Polen** hat es recht starke Rückgänge gegeben, da sich Schwierigkeiten bei Fiat und Daewoo auf die Autoindustrie des Landes auswirkten, nachdem 1999 ein Rekordstand von 600.000 produzierten Fahrzeugen erreicht worden war. 2003 war das Volumen jedoch auf 329.000 zurückgegangen, 27% unter dem Höchststand.

Die Produktion in der **Tschechischen Republik** stieg 2001 auf einen

Tabelle 3.6: Fahrzeugproduktion in Osteuropa, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Russland	1,163.0	1,024.3	1,164.9	1,215.8	1,273.0	1,228.6	1,279.7
Poland	449.2	491.5	583.9	503.6	390.0	321.6	328.8
Tschech. Rep.	368.9	411.0	376.1	455.5	465.3	447.1	441.7
Slowenien	128.2	115.2	98.9	71.7	67.0	78.2	95.3
Rumänien	95.9	126.4	118.1	123.0	116.1	126.7	118.2
Ungarn	67.1	82.6	123.0	147.1	142.2	143.5	117.2
Slowak. Rep.	42.0	125.7	126.8	181.8	182.0	225.6	281.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Russland	124.4	-138.7	140.6	51.0	57.2	-44.4	51.1
Poland	-10.3	42.4	92.3	-80.2	-113.6	-68.4	7.2
Tschech. Rep.	96.9	42.1	-34.9	79.4	9.8	-18.2	-5.4
Slowenien	5.7	-13.0	-16.4	-27.2	-4.7	11.2	17.1
Rumänien	5.7	30.5	-8.3	4.8	-6.9	10.6	-8.5
Ungarn	3.2	15.6	40.4	24.2	-4.9	1.3	-26.2
Slowak. Rep.	9.9	83.8	1.1	55.0	0.2	43.6	55.8
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Russland	12.0	-11.9	13.7	4.4	4.7	-3.5	4.2
Poland	-2.2	9.4	18.8	-13.7	-22.6	-17.5	2.2
Tschech. Rep.	35.6	11.4	-8.5	21.1	2.2	-3.9	-1.2
Slowenien	4.6	-10.1	-14.2	-27.5	-6.6	16.8	21.8
Rumänien	6.3	31.8	-6.5	4.1	-5.6	9.1	-6.7
Ungarn	5.0	23.2	48.8	19.6	-3.4	0.9	-18.3
Slowak. Rep.	31.0	199.6	0.9	43.3	0.1	24.0	24.7

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Höchststand von 465.000 Fahrzeugen, das war eine Zunahme um 26% gegenüber 1997, was auf eine Ausweitung der Tätigkeiten von Skoda VW zurückzuführen war. Seither ist die Produktion geringfügig zurückgegangen, doch wird damit gerechnet, dass der Beginn eines Joint-venture von PSA und Toyota das Volumen des Landes weiter ansteigen lässt. Die **Slowakei** hatte das stärkste Wachstum in der Region zu verzeichnen; dort stieg die Produktion im Jahre 2003 auf 281.000 Fahrzeuge von nur 42.000 im Jahre 1997, nachdem VW dort seine Produktion ausweitete. Mit einer weiteren Ausweitung wird gerechnet, wenn neue Betriebe arbeiten, deren Einrichtung von PSA und Hyundai-Kia angekündigt wurden.

In **Slowenien** stieg die Produktion im Jahre 2003 auf 95.000 Fahrzeuge und erholte sich teilweise von einem Tiefstand im Jahre 2001, als das Volumen nur etwa die Hälfte des Volumens von vier Jahren zuvor betrug. In **Rumänien** ist das Volumen mit etwa 120.000 Fahrzeugen die meiste Zeit ziemlich konstant geblieben.

3.8 Prognosen für Veränderungen des Produktionsvolumens

Prognosen für Veränderungen in der Kraftfahrzeugproduktion von 2004 bis 2009 sind nützlich, doch sind solche Prognosen stets mit Vorbehalten zu betrachten – angesichts der unvorhersagbaren und manchmal abrupten Auf- und Abschwünge der Konjunktur und Veränderungen des Investitionsverhaltens, die Pläne verändern oder verzögern können. Die internationale Beratungsfirma CSM macht die Prognose auf der Grundlage der kurz- bis mittelfristigen Produkt- und Kapazitätsplanungen von Montageunternehmen.

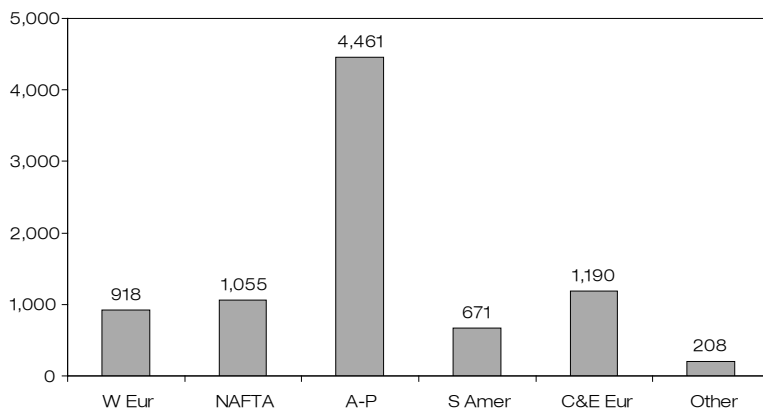
Der Prognose zufolge wird die Weltfahrzeugproduktion in den fünf Jahren bis 2009 um 8,5 Millionen auf fast 68 Millionen zunehmen, wenn alle Pläne verwirklicht werden. Das Diagramm 3.1 zeigt die Zunahmen in den einzelnen Regionen.

Die regionalen Anteile an den 8,5 Millionen sind

wie folgt: Asien-Pazifik – 52%, Mittel- und Osteuropa – 15%, NAFTA – 12%, Westeuropa – 11%, Südamerika – 8%, und sonstige – 2%.

Auf China allein entfallen 31% der Steigerungen, das entspricht 2,6 Millionen Fahrzeugen. Einen Anteil von rund oder über 2% der prognostizierten Zunahme haben (Anzahl der Fahrzeuge in Klammern): Südkorea – 10,1% (857.000), USA – 8,2% (701.000), Brasilien – 6,7% (568.000), Slowakei – 6,3% (538.000), Thailand – 4,5% (383.000), Tschechische Republik – 4,2% (361.000), Indien – 4,2% (360.000), Spanien – 3,2% (272.000), Mexiko – 2,3% (195.000), Italien – 2,1% (176.000), und Kanada – 1,9% (159.000). Auf diese Länder entfallen insgesamt fast 85% der prognostizierten Gesamtzunahmen.

Abb. 3.1: CSM-Prognose der Produktionssteigerungen 2004-09
(nach Region; je 1000)



4. Beschäftigungstendenzen

4.1 Einleitung

In diesem Kapitel werden die jüngsten Beschäftigungszahlen in der Kraftfahrzeugindustrie in verschiedenen Teilen der Welt angegeben. Wie in früheren IMB-Autoreports werden bei den nachstehenden Tabellen Beschäftigungsstatistiken aus Jahrbüchern des deutschen Verbandes der Automobilindustrie (VDA) verwendet. Die Definitionen der Industrie sind je nach Land unterschiedlich, deshalb enthalten die Tabellen weiterhin eine Spalte über *Definitionen der Industrie*. Bitte nicht vergessen: *Selbst wenn Definitionen für zwei Länder identisch zu sein scheinen, besteht keine Garantie, dass die statistische Grundlage die gleiche ist*; im Allgemeinen wenden verschiedene Länder etwas unterschiedliche Definitionen und Methoden der Datensammlung an. Bei der Auslegung der Beschäftigungsdaten ist deshalb Vorsicht geboten, insbesondere wenn sie länder- und industrieübergreifend sind.

Die Beschäftigung in der Automobilindustrie wird von vielen miteinander zusammenhängenden Faktoren beeinflusst. Dazu gehören u.a. die allgemeine wirtschaftliche und soziale Lage, Produktivitätssteigerungen und ihre Verteilung, internationale Handelsregeln und Investitionen, Art und Nutzung technischer Neuerungen und Arbeitszeittendenzen. Auch die Regierungspolitik und Unternehmens- und Gewerkschaftsstrategien sind wichtige Faktoren. Für den Internationalen Metallgewerkschaftsbund **sind Arbeitsplätze ein vorrangiges Anliegen, ferner dass Arbeitnehmer die Kaufkraft haben, um ihre Familien und Gemeinwesen sicher unterstützen zu können und eine nachhaltige Binnen- und globale Nachfrage zu erzeugen.**

Umstrukturierungen waren eine ständige Herausforderung für Automobilarbeiter und ihre Gewerkschaften. Arbeitsplatzverluste und -verlagerungen waren weit verbreitet. Arbeitgeber gründen ihre Umstrukturierungspläne häufig auf Strategien von sogenannten „Kerngeschäften“, um den „Shareholder-value“ zu maximieren. Diese Strategien umfassen Fremdvergabe- und Untervergabepraktiken, von denen Automobilarbeiter weltweit seit Jahren betroffen sind. Zur Umstrukturierung kann auch der Verkauf von Betrieben oder Tätigkeitsbereichen gehören, um die Integrationsstufe eines Unternehmens zu verringern. Das bedeutet in der Regel, dass weniger „im eigenen Haus“ produziert und mehr von Zulieferern gekauft wird. Eine Umstrukturierung dieser Art kann scheinbar zum Wachstum der Kraftfahrzeugteileindustrie beitragen, doch einiges von diesem Wachstum könnte in Wirklichkeit auf die Verlagerung von Arbeit und Beschäftigung von Montageunternehmen auf neue oder bestehende Zulieferer zurückzuführen sein.

Ferner hat es in der Autoteileindustrie die Entwicklung neuer produktbezogener Technologien gegeben, wodurch die Produktionstätigkeiten in etlichen Richtungen ausgeweitet wurden. Innovationen bei der Sicherheit der Fahrzeuginsassen und bei der Ausrüstung zur Kontrolle von Schadstoffen, Energiespargeräte, Steuerungssysteme und Beleuchtung sowie Kommunikationsmittel haben den Kraftfahrzeugteilesektor verstärkt. Inwieweit das zur Zunahme der Beschäftigung im Autoteilesektor beigetragen hat und welche Arten von Arbeitsplätzen als Folge davon geschaffen wurden, sind wichtige Fragen für Automobilarbeiter und für Gewerkschaften.

In den Beschäftigungsstatistiken sind **zwei Trends zu beobachten**. Erstens: **Die Anzahl der Arbeitsplätze in der Kraftfahrzeugindustrie ist in vielen Teilen der Welt zurückgegangen**, was auch für andere metallverarbeitende Sektoren gilt. Zweitens erkennen wir, dass die **Beschäftigung in der Kraftfahrzeugmontage (einschließlich Motoren und Karosserien) im Verhältnis zur Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteileproduktion mehr oder weniger stark zurückgegangen ist**. In vielen Ländern ist die Beschäftigung im Montagesektor rascher zurückgegangen als im Autoteilesektor; in anderen Fällen hat die Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteileindustrie effektiv zugenommen. Allgemein geht die Beschäftigung im Montagesektor gegenüber den Arbeitsplätzen in der Teileproduktion zurück.

Die Beschäftigtenzahlen werden in vier Tabellen angeführt. Die erste Tabelle enthält Angaben über die Beschäftigung in der Fahrzeugmontage und im Autoteilesektor. Die nächsten beiden Tabellen zeigen dann getrennt Beschäftigtenzahlen für den Montagesektor (einschließlich Motoren und Karosserien), und für den Autoteilesektor (einschließlich Zubehör). Dann folgen Zahlenangaben darüber, wie sich der Anteil der Arbeitsplätze zwischen dem Montagesektor und dem Teilesektor mit der Zeit verändert hat.

4.2 Beschäftigungstendenz generell nicht steigend

In einer Handvoll europäischer Fahrzeugherstellere Länder sind die Beschäftigtenzahlen in den Jahren 1998 bis 2002 gestiegen, doch in den anderen in Tabelle 4.1 angeführten Ländern sind sie auf dem gleichen Stand geblieben oder gar zurückgegangen. Rückgänge hat es in allen Regionen gegeben.

Einen **Rückgang der Beschäftigtenzahlen** hat es unter anderem bei den beiden größten Fahrzeugherstellern in den **USA** gegeben: Im Dreijahreszeitraum bis Ende 2002 nahm die Zahl der Beschäftigten um 161.000 ab, das war ein Rückgang um 12,3%. (Da die USA ein neues System der Industrieklassifikation eingeführt haben, sind Vergleichszahlen für 1998 nicht verfügbar.) In **Japan** ist die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie gegenüber 1998 um 12% (88.000 Beschäftigte) zurückgegangen. Beide Länder hatten Rückgänge sowohl im Montage- als auch im Teilesektor zu verzeichnen. Die Rückgänge im Teilesektor machten mindestens zwei Drittel der Rückgänge industrieweit aus.

Im **Vereinigten Königreich** hat es Betriebsschließungen gegeben, und die Beschäftigtenzahl ging um 32.700 oder 13% zurück, was es zu den am stärksten betroffenen Ländern machte. Über 26.000 Beschäftigte verloren ihren Arbeitsplatz in **Italien**, wo starke Produktionsrückgänge und Probleme bei Fiat erhebliche Auswirkungen hatten. In **Belgien** und **Portugal** lag die Zahl der Beschäftigten im Jahre 2002 um je über 3.500 unter dem Stand von 1998.

In Mittel- und Osteuropa hatte **Russland** einen erheblichen Rückgang zu verzeichnen, und zwar um 127.000 in den Jahren 1998 bis 2000 (neuere Statistiken liegen nicht vor). Am stärksten von allen in Tabelle 4.1 angeführten Ländern war der Rückgang prozentual in **Polen**, nämlich ein volles Drittel der Beschäftigten im Automobilssektor, das waren im Jahre 2002 31.200 weniger als 1998. Auch in **Rumänien** hat es einen starken Rückgang der Beschäftigtenzahlen um 11.500 gegeben.

Tabelle 4.1: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugproduktion (1998 -2002; in Tausend)

	Definition der Industrie	1998	1999	2000	2001	2002
Argentinien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	na	46.8	na	na	na
Brasilien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	250.0	255.1	259.1	254.8	250.1
China	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	1,963.0	1,807.0	na	na	na
Indien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	281.2	288.6	na	na	na
Japan	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	734.0	704.9	683.1	664.0	646.2
Südkorea	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	186.8	193.5	na	na	na
Österreich	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	27.5	28.2	28.6	29.8	30.2
Belgien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	54.8	52.7	54.0	53.2	51.0
Finnland	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	7.4	7.3	7.5	7.2	7.1
Frankreich	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	269.4	273.8	277.2	276.7	273.2
Deutschland	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	806.2	835.5	855.5	867.6	866.6
Italien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	190.3	181.0	178.8	175.7	163.9
Niederlande	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	27.7	28.0	28.0	26.8	26.8
Portugal	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	23.6	24.4	28.2	20.9	20.0
Spanien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	154.8	159.5	165.6	161.9	158.5
Schweden	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	70.8	72.3	77.5	79.1	80.6
VK	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	251.9	224.8	231.3	222.4	219.2
Tschech. Rep.	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	67.0	69.4	78.5	na	na
Ungarn	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	33.9	32.1	33.2	36.2	na
Polen	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	108.0	100.0	na	77.6	74.3
Rumänien	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	na	86.2	76.0	74.7	na
Russland	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	662.0	534.0	535.0	na	na
Serbien	Transportmittel	65.6	60.8	56.0	na	na
Slowak. Rep.	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	na	na	14.7	na	na
Slowenien	Transportmittel	7.6	9.8	9.4	6.4	na
Kanada	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	163.0	168.0	172.0	163.0	167.0
Mexiko	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	137.8	140.0	148.1	138.1	na
USA	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	na	1,312.6	1,313.6	1,212.8	1,151.6
Südafrika	Kraftfahrzeuge und -fahrzeugteile	77.1	77.7	79.2	na	na

na = nicht verfügbar

Quelle: VDA

In fünf der in Tabelle 4.1 angeführten Länder gab es in den erfassten Jahren eine erhebliche Zunahme der Beschäftigtenzahlen um über 2,5%. Die größte Zunahme hatte Deutschland mit 60.400 neuen Beschäftigten zu verzeichnen. Von diesen entfielen 80% auf die Teileproduktion; das war bei weitem der größte Anteil unter den angeführten Ländern für den Zeitraum. Schweden hatte im Zeitraum 1998 bis 2002 eine Zunahme der Beschäftigtenzahlen von fast 14% zu verzeichnen und bildete dabei insofern eine Ausnahme, als 80% der Zunahme auf den Montagesektor entfielen. Für die Tschechische Republik sind nur begrenzte Daten verfügbar, doch in den drei Jahren bis 2000 nahm die Zahl der Beschäftigten um 11.500 zu. In Österreich und Ungarn gab es den neuesten Angaben zufolge eine Zunahme von mindestens je 2.500 Beschäftigten.

Selbst diese bedeutenden Zunahmen verändern jedoch nicht das allgemein eher negative Beschäftigungsbild. In Tabelle 4.1 sind 24 Länder angeführt, für die Zahlen über Veränderungen bei der Beschäftigung in drei oder mehr Jahren vorliegen. Wie dargelegt, gab es lediglich in fünf Ländern eine Zunahme von über 2,5%. In 13 Fahrzeugherstellerländern gab es dagegen einen Rückgang der Beschäftigtenzahlen. In den übrigen sechs blieben die Zahlen in etwa gleich. Mit anderen Worten: Nur in etwa jedem fünften Fahrzeugherstellerland hat es eine nennenswerte Zunahme der Beschäftigtenzahlen gegeben.

4.3 Beschäftigung im Montagesektor gegenüber Beschäftigung im Teilesektor zurückgegangen

In vielen Fahrzeugherstellerländern ist die Zahl der in der Fahrzeugmontage beschäftigten Personen, einschließlich Motoren und Karosserien, im Vergleich zur Zahl der Beschäftigten in der Autoteileproduktion zurückgegangen. Eine wichtige Rolle spielt dabei, dass Automobilunternehmen weltweit zur sogenannten „Lean Production“ und zu „Just-in-time“-Liefersystemen nach dem Modell des Toyota-Produktionssystems übergegangen sind. Die Umstrukturierungen, zu denen es als Ergebnis der Umstellung auf schlanke Systeme gekommen ist, wie im Teil *Herausforderungen und Strategien* in diesem IMB-Autoreport beschrieben wird, haben die Beschäftigungsstrukturen und -bedingungen in der weltweiten Automobilindustrie erheblich verändert.

Transnationale Automontageunternehmen haben Produktions- und Versorgungsketten umstrukturiert, um mehrere Ziele zu erreichen. Häufig genannt werden: rascherer Zugang zu Märkten für ihre Produkte, zunehmende Flexibilität bei Aktivitäten und bei der Art des Einsatzes und der Nutzung von Beschäftigten sowie die Verlagerung von mehr Risiken und Verantwortungen auf Zulieferer bei gleichzeitiger Forderung nach einer ständigen Gewährung preislicher Vorteile. Die Folge davon war, dass die Löhne und Arbeitsbedingungen von vielen Beschäftigten in der Montage- und der Teileindustrie unter ständigem Druck gerieten. Einige der schlimmsten Arbeitsbedingungen bestehen bei den Zulieferern, vor allem in den Sonderwirtschaftszonen (EPZs), wo Gewerkschafts- und Arbeitnehmerrechte systematisch verletzt werden.

Tabelle 4.2: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugmontage, einschließlich Motoren und Karosserien (1998 -2002; in Tausend)

	Definition der Industrie*	1998	1999	2000	2001	2002
Brasilien	Kraftfahrzeuge	83.0	85.1	89.1	84.8	82.1
China	Kraftfahrzeuge und Motoren	723.0	626.0	na	na	na
Indonesien	Kraftfahrzeuge und Motoren	38.4	41.5	49.8	na	na
Japan	Kfz, Motoren und Karosserien	211.0	202.6	196.3	190.9	185.7
Südkorea	Kfz, Motoren und Karosserien	92.6	85.3	na	na	na
Thailand	Kraftfahrzeuge und Motoren	78.6	97.2	101.6	na	na
Österreich	Kfz, Motoren und Karosserien	17.8	18.7	17.9	18.7	18.4
Belgien	Kfz, Motoren und Karosserien	46.7	44.1	44.3	42.8	41.0
Finnland	Kfz, Motoren und Karosserien	6.6	6.5	6.7	6.5	6.3
Frankreich	Kfz, Motoren und Karosserien	190.0	193.0	180.5	179.8	177.5
Deutschland	Kfz, Motoren und Karosserien	549.2	565.7	570.9	570.2	559.1
Italien	Kfz, Motoren und Karosserien	113.8	104.3	100.2	85.9	76.8
Niederlande	Kfz, Motoren und Karosserien	22.0	22.4	22.2	21.4	21.4
Portugal	Kfz, Motoren und Karosserien	13.6	12.2	13.0	12.4	11.9
Spanien	Kfz, Motoren und Karosserien	93.1	94.6	98.5	94.3	92.4
Schweden	Kfz, Motoren und Karosserien	48.5	53.5	53.6	55.3	56.4
VK	Kfz, Motoren und Karosserien	150.8	127.9	130.7	123.3	121.3
Polen	Kfz, Motoren und Karosserien	na	na	na	28.9	24.7
Ukraine	Kraftfahrzeuge	49.0	47.0	47.1	na	na
Kanada	Kfz, Motoren und Karosserien	76.0	75.0	74.0	68.0	69.0
Mexiko	Kfz, Motoren und Karosserien	92.7	94.1	98.4	91.9	na
USA	Kfz, Motoren und Karosserien	na	475.5	474.1	438.1	420.5
Südafrika	Kfz, Motoren und Karosserien	32.5	32.5	34.2	na	na

* Kfz = Kraftfahrzeuge

na = nicht verfügbar

Quelle: VDA

Es dürfte nicht überraschen, dass der prozentuale Anteil der Beschäftigten im Montagesektor als Folge der Umstrukturierungen zurückgegangen ist, während der Anteil der Beschäftigten im Autoteilesektor aufgrund der Fremdvergabe von einst „im eigenen Haus“ vorgenommenen Aktivitäten gestiegen ist. Die Statistiken in unseren Tabellen lassen das deutlich erkennen.

In Tabelle 4.4 sind Fahrzeugherstellerländer nach dem Anteil der Beschäftigten im Montagesektor für 1999 angeführt. In Japan zum Beispiel haben nur 29% der in der Autoindustrie Beschäftigten im Jahre 1999 im Montagesektor gearbeitet (einschließlich Motoren und Karosserien), das war der niedrigste Anteil unter den angeführten Ländern. Die übrigen 71% waren im Autoteilesektor tätig. Am anderen Ende der Skala liegt Belgien, wo 84% der Beschäftigten in der Montage tätig waren und nur 16% im der Autoteileproduktion.

Etliche Faktoren tragen zu der Rangfolge bei, zum Beispiel Struktur und historische Entwicklung der Autoindustrie in einem Land, die Art der internationalen Handelsbeziehungen innerhalb von Regionen und regionübergreifend. Teilweise kommt darin natürlich auch die komparative Größe des Autoteilesektors der Länder zum Ausdruck. Die Rangfolge lässt ferner erkennen, wo Lean Production, Just-in-time-Systeme und Fremdvergabe am stärksten vorangetrieben wurden, nämlich in den USA und in Japan. Die Auswirkungen der Globalisierung und der Strategien der transnationalen Konzerne in der Automobilindustrie sind teilweise auch am Ergebnis Brasiliens zu erkennen. Die Einstufung der europäischen Länder am

Tabelle 4.3: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugteile- und -zubehörindustrie (1998-2002; in Tausend)

	Definition der Industrie*	1998	1999	2000	2001	2002
Brasilien	Kraftfahrzeugteile	167.0	170.0	170.0	170.0	168.0
China	Kfz, Teile und Zubehör	759.0	730.0	na	na	na
Japan	Kfz, Teile und Zubehör	523.0	502.3	486.8	473.1	460.5
Südkorea	Kfz, Teile und Zubehör	94.2	108.2	na	na	na
Österreich	Kfz, Teile und Zubehör	9.7	9.5	10.7	11.1	11.8
Belgien	Kfz, Teile und Zubehör	8.1	8.6	9.7	10.4	10.0
Finnland	Kfz, Teile und Zubehör	0.8	0.9	0.9	0.8	0.8
Frankreich	Kfz, Teile und Zubehör	79.4	80.8	96.7	96.9	95.7
Deutschland	Kfz, Teile und Zubehör	257.0	269.8	284.6	297.4	307.5
Italien	Kfz, Teile und Zubehör	76.5	76.7	78.6	89.8	87.1
Niederlande	Kfz, Teile und Zubehör	5.7	5.5	5.8	5.5	5.5
Portugal	Kfz, Teile und Zubehör	9.9	12.1	15.2	8.5	8.0
Spanien	Kfz, Teile und Zubehör	61.7	64.8	67.2	67.5	66.1
Schweden	Kfz, Teile und Zubehör	22.3	18.7	23.9	23.8	24.2
VK	Kfz, Teile und Zubehör	101.1	96.9	100.6	99.1	97.9
Polen	Kfz, Teile und Zubehör	na	na	na	48.8	49.7
Slowak. Rep.	Kfz, Teile und Zubehör	na	na	4.7	5.7	na
Kanada	Kfz, Teile und Zubehör	87.0	93.0	98.0	95.0	98.0
Mexiko	Kfz, Teile und Zubehör	45.1	45.9	49.7	46.2	na
USA	Kfz, Teile und Zubehör	na	837.1	839.5	774.7	731.1
Südafrika	Kfz, Teile und Zubehör	36.2	35.4	36.1	na	na

* Kfz = Kraftfahrzeuge
na = nicht verfügbar
Quelle: VDA

anderen Ende des Spektrums legt nahe, dass relativ geringere Disparitäten zwischen Beschäftigten im Montage- und im Teilesektor und Verhandlungen für den gesamten Sektor dazu beitragen können, die Anreize für Fremdvergabe zu verringern.

Das bringt uns zu der anderen wichtigen Erkenntnis aus den Zahlen in Tabelle 4.4, die zur Vorsicht mahnt. Wir stellen fest, dass von einer Ausnahme abgesehen in allen Ländern, für die Vergleichszahlen vorliegen, der Anteil der Beschäftigten im

Montagesektor zurückgegangen ist. (Aufgrund einer Änderung der Klassifikationssysteme liegt eine frühere Vergleichszahl für die USA nicht vor, doch eine extensive Fremdvergabe der in den USA ansässigen transnationalen Konzerne in Nordamerika bedeutet, dass der Anteil der Beschäftigten im Montagesektor dort höchstwahrscheinlich ebenfalls zurückgegangen ist.) Die Zahlen lassen erkennen, dass die Herausforderungen, die sich durch Fremdvergabe und Disparitäten zwischen Beschäftigten im Montage- und im Teilesektor ergeben, weiterhin bestehen.

Tabelle 4.4: Prozentsatz der Beschäftigung in Montageunternehmen
(einschließlich Motoren und Karosserien)

Länder	1994	1999	2002	Veränderung	
				99 v 94	02 v 94
Japan	31	29	29	-2	-2
Brasilien		33	33		
USA		36	37		
Südafrika		42			
Südkorea	43	44		1	
Kanada	48	45	41	-4	-7
Portugal	49	50	59	1	10
VK	62	57	55	-5	-7
Italien	70	58	47	-13	-24
Spanien	64	59	58	-4	-5
Österreich	74	66	61	-7	-13
Mexiko		67			
Deutschland	74	68	65	-7	-10
Frankreich	71	70	65	-1	-6
Schweden	80	74	70	-6	-10
Niederlande	86	80	80	-6	-6
Belgien	86	84	80	-2	-5

Quelle: VDA, IMB

5. Regionale Dimensionen von Fahrzeugumsätzen

5.1 Einleitung

Die weltweite Nachfrage nach neuen Fahrzeugen, die in Zahlen über Umsätze und Zulassungen von neuen Autos und Lastwagen zum Ausdruck kommt¹, hat etwas zugenommen, aber nicht genug, um die Produktionskapazitäten voll zu nutzen, die transnationale Fahrzeughersteller weiterhin geschaffen haben. Wir betrachten die Nachfrage nach Fahrzeugen unter drei Gesichtspunkten, jeweils mit einer regionalen Dimension. Erstens lässt eine Übersicht über Fahrzeugumsätze die allgemeine Situation der weltweiten Nachfrage nach Personenkraftwagen, Lastwagen und Nutzfahrzeugen erkennen. Als nächstes betrachten wir kurz die Nettoexporte und den internationalen Fahrzeughandel, bei dem die Relation zwischen Umsatz und Produktion deutlich wird. Schließlich bieten Umsatzrends nach Unternehmen und Bündnisgruppen Möglichkeiten zum Vergleich der Tätigkeiten von transnationalen Automontageunternehmen. Ein kurzer Überblick über den neuesten Stand von Bündnisgruppen, Zusammenschlüssen und Übernahmen schließt den Bericht ab.

5.2 Übersicht über Umsätze weltweit und nach Regionen

Der weltweite Fahrzeugumsatz hat im Jahre 2003 fast 56 Millionen Fahrzeuge erreicht, 1,2% mehr als im Vorjahr, wodurch sich die überwiegend seitliche Bewegung seit 1999 fortsetzt. 1999 war das letzte Jahr, in dem es weltweit ein beträchtliches Wachstum gegeben hat; damals nahm der Umsatz um 3,6 Millionen Fahrzeuge (7,2%) zu, als sich der Aufschwung nach der Krise in Asien mit starken Umsätzen in Nordamerika verband, bevor die US-Märkte in eine Rezession gerieten. Die weltweiten Umsätze von Kraftfahrzeugen nahmen zwischen 1997 und 2003 im

Tabelle 5.1: Weltweite Fahrzeugumsätze nach Regionen, 1997-2002

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Westeuropa	15,146	16,290	17,255	17,089	17,089	16,596	16,332
NAFTA	17,425	18,062	19,663	20,302	20,016	19,876	19,592
Südamerika	2,353	2,054	1,671	1,869	1,912	1,637	1,608
Japan	6,725	5,879	5,861	5,980	5,907	5,792	5,807
Asien-Pazifik*	6,484	4,915	6,053	6,828	7,156	8,526	9,645
Osteuropa	2,057	2,159	2,464	2,286	2,206	2,137	2,245
Sonstige	367	315	295	341	367	350	365
Weltweit	50,556	49,674	53,263	54,695	54,653	54,915	55,594
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Westeuropa	706	1,144	965	-166	0	-493	-264
NAFTA	427	638	1,600	639	-286	-140	-284
Südamerika	72	-299	-384	198	43	-275	-29
Japan	-353	-846	-18	119	-73	-115	15
Asien-Pazifik*	-93	-1,569	1,138	775	328	1,370	1,119
Osteuropa	122	102	305	-178	-80	-70	108
Sonstige	-26	-52	-19	46	26	-17	15
Weltweit	855	-882	3,588	1,433	-42	262	679
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in Prozenten						
Westeuropa	4.9	7.6	5.9	-1.0	0.0	-2.9	-1.6
NAFTA	2.5	3.7	8.9	3.3	-1.4	-0.7	-1.4
Südamerika	3.2	-12.7	-18.7	11.9	2.3	-14.4	-1.8
Japan	-5.0	-12.6	-0.3	2.0	-1.2	-1.9	0.3
Asien-Pazifik*	-1.4	-24.2	23.2	12.8	4.8	19.2	13.1
Osteuropa	6.3	5.0	14.1	-7.2	-3.5	-3.2	5.1
Sonstige	-6.6	-14.3	-6.1	15.5	7.6	-4.6	4.3
Weltweit	1.7	-1.7	7.2	2.7	-0.1	0.5	1.2

* ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein

¹ Fahrzeugumsätze sind die Summe von Umsätzen bei Personenfahrzeugen und Nutzfahrzeugen. In diesem Bericht wird der Begriff „Umsätze“ benutzt; in den meisten Ländern beziehen sich Zahlen auf „Neuzulassungen“. Für manche Länder liegen keine Zahlen über Umsätze (oder Zulassungen) vor, und deshalb enthalten regionale oder weltweite Gesamtzahlen einige Schätzungen. Siehe Anhang: Anmerkung zu Daten.

Durchschnitt nur um geringe 1,6% zu, was erkennen lässt, dass die Kaufkraft der Arbeitnehmer allgemein nicht zugenommen hat.

Abgesehen von der Region Asien-Pazifik hat es in den meisten anderen Gebieten in den letzten Jahren bestenfalls ein stagnierendes Wachstum gegeben. Erste Zahlen für 2003 in Tabelle 5.1 lassen erkennen, dass das Umsatzvolumen für alle Regionen mit Ausnahme von Asien-Pazifik gegenüber dem Stand von 1999 geringer war. In drei von vier Jahren seit 1999 ging das Volumen in Westeuropa, der NAFTA-Region, Japan, Osteuropa und Südamerika zurück oder stagnierte. In der Region Asien-Pazifik hingegen gab es insgesamt eine Zunahme von über 4,7 Millionen Fahrzeugen, rund das Doppelte des krisenbedingten Standes von 1998.

In allen in Tabelle 5.2 angeführten Ländern der **Region Asien-Pazifik** hat es in den Jahren 1999 bis 2003 mit Ausnahme von Japan ein Wachstum gegeben. Bei Vergleichen mit 1997-98 ist zu erkennen, wie stark der Umsatz in der asiatischen Wirtschaftskrise zurückgegangen ist. Das Wachstum seit der Erholung der Region war unterschiedlich; auf China entfallen fast drei Viertel der Zunahme.

Für die in Tabelle 5.3 angeführten Länder **Westeuropas** lag das Volumen im Jahre 2003 allgemein unter dem letzten Höchststand der Region im Jahre 1999 (die meisten Höchststände der einzelnen Länder wurden in den Jahren 1999 oder 2000 erzielt). Die schlechtere wirtschaftliche Lage in großen Teilen Westeuropas bedeutete, dass die Umsätze im Jahre 2003 unter die Höchststände aller Länder sanken mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs

Tabelle 5.2: Fahrzeugumsätze in Ländern der Region Asien-Pazifik, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Japan	6,725.0	5,879.4	5,861.5	5,980.2	5,906.8	5,792.2	5,807.0
Südkorea	1,520.9	769.5	1,275.5	1,434.8	1,459.2	1,637.1	1,345.6
China	1,558.7	1,582.1	1,832.5	2,088.6	2,422.8	3,248.1	4,390.0
Indien	831.6	765.2	972.3	992.7	957.2	988.1	1,121.9
Malaysia	411.3	168.4	304.8	357.6	412.6	450.3	409.3
Taiwan	472.4	473.8	422.2	446.2	382.7	465.5	488.2
Indonesien	386.8	58.0	93.8	300.8	299.5	330.3	344.3
Thailand	363.2	144.1	218.3	262.2	297.1	412.9	455.5
Australien	723.9	807.4	786.8	787.1	772.7	824.3	910.7
Philippinen	144.2	80.7	74.4	83.6	76.7	85.6	88.7
Neuseeland	71.2	65.6	72.2	74.6	75.4	84.1	90.5
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Japan	-352.7	-845.6	-17.9	118.7	-73.3	-114.6	14.8
Südkorea	-139.0	-751.3	506.0	159.3	24.4	177.9	-291.5
China	120.2	23.3	250.5	256.1	334.2	825.3	1,141.9
Indien	11.9	-66.4	207.1	20.4	-35.5	30.9	133.9
Malaysia	46.5	-243.0	136.4	52.9	55.0	37.7	-40.9
Taiwan	7.0	1.4	-51.6	24.0	-63.5	82.9	22.7
Indonesien	55.3	-328.8	35.8	207.0	-1.2	30.8	14.0
Thailand	-227.6	-219.1	74.3	43.9	34.9	115.8	42.6
Australien	73.8	83.5	-20.5	0.3	-14.4	51.6	86.4
Philippinen	-17.9	-63.5	-6.3	9.2	-7.0	8.9	3.1
Neuseeland	-23.0	-5.6	6.6	2.3	0.9	8.7	6.3
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)						
Japan	-5.0	-12.6	-0.3	2.0	-1.2	-1.9	0.3
Südkorea	-8.4	-49.4	65.7	12.5	1.7	12.2	-17.8
China	8.4	1.5	15.8	14.0	16.0	34.1	35.2
Indien	1.5	-8.0	27.1	2.1	-3.6	3.2	13.6
Malaysia	12.7	-59.1	81.0	17.3	15.4	9.1	-9.1
Taiwan	1.5	0.3	-10.9	5.7	-14.2	21.7	4.9
Indonesien	16.7	-85.0	61.8	220.6	-0.4	10.3	4.2
Thailand	-38.5	-60.3	51.6	20.1	13.3	39.0	10.3
Australien	11.4	11.5	-2.5	0.0	-1.8	6.7	10.5
Philippinen	-11.1	-44.0	-7.8	12.4	-8.3	11.6	3.6
Neuseeland	-24.4	-7.8	10.0	3.2	1.2	11.5	7.5

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Tabelle 5.3: Fahrzeugumsätze in Ländern Westeuropas, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Deutschland	3,790.1	4,026.6	4,125.7	3,693.9	3,638.3	3,523.5	3,501.7
Frankreich	2,068.2	2,342.1	2,581.9	2,611.1	2,751.0	2,606.0	2,440.7
Spanien	1,225.8	1,431.9	1,754.3	1,712.8	1,752.4	1,637.8	1,716.2
VK	2,445.0	2,541.9	2,485.7	2,519.7	2,772.2	2,885.9	2,945.2
Italien	2,553.6	2,549.3	2,546.3	2,714.9	2,709.6	2,639.7	2,509.6
Niederlande	574.7	639.5	728.5	712.0	631.7	606.3	580.0
Belgien	453.3	515.5	562.3	583.9	561.8	527.8	521.2
Österreich	306.5	330.4	348.4	347.4	327.5	310.8	334.3
Schweiz	294.5	320.6	344.7	346.7	347.6	322.0	296.4
Portugal	335.4	393.4	431.6	451.0	369.0	316.2	263.2
Schweden	251.1	285.0	331.0	329.0	281.8	289.2	295.5
Dänemark	188.1	197.3	183.5	149.5	132.2	148.5	134.4
Griechenland	179.1	200.0	283.4	313.2	301.0	287.0	278.0
Norwegen	164.8	154.3	134.3	133.0	129.4	117.2	121.2
Irland	159.8	177.1	212.9	276.8	207.6	194.4	179.9
Finnland	121.0	145.2	156.2	148.2	127.5	135.4	166.2
Luxemburg	34.7	40.0	44.6	45.9	48.4	48.7	48.5
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Deutschland	34.7	236.5	99.1	-431.8	-55.6	-114.9	-21.8
Frankreich	-441.9	273.9	239.8	29.2	139.9	-145.0	-165.3
Spanien	141.4	206.1	322.4	-41.5	39.6	-114.6	78.4
VK	162.6	96.9	-56.2	34.0	252.5	113.7	59.3
Italien	668.5	-4.3	-3.0	168.6	-5.3	-69.9	-130.1
Niederlande	17.1	64.8	89.0	-16.5	-80.2	-25.4	-26.3
Belgien	7.8	62.2	46.8	21.6	-22.1	-34.0	-6.6
Österreich	-31.1	23.9	18.0	-1.0	-19.9	-16.7	23.5
Schweiz	0.3	26.2	24.1	2.0	0.9	-25.6	-25.6
Portugal	40.3	58.0	38.2	19.4	-82.0	-52.8	-53.1
Schweden	49.7	34.0	46.0	-2.0	-47.2	7.3	6.3
Dänemark	13.7	9.2	-13.8	-34.0	-17.3	16.3	-14.1
Griechenland	0.4	20.8	83.5	29.7	-12.1	-14.0	-9.0
Norwegen	3.0	-10.6	-19.9	-1.3	-3.7	-12.1	4.0
Irland	25.4	17.3	35.9	63.8	-69.1	-13.2	-14.6
Finnland	12.1	24.3	11.0	-8.0	-20.7	7.9	30.9
Luxemburg	2.0	5.3	4.6	1.3	2.5	0.4	-0.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)						
Deutschland	0.9	6.2	2.5	-10.5	-1.5	-3.2	-0.6
Frankreich	-17.6	13.2	10.2	1.1	5.4	-5.3	-6.3
Spanien	13.0	16.8	22.5	-2.4	2.3	-6.5	4.8
VK	7.1	4.0	-2.2	1.4	10.0	4.1	2.1
Italien	35.5	-0.2	-0.1	6.6	-0.2	-2.6	-4.9
Niederlande	3.1	11.3	13.9	-2.3	-11.3	-4.0	-4.3
Belgien	1.7	13.7	9.1	3.8	-3.8	-6.1	-1.3
Österreich	-9.2	7.8	5.5	-0.3	-5.7	-5.1	7.6
Schweiz	0.1	8.9	7.5	0.6	0.3	-7.4	-7.9
Portugal	13.7	17.3	9.7	4.5	-18.2	-14.3	-16.8
Schweden	24.7	13.5	16.1	-0.6	-14.3	2.6	2.2
Dänemark	7.9	4.9	-7.0	-18.5	-11.5	12.3	-9.5
Griechenland	0.3	11.6	41.7	10.5	-3.9	-4.7	-3.1
Norwegen	1.8	-6.4	-12.9	-1.0	-2.8	-9.4	3.4
Irland	18.9	10.8	20.2	30.0	-25.0	-6.4	-7.5
Finnland	11.1	20.1	7.6	-5.1	-13.9	6.2	22.8
Luxemburg	6.2	15.2	11.6	2.9	5.3	0.8	-0.3

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

und Luxemburgs, wobei die Inlandsumsätze vor allem in Deutschland, den Niederlanden und Portugal stark zurückgingen.

In der **NAFTA**-Region hatten alle drei Länder im Jahre 2003 einen Umsatzrückgang zu verzeichnen. Das Volumen der Inlandsumsätze in Mexiko und Kanada nahm jedoch in den vorherigen Jahren alljährlich zu, während es in den USA gegenüber dem 2002 erreichten Höchststand zurückging.

Für die bedeutenden Binnenmärkte in **Südamerika**, die in Tabelle 5.5 angeführt sind, blieb die Situation nach der fehlgeschlagenen neoliberalen Politik schlecht, vor allem in Argentinien, während die Volkswirtschaft Venezuelas durch politische Schwierigkeiten schwer beeinträchtigt wurde.

In den in Tabelle 5.6 angeführten Ländern in **Mittel- und Osteuropa** nahmen die Umsätze im Jahre 2003 zu oder blieben im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen gleich. Die Inlandsfahrzeugumsätze in Ungarn sind ständig gestiegen, während das Volumen in den anderen Ländern 2003 unter den Höchstständen der vorherigen Jahre lag. Einen besonders starken Rückgang gab es in Polen, wo 1999 ein Höchststand erreicht worden war.

Tabelle 5.4: Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA), 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
USA	15,498	15,967	17,415	17,812	17,472	17,139	16,967
Kanada	1,423	1,428	1,540	1,586	1,598	1,732	1,625
Mexiko	503	667	708	904	946	1,006	999
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
USA	42.7	469.4	1,447.4	396.9	-339.3	-333.7	-171.2
Kanada	220.9	5.1	112.1	45.7	11.8	133.9	-106.8
Mexiko	163.0	163.4	40.8	196.6	41.4	60.1	-6.4
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)						
USA	0.3	3.0	9.1	2.3	-1.9	-1.9	-1.0
Kanada	18.4	0.4	7.8	3.0	0.7	8.4	-6.2
Mexiko	47.9	32.5	6.1	27.8	4.6	6.4	-0.6

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Tabelle 5.5: Fahrzeugumsätze auf bedeutenden südamerikanischen Märkten, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Brasilien	1,640.2	1,495.3	1,227.2	1,461.4	1,581.3	1,474.3	1,462.7
Argentinien	426.4	455.4	380.1	306.9	176.7	82.3	107.8
Venezuela	173.8	103.6	63.3	100.4	154.2	80.7	37.5
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Brasilien	-25.8	-144.9	-268.2	234.3	119.9	-107.0	-11.6
Argentinien	50.3	29.0	-75.3	-73.2	-130.2	-94.4	25.4
Venezuela	106.6	-70.2	-40.3	37.2	53.8	-73.5	-43.2
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)						
Brasilien	-1.5	-8.8	-17.9	19.1	8.2	-6.8	-0.8
Argentinien	13.4	6.8	-16.5	-19.2	-42.4	-53.4	30.9
Venezuela	158.6	-40.4	-38.9	58.7	53.6	-47.7	-53.5

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

Tabelle 5.6: Fahrzeugumsätze in ausgewählten Ländern Mittel- und Osteuropas, 1997-2003

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	in Tausend						
Russland	965.1	1,035.1	1,154.1	1,197.6	1,270.1	1,189.1	1,189.0
Polen	533.3	515.3	695.9	519.9	356.6	336.2	392.7
Tschechien	196.3	163.9	167.7	170.8	174.7	169.6	164.1
Slowenien	114.6	142.9	118.1	84.3	91.5	112.0	129.8
Rumänien	68.9	71.9	83.7	68.4	59.7	57.9	68.5
Ungarn	113.3	159.9	182.1	185.1	181.0	208.6	232.9
Slowakei	65.6	70.0	62.9	60.4	72.7	63.4	68.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)						
Russland	18.5	70.0	119.0	43.5	72.5	-81.0	-0.1
Polen	109.0	-18.0	180.6	-176.0	-163.2	-20.4	56.5
Tschechien	12.0	-32.4	3.8	3.0	4.0	-5.1	-5.5
Slowenien	-3.5	28.4	-24.9	-33.8	7.3	20.5	17.8
Rumänien	2.2	3.0	11.8	-15.3	-8.7	-1.9	10.7
Ungarn	0.1	46.6	22.2	3.0	-4.0	27.6	24.3
Slowakei	-16.1	4.4	-7.0	-2.5	12.3	-9.3	4.6
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)						
Russland	2.0	7.3	11.5	3.8	6.1	-6.4	-0.0
Polen	25.7	-3.4	35.1	-25.3	-31.4	-5.7	16.8
Tschechien	6.5	-16.5	2.3	1.8	2.3	-2.9	-3.3
Slowenien	-3.0	24.7	-17.4	-28.6	8.6	22.4	15.9
Rumänien	3.2	4.4	16.4	-18.2	-12.7	-3.1	18.4
Ungarn	0.1	41.2	13.9	1.7	-2.2	15.2	11.7
Slowakei	-19.7	6.7	-10.1	-4.0	20.4	-12.8	7.3

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1997

5.3 Internationaler Fahrzeughandel und Nettoexporte

Zahlreiche Faktoren spielen beim internationalen Automobilhandel eine Rolle, darunter Beschaffungs- und Investitionsstrategien von transnationalen Unternehmen, die Verteilung von Einkommen und Wohlstand regionübergreifend und innerhalb von Regionen und Ländern, und die Regierungspolitik u.a.. Der internationale Automobilhandel umfasst Exporte und Importe von Fertigfahrzeugen und Bausätzen sowie Autozubehör und Autoteilen. Zwar befasst sich die hier vorgelegte Übersicht nur mit dem Fahrzeughandel, doch macht der Handel mit Zubehör und Fahrzeugteilen einen erheblichen Anteil des Wertes der internationalen Warenströme im Kraftfahrzeugsektor aus, ein Großteil davon innerhalb und zwischen transnationalen Unternehmen.

Der Fahrzeughandel lässt sich am Unterschied zwischen Produktion und Umsatz in einer Region oder einem Land messen. Der Unterschied zwischen der Anzahl der in einem Gebiet hergestellten und verkauften Fahrzeuge – als „Nettoexporte“ bezeichnet – entspricht dem Unterschied zwischen der Anzahl der aus dem Gebiet exportierten und in das Gebiet importierten Anzahl der Fahrzeuge. Ein Land oder ein Gebiet, in dem mehr hergestellt als gekauft wird, exportiert zwangsläufig mehr Fahrzeuge, als es importiert (und hat deshalb positive Nettoexporte). Wenn hingegen ein Gebiet oder ein Land weniger herstellt, als es kauft, importiert es mehr, als es exportiert (und hat deshalb negative Nettoexporte).

Tabelle 5.7 enthält Angaben über Nettoexporte als Prozentsatz der Umsätze nach Region und für ausgewählte Länder. Eine positive Zahl bedeutet, dass es sich um einen Nettoexporteur handelt, und eine negative Zahl bedeutet einen Nettoimporteur. Bezüglich des Umfangs bedeutet eine Zahl in der Tabelle, die bei null liegt, dass in dem Gebiet Produktion und Inlandsumsätze fast gleich sind (was zwangsläufig bedeutet, dass die Fahrzeugexporte und -importe in etwa gleich sind). Die Zahl ist weiter von null entfernt – entweder positiv oder negativ für das Gebiet –, wenn Produktion und Inlandsumsätze ungleicher werden (was bedeutet, dass die Fahrzeugexporte und -importe weniger ausgeglichen sind).

In **Westeuropa** bestand im Allgemeinen ein regionales Gleichgewicht zwischen der gesamten Fahrzeugproduktion und der Anzahl der verkauften Fahrzeuge. Einige Länder der Region sind jedoch eindeutig Nettoexporteure, zum Beispiel Deutschland, Frankreich und Spanien, während andere Nettoimporteure sind, darunter das Vereinigte Königreich und Italien. Deutschland zum Beispiel hat im Jahre 2003 50% mehr Fahrzeuge hergestellt, als auf dem Binnenmarkt verkauft wurden, während es 1997 noch ein Drittel mehr waren. In Frankreich hat es einen ähnlichen Aufwärtstrend gegeben, das heißt Exporte nahmen für diese Länder in relativem Umfang zu. Die Produktion in Italien hingegen wurde 2003 rund zur Hälfte auf dem Binnenmarkt abgesetzt, während fünf Jahre zuvor ein Drittel weniger Fahrzeuge hergestellt als gekauft wurden. Einen ähnlichen Trend hat es im Vereinigten Königreich gegeben, was einen steigenden Importanteil erkennen lässt.

In **Japan** wurden im Jahre 2003 77% mehr Fahrzeuge hergestellt als gekauft, wobei sich die Nettoexporte auf 4,5 Millionen Fahrzeuge beliefen (die höchste Stufe der Fahrzeugherstellländer). In den anderen Ländern der Region **Asien-Pazifik** hat es 2003 Nettoexporte von fast 1,4 Millionen Fahrzeugen gegeben, das waren 14% des Marktes der Region. Erwähnens-

Tabelle 5.7: Nettoexporte als Prozentsatz der Umsätze nach Region und ausgewählten Ländern, 1997-2003

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
	Im Prozentsatz der regionalen oder nationalen Verkäufe						
Westeuropa*	5.9	2.4	-4.8	0.5	1.1	2.2	3.8
Deutschland	32.5	30.3	27.0	40.7	47.8	46.8	50.0
Frankreich	24.3	25.7	3.2	27.8	31.6	41.3	48.3
Spanien	109.0	97.4	62.6	77.1	62.6	74.3	76.5
VK	-20.8	-22.3	-20.6	-28.0	-39.2	-37.0	-37.3
Italien	-28.9	-33.6	-33.2	-36.0	-41.7	-45.9	-47.3
NAFTA*	-7.9	-11.2	-10.4	-13.0	-21.0	-15.9	-17.3
USA	-21.8	-24.8	-25.2	-28.3	-34.6	-28.4	-28.8
Kanada	80.6	80.0	98.4	86.7	58.5	51.8	57.1
Mexiko	169.3	119.2	117.0	112.8	96.7	79.6	57.7
Südamerika*	12.9	-0.2	-0.5	9.2	7.8	19.9	24.8
Brasilien	26.2	6.0	10.1	15.7	14.9	21.6	24.9
Argentinien	4.6	0.6	-19.8	10.5	33.3	93.6	57.4
Venezuela	-34.4	-92.8	-90.6	-90.5	-93.9	-87.2	-71.2
Japan	63.2	70.9	68.8	69.6	65.5	77.1	77.1
Asien-Pazifik*	10.2	9.8	14.8	15.3	10.9	9.7	14.2
Südkorea	85.3	154.0	122.9	117.1	101.4	92.3	136.2
Malaysia	-6.7	-24.2	-5.1	-5.2	-2.6	-4.8	-7.2
Taiwan	-19.3	-18.6	-19.8	-19.3	-34.8	-34.3	-26.8
Thailand	-0.8	7.2	41.2	49.9	45.3	36.0	67.5
Australien	-52.6	-56.0	-59.2	-57.6	-59.1	-58.7	-55.2
Osteuropa*	12.5	10.1	5.2	18.0	19.4	20.3	18.6
Rußland	20.5	-1.0	0.9	1.5	0.2	3.3	7.6
Polen	-15.8	-4.6	-16.1	-3.1	9.4	-4.3	-16.3
Tschech. Rep.	88.0	150.7	124.2	166.8	166.3	163.6	169.2
Slowenien	11.9	-19.4	-16.3	-14.9	-26.8	-30.2	-26.6
Rumänien	39.2	75.7	41.1	79.6	94.4	118.9	72.4
Ungarn	-40.8	-48.3	-32.4	-20.5	-21.5	-31.2	-49.7
Slowak. Rep.	-36.0	79.7	101.5	201.0	150.3	255.9	313.6

NB: Negativzeichen bedeuten Importe. Daten enthalten einige Schätzungen. Asien-Pazifik ohne Japan, aber einschließlich Australien und Neuseeland.

* Die angeführten Länder addieren sich nicht zu regionalen Gesamtzahlen.

wert ist die zunehmende Exportkapazität von Thailand, wo transnationale Autounternehmen in den letzten Jahren Produktionskapazitäten aufgebaut haben.

Nordamerika bleibt die Region mit den meisten Importen, und der Importanteil ist in letzter Zeit gestiegen. Als größter Nettoimporteur hat die USA im Jahre 2003 4,9 Millionen weniger Fahrzeuge hergestellt, als auf dem Binnenmarkt verkauft wurden, was 29% des Binnenmarktes entsprach. In Kanada und Mexiko hat es nennenswerte Rückgänge des relativen Umfangs ihrer Nettoexporte gegeben.

Auf den großen Märkten **Südamerikas** haben sich Nettoexporte allmählich von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise erholt, die einen starken Rückgang der Produktion und des Umsatzes verursacht hatten. Im Jahre 2003 lag die Fahrzeugproduktion in Brasilien um 364.000 Fahrzeuge über den Inlandsumsätzen, was einem Viertel des Binnenmarktes entsprach. Nettoexporte in Brasilien waren jedoch noch nicht wieder auf den Stand vor Beginn der Wirtschaftskrise der Region im Jahre 1997 gestiegen.

Nettoexporte aus **Mittel- und Osteuropa** sind gestiegen; in mehreren Ländern der Region haben die Produktionskapazität und die Handelsorientierung erheblich zugenommen. Investitionen von transnationalen Konzernen in der Automobilindustrie, insbesondere in der Slowakei, in der Tschechischen Republik und in Rumänien, haben die Exportkapazitäten dieser Länder und in der Region insgesamt stark gefördert. Russland hatte hingegen einen allgemein ausgeglichenen Fahrzeughandel zu verzeichnen.

5.4 Umsätze nach transnationalen Konzernen und Bündnisgruppen

Die Automobilindustrie wird von relativ wenigen Montageunternehmen beherrscht. Zwar versuchen transnationale Montageunternehmen, miteinander zusammenzuarbeiten, wenn es ihren Wirtschaftsinteressen dient – zum Beispiel um Kosten für Design, Entwicklung, Maschinenausrüstung und Zubehör durch gemeinsame Projekte zu senken –, doch der profitorientierte Wettbewerb bleibt für sie vorrangig. Die Dynamik dieses Wettbewerbs hat zur weitergehenden Umstrukturierung der Industrie, zu unerbittlichem Preisbildungsdruck der transnationalen Konzerne in der gesamten Produktions- und Versorgungskette und zu Zyklen geführt, die bewirken, dass ohnehin bereits zu wenig genutzte globale Kapazitäten noch weniger ausgelastet sind.²

Fast alle Automobilarbeiter sind bei ihren Aktivitäten durch die Produktions- und Versorgungsketten der großen transnationalen Montageunternehmen direkt oder indirekt miteinander verbunden. Zusammenschlüsse und Bündnisse haben bewirkt, dass Beschäftigte eines Montageunternehmens zunehmend auch Verbindungen verschiedener Art zu ihren Kollegen in anderen Unternehmen haben. Arbeitgeber wollen ein besonderes Interesse an Entwicklungen auf Unternehmensebene fördern, doch ist es für Arbeitnehmer und Gewerkschaften sehr wichtig, weiterhin Perspektiven und Strategien auf Sektorebene zu schaffen und zu verstärken, um die kollektiven Interessen von Metallarbeitnehmern zu fördern.

Die folgenden Tabellen enthalten Fahrzeugumsätze und Marktanteile von bedeutenden transnationalen Montageunternehmen und Bündnisgruppen sowie Anteile nach Region. Es gibt einige Unterschiede zu den unter 5.1 angeführten Umsatzzahlen. Deshalb stimmen die Gesamtumsätze weltweit in den beiden Tabellen nicht überein. Die Unternehmenszahlen in dieser Tabelle schließen neben Personenfahrzeugen nur Leichtlastler ein, die überwiegend als Personenfahrzeuge benutzt werden, jedoch keine Nutzfahrzeuge wie mittelschwere und schwere Lastwagen oder Busse, die unter Teil 5.1 angeführt sind.

Wie aus Tabelle 5.8 hervorgeht, waren die Trends beim weltweiten Umsatzvolumen nach Unternehmen und Gruppen stark unterschiedlich. **Toyota, Renault, Nissan, PSA, BMW, Honda, Mazda** und **Hyundai** haben in den letzten Jahren einen Aufschwung erlebt. Bei **VW** ist der weltweite Umsatz in etwa gleich geblieben, während das Volumen für **GM, Fiat, Isuzu, Ford, DaimlerChrysler** und **Mitsubishi** allgemein zurückgegangen ist.

Tabelle 5.9 enthält die Marktanteile nach Unternehmen und Gruppen für 2003 mit einer entsprechenden Verteilung nach Region. Die Tabelle veranschaulicht den wahrhaft globalen

² Zahlen über Marktanteile werden als Prozentsatz der gesamten Umsatzdaten auf Unternehmensebene berechnet, und deshalb sind Nutzfahrzeuge und einige Länder nicht inbegriffen. Nähere Einzelheiten siehe Anhang: Anmerkung zu Daten.

Tabelle 5.8: Zulassungen nach Unternehmen und Gruppen, 1999-2003 (Fahrzeuge in Tausend)

	Zulassungen (Fahrzeuge in Tausend)				
	1999	2000	2001	2002	2003
GM Alliance	12,269	12,455	12,069	11,439	11,263
GM	7,812	7,964	7,934	7,728	7,657
Fiat Auto	2,027	2,093	2,020	1,737	1,580
Fuji HI	469	474	482	428	429
Isuzu	125	117	103	64	36
Suzuki	1,113	1,080	1,094	1,143	1,255
Ford-Mazda	7,479	7,507	7,239	6,896	6,902
Ford	6,665	6,686	6,427	6,091	5,956
Mazda	814	821	813	805	945
DCX Alliance	6,379	6,829	6,823	6,891	6,630
DCX	4,125	4,226	4,009	3,913	3,701
Hyundai	1,373	1,707	1,933	2,107	2,102
Mitsubishi	881	896	882	871	826
Toyota	3,955	4,330	4,474	4,721	5,208
VW Group	4,448	4,572	4,688	4,634	4,664
Renault-Nissan	3,787	3,929	3,911	4,012	4,137
Renault	1,835	1,875	1,926	1,941	1,909
Nissan	1,953	2,054	1,984	2,071	2,228
Honda	2,218	2,410	2,449	2,667	2,735
Peugeot-Citroen	1,982	2,134	2,378	2,504	2,478
BMW	727	786	878	1,007	1,039
Sonstige	1,025	1,029	1,046	1,249	1,393
Insgesamt	44,270	45,982	45,956	46,020	46,448

Quelle: Marketing Systems

Aktionsradius der transnationalen Autounternehmen, die primäre Bedeutung der Region, wo die transnationalen Konzerne ansässig sind, und die Rolle, die strategische Bündnisse bei der Schaffung einer Marktpräsenz regionübergreifend spielen.

5.5 Neuester Stand von Zusammenschlüssen und Bündnissen

Die in den letzten Jahren geschlossenen Bündnisse haben unterschiedliche Wege eingeschlagen. Die Bindungen zwischen **Nissan** und **Renault** wurden weiter verstärkt durch verschiedene Stufen der Integration, die bei Geschäftstätigkeiten entwickelt wurden. Die beiden Unternehmen werden ab 2005 den gleichen Generaldirektor haben. Bei anderen Bündnissen hat es einige Rückschläge gegeben. Aufgrund von finanziellen und Produktschwierigkeiten bei **Fiat** mussten die Aktionäre zusätzliches Kapital in Fiat Automotive investieren, woran sich **General Motors** nicht beteiligt hat, so dass sich dessen Anteil an Fiat auf 10% verringert hat, obwohl die gemeinsame Entwicklung und Herstellung von Motoren weitergegangen ist. **DaimlerChrysler** hat bekannt gegeben, dass es keine Kapitaleinlagen zur Sanierung von **Mitsubishi Motors** vornehmen will, an dem es vor jeglicher Kapitalaufstockung einen Anteil von 37% hat. Die beiden Autohersteller haben fortlaufende Projekte für die gemeinsame Entwicklung und Herstellung mehrerer Fahrzeugmodelle und eines Motors (auch mit Hyundai).

Jüngste Zusammenschlüsse und Übernahmen von Montageunternehmen hat es vor allem im Nutzfahrzeugsektor gegeben. Im Jahre 2004 hat **Tata Motors**, Indiens größter Fahrzeug-

Tabelle 5.9: Weltweite und regionale Marktanteile nach Unternehmen und Gruppen, 2003

	2003 Marktanteile (%)							
	Insgesamt	NAFTA	West Europa	Japan	Asien Pazifik	Ost Europa	Süd Amerika	Afrika & Nahe Osten
GM Alliance	24.2	29.8	19.3	14.5	19.7	27.1	46.7	16.2
Daewoo	0.7	0.0	0.8	0.0	2.4	4.6	0.0	0.1
GM	16.5	28.2	9.8	0.4	6.7	8.7	23.6	9.1
Fiat Auto	3.4	0.0	7.4	0.2	0.9	9.2	22.9	5.4
Fuji HI	0.9	1.1	0.3	3.7	0.3	0.1	0.0	1.0
Isuzu	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Suzuki	2.7	0.4	1.0	10.3	9.4	4.5	0.1	0.7
Ford-Mazda	14.9	21.9	12.5	5.8	6.2	6.6	12.9	13.5
Ford	12.8	20.3	11.0	0.7	3.5	5.7	12.8	6.9
Mazda	2.0	1.7	1.5	5.1	2.6	0.9	0.1	6.6
DCX Alliance	14.3	19.0	9.8	7.4	20.3	4.1	2.7	10.7
DCX	8.0	13.6	6.5	1.2	1.1	1.4	1.0	6.2
Hyundai	4.5	3.9	2.5	0.1	17.0	2.1	0.5	3.7
Mitsubishi	1.8	1.5	0.9	6.1	2.2	0.5	1.2	0.7
Toyota	11.2	10.6	4.9	40.7	8.2	5.9	3.9	16.7
VW Group	10.0	3.3	18.2	1.6	13.0	26.0	20.7	17.3
Renault-Nissan	8.9	5.6	13.4	13.2	4.4	16.4	5.6	11.9
Renault	4.1	0.1	10.6	0.1	2.1	14.6	4.9	9.0
Nissan	4.8	5.6	2.8	13.1	2.4	1.9	0.7	2.9
Honda	5.9	8.0	1.3	15.3	4.8	1.3	2.3	3.3
Peugeot-Citroen	5.3	0.1	14.8	0.4	2.1	11.5	5.0	5.9
BMW	2.2	1.6	4.4	1.1	0.7	0.6	0.1	4.2
Others	3.0	0.2	1.3	0.1	20.7	0.6	0.1	0.4

Quelle: Marketing Systems

hersteller, die **Daewoo Commercial Vehicle Company** erworben, die einen Betrieb in Kunsan (Südkorea) hat. **Volvo** hat Pläne bekannt gegeben, seinen ihm noch verbleibenden Anteil von 30,6% an **Scania** aufzugeben, das eine neue Holding namens Ainax gründen würde, von deren Anteilen 90% an Volvo-Aktionäre gehen würden, deren größter Renault ist.

DaimlerChrysler hat seinen Anteil an **Mitsubishi Fuso Truck and Bus** von 43% auf eine Mehrheitsbeteiligung von 65% erhöht; die verbleibenden Anteile gehören Mitsubishi Motors und Unternehmen der Mitsubishi-Gruppe.

Einer Erhebung der internationalen Beratungsfirma KPMG zufolge sind die Führungskräfte der Automobilunternehmen weniger an strategischen Bündnissen interessiert und erwarten in den nächsten fünf Jahren eher mehr Zusammenschlüsse und Übernahmen, insbesondere in Asien. Das lässt eine veränderte Einstellung gegenüber früheren Erhebungen erkennen, bei denen strategischen Bündnissen gegenüber Zusammenschlüssen der Vorzug gegeben wurde. Als Gründe für die Konsolidierungen gaben die Führungskräfte Kostendruck, schlechte Finanzergebnisse und Zugang zu neuen Märkten an, und sie rechnen angesichts der Auswirkungen der Modularisierung mit mehr Konsolidierungen bei Zulieferern als bei Montageunternehmen. Das würde einen anhaltenden Trend bedeuten, insbesondere bei Zulieferern der 2. Stufe, die unter dem Druck von Kunden und Fahrzeugmontageunternehmen der 1. Stufe stehen. Welche Form die Umstrukturierung auch annimmt, so bleiben Beschäftigung und Einkommenssicherheit sowie Achtung der Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte durch die Arbeitgeber vorrangige Anliegen für Automobil- und Metallarbeiter weltweit.

6. Anhang

6.1 Anmerkung zu den Daten

Klassifikation der Fahrzeuge

Einige Definitionsprobleme ergeben sich bei Umsätzen und Produktionsdaten bezüglich der Klassifikation von Personenkraftwagen, Lastwagen und Nutzfahrzeugen. In diesem Bericht wird versucht, alle Lastwagen und Nutzfahrzeuge zusammenzufassen. Zur Kategorie Lastwagen zählen SUV, Minivans und „Personenbeförderungsmittel“ sowie leichte Pickup-Laster, die in erster Linie für den Transport von Personen statt für gewerbliche Zwecke verwendet werden. Für einige Länder sind solche Leichtfahrzeuge und einige leichte Nutzfahrzeuge in die Kategorie Personenkraftwagen aufgenommen. In die Kategorie Nutzfahrzeuge fallen in der Regel schwere und mittelschwere Lastwagen sowie Busse. In manchen Ländern werden nur schwere Lastwagen als Nutzfahrzeuge angeführt.

Datenquellen

Daten über Umsätze und Produktion stammen überwiegend aus folgenden Quellen: Marketing Systems GmbH; Ward's Communications; und Verband der Automobilindustrie (VDA), dem deutschen Automobilindustrieverband. Beschäftigungsdaten stammen vom VDA. Einige zusätzliche Daten stammen von veröffentlichten Quellen von einzelstaatlichen Regierungen und Industrieverbänden.

Produktion

Daten für 2003 sollten als vorläufig und eventuell revisionsbedürftig betrachtet werden. Für einige Länder werden Produktionsdaten nicht so schnell aktualisiert wie Umsätze, deshalb handelt es sich bei einigen Zahlen für 2003 um auf das ganze Jahr hochgerechnete Schätzungen auf der Grundlage von Daten, die für einen Teil des Jahres vorliegen.

Das Problem der Doppelzählung kann sich ergeben, wenn Fahrzeugteile, die in einem Land hergestellt werden, in einem Bausatz verpackt werden und zur Montage in ein anderes Land exportiert werden. Solche Produktion wird häufig in beiden Ländern gezählt, daher der Begriff Doppelzählung. In der Regel, aber nicht immer, erfolgt der Export von Bausätzen innerhalb einer Region; jedenfalls ist das ein Grund, warum die globalen und regionalen Gesamtzahlen nicht immer der Summe der Produktion in den einzelnen Ländern entsprechen.

Umsätze

Für die meisten Ländern bedeutet „Umsätze“ die Anzahl der „Zulassungen“ von neuen Fahrzeugen. Für einige Länder sind nur Zahlen über Inlandsumsätze/Zulassungen verfügbar, was importierte Fahrzeuge ausschließt. Für manche Länder liegen keine Zahlen über Umsätze/Zulassungen vor. Deshalb enthalten die regionalen oder globalen Gesamtzahlen einige Schätzungen.

Daten über einzelne Unternehmen gelten für Personenfahrzeuge und schließen auch Leichtlaster ein, für die den Transport von Personen verwendet werden, sowie eine begrenzte Anzahl von leichten Nutzfahrzeugen, doch ohne sonstige Nutzfahrzeuge. Daten über Unternehmen schließen Hongkong, Island, Israel, Mazedonien und die Türkei ein, aber nicht Russland. Das Gegenteil gilt für diese Länder bei Daten nach Regionen.

6.2 Umsätze und Produktion von Autos und Lastwagen

Tabelle 6.1: Umsätze von Autos und Lastwagen nach Regionen (in Tausend)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Autos							
Weltweit	34,821	34,234	36,244	36,723	36,647	36,560	36,709
Westeuropa	13,414	14,365	15,068	14,777	14,845	14,452	14,240
NAFTA	9,315	9,314	9,970	10,295	9,958	9,743	9,161
Südamerika	1,901	1,621	1,338	1,495	1,569	1,366	1,309
Japan	4,492	4,093	4,154	4,260	4,290	4,441	4,460
Asien-Pazifik*	3,690	2,792	3,453	3,762	3,893	4,554	5,410
Osteuropa	1,770	1,846	2,071	1,908	1,852	1,772	1,881
Sonstige	240	204	189	224	239	232	247
Lastwagen							
Weltweit	15,736	15,440	17,019	17,973	18,007	18,355	18,885
Westeuropa	1,732	1,925	2,187	2,312	2,244	2,145	2,092
NAFTA	8,110	8,748	9,693	10,007	10,057	10,133	10,431
Südamerika	452	433	332	373	343	272	299
Japan	2,233	1,786	1,707	1,720	1,617	1,351	1,347
Asien-Pazifik*	2,794	2,123	2,600	3,066	3,263	3,972	4,234
Osteuropa	287	313	394	378	355	365	364
Sonstige	127	111	106	117	128	118	118

* ohne Japan; schliesst Australien und Neuseeland ein

Tabelle 6.2: Produktion von Autos und Lastwagen nach Regionen (in Tausend)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Autos							
Weltweit	39,712	38,056	39,085	40,751	39,522	40,571	41,027
Westeuropa	14,065	14,522	14,269	14,824	14,977	14,818	14,701
NAFTA	8,155	7,992	8,258	8,223	7,155	7,348	6,623
Südamerika	2,101	1,615	1,338	1,610	1,681	1,643	1,626
Japan	8,492	8,056	8,100	8,363	8,117	8,619	8,478
Asien-Pazifik*	4,423	3,382	4,413	4,840	4,761	5,460	6,738
Osteuropa	2,017	2,094	2,294	2,400	2,375	2,303	2,341
Sonstige	460	396	413	491	457	381	521
Lastwagen							
Weltweit	16,159	15,153	16,659	17,583	16,651	17,886	19,068
Westeuropa	1,975	2,158	2,158	2,343	2,293	2,148	2,259
NAFTA	7,890	8,043	9,359	9,437	8,662	9,367	9,589
Südamerika	555	436	323	430	382	319	382
Japan	2,484	1,994	1,795	1,781	1,659	1,638	1,808
Asien-Pazifik*	2,720	2,016	2,538	3,033	3,176	3,895	4,275
Osteuropa	297	282	297	299	261	268	321
Sonstige	237	223	190	260	218	250	434

* ohne Japan; schliesst Australien und Neuseeland ein

Tabelle 6.3: Autoumsätze nach Ländern (in Tausend)

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Westeuropa							
Deutschland	3,528.2	3,736.0	3,802.2	3,379.0	3,341.7	3,252.9	3,236.9
Frankreich	1,713.0	1,943.6	2,148.4	2,133.9	2,254.7	2,145.1	2,009.2
Spanien	1,015.7	1,191.3	1,404.6	1,377.1	1,426.5	1,331.9	1,383.0
VK	2,170.7	2,247.4	2,197.6	2,221.6	2,458.8	2,563.6	2,579.1
Italien	2,395.9	2,369.3	2,331.6	2,437.2	2,445.3	2,337.1	2,280.2
Niederlande	478.3	543.1	611.8	597.6	530.3	510.7	489.0
Belgien	396.2	452.1	489.6	515.2	488.7	467.6	458.8
Österreich	275.0	295.9	314.2	309.4	293.5	279.5	300.1
Schweiz	272.8	296.9	316.9	317.3	318.2	296.3	272.0
Portugal	226.6	267.2	297.7	289.9	255.2	226.1	189.8
Schweden	225.3	253.4	295.3	290.5	246.6	254.6	261.2
Dänemark	152.8	162.1	144.0	112.6	96.1	112.2	97.2
Griechenland	162.4	180.5	261.7	290.2	280.3	268.5	257.3
Norwegen	127.7	118.0	101.3	97.4	91.9	88.7	89.9
Irland	136.7	145.7	174.2	230.8	164.7	156.1	145.3
Finnland	104.5	125.7	136.3	134.6	109.4	117.0	147.4
Luxemburg	31.8	36.4	41.0	42.3	43.2	43.7	43.8
NAFTA							
USA	8,272.1	8,141.7	8,698.3	8,846.6	8,422.6	8,103.2	7,610.5
Kanada	739.1	742.0	806.4	849.1	868.2	934.1	865.0
Mexiko	303.6	430.2	465.1	599.3	667.6	706.1	685.6
Japan	4,492.0	4,093.2	4,154.4	4,260.4	4,290.1	4,441.5	4,460.1
Asien-Pazifik**							
Südkorea	1,159.2	557.7	913.2	1,062.0	1,072.9	1,240.0	1,022.6
China	465.5	485.6	570.4	612.7	780.6	1,126.0	1,970.0
Indien	511.0	517.0	689.7	709.5	683.7	703.6	837.9
Malaysia	314.4	142.2	255.9	296.6	343.7	375.4	334.3
Taiwan	358.7	358.1	312.6	312.1	261.2	312.7	335.2
Thailand	132.1	46.3	66.9	83.1	104.5	129.8	172.5
Australien	541.8	584.0	547.6	553.7	529.5	540.2	588.5
Indonesien	73.3	11.8	11.0	46.7	35.3	40.2	54.3
Philippinen	75.5	35.2	27.6	28.5	23.7	21.7	24.7
Neuseeland	58.3	53.8	58.2	57.6	58.2	64.1	70.5
Südamerika							
Brasilien	1,361.1	1,195.4	1,001.1	1,170.1	1,289.3	1,225.9	1,212.0
Argentinien	321.4	322.0	274.0	225.0	125.5	59.1	59.2
Venezuela	105.7	103.6	63.3	100.4	154.2	80.7	37.5
Chile	112.5	-	-	-	-	-	-
Osteuropa							
Rußland	835.1	838.4	926.6	965.2	1,030.4	941.9	942.0
Polen	478.0	515.3	640.2	478.8	327.3	308.2	358.4
Tschech. Rep	167.7	141.1	146.1	148.7	152.1	147.8	149.5
Rumänien	93.7	115.8	96.8	66.4	72.2	88.8	106.8
Slowenien	62.0	67.7	78.6	63.4	54.8	52.8	60.6
Ungarn	76.3	104.1	128.9	134.2	149.4	173.5	208.0
Slowak Rep	57.1	63.4	53.6	51.7	65.5	59.2	55.9
Sonstige							
Südafrika	239.8	203.8	189.4	224.1	239.1	231.6	247.3

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion

** ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein

Tabelle 6.4: Autoproduktion nach Ländern (in Tausend)

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Westeuropa							
Deutschland	4,678.0	4,869.4	4,859.7	4,803.0	4,987.5	4,825.7	4,891.1
Frankreich	2,258.8	2,603.5	2,278.5	2,879.8	3,181.6	3,282.9	3,220.3
Spanien	2,010.3	2,216.4	2,208.7	2,366.4	2,211.2	2,266.9	2,399.2
VK	1,698.0	1,748.3	1,786.6	1,641.3	1,492.4	1,628.0	1,657.6
Italien	1,562.9	1,402.4	1,410.3	1,422.3	1,271.8	1,125.8	1,026.5
Belgien	1,005.0	951.2	917.5	912.2	1,058.7	936.9	791.7
Schweden	375.7	216.4	235.9	287.7	270.7	259.5	287.5
Portugal	186.0	181.4	187.0	178.5	177.4	182.6	165.6
Niederlande	197.2	243.0	262.2	215.1	189.3	182.4	153.0
Österreich	90.9	79.1	107.1	98.3	113.5	107.0	95.0
Finnland	2.0	10.6	14.9	19.2	23.4	20.2	13.0
NAFTA							
USA	5,927.3	5,554.4	5,637.9	5,542.2	4,879.1	5,018.8	4,509.8
Kanada	1,372.6	1,481.1	1,626.3	1,550.5	1,274.9	1,369.0	1,339.6
Mexiko	854.8	956.4	994.1	1,130.5	1,000.7	960.1	773.9
Japan	8,492.1	8,055.7	8,100.2	8,363.5	8,117.1	8,618.7	8,478.3
Asien-Pazifik**							
Südkorea	2,308.5	1,625.1	2,361.7	2,602.0	2,463.9	2,651.3	2,767.7
China	487.7	507.1	565.4	604.7	703.5	1,090.8	2,018.9
Indien	486.1	499.0	648.2	678.9	645.0	685.8	834.0
Malaysia	299.8	101.5	240.5	275.3	329.0	351.9	288.6
Taiwan	267.9	274.8	234.3	250.4	173.0	203.5	235.5
Thailand	112.0	28.4	53.8	78.5	128.5	145.7	201.7
Australien	326.0	337.9	302.9	312.7	285.9	306.9	365.6
Indonesien	54.9	8.4	6.1	37.3	32.2	24.0	25.8
Philippinen	80.0	-	-	-	-	-	-
Südamerika							
Brasilien	1,677.9	1,254.0	1,107.8	1,361.7	1,501.6	1,521.4	1,505.0
Argentinien	366.1	353.1	224.7	238.7	169.6	111.3	109.8
Venezuela	52.0	7.5	5.9	9.5	9.4	10.3	10.8
Chile	4.9	-	-	-	-	-	-
Osteuropa							
Rußland	971.4	837.0	935.4	975.9	1,041.2	987.9	989.4
Polen	415.9	465.5	564.0	489.9	385.5	317.5	326.5
Tschech. Rep	321.5	368.5	348.8	428.2	456.9	441.3	436.3
Rumänien	107.7	92.6	80.8	57.7	55.0	64.0	75.7
Slowenien	95.9	126.4	118.1	123.0	116.1	126.7	118.2
Ungarn	63.6	79.4	120.7	143.8	138.3	140.2	113.5
Slowak Rep	40.9	125.1	126.5	181.3	181.6	225.4	281.2
Sonstige							
Südafrika	226.2	193.2	212.3	230.6	286.8	185.3	240.7
Türkei	233.3	202.6	200.4	260.6	170.5	195.8	280.2

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion

** ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein

Tabelle 6.5 Lastwagenumsätze nach Ländern (in Tausend)

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Westeuropa							
Deutschland	261.9	290.6	323.5	314.9	296.6	270.6	264.7
Frankreich	355.2	398.6	433.5	477.2	496.3	460.9	431.4
Spanien	210.1	240.6	349.7	335.7	325.9	305.9	333.1
VK	274.2	294.5	288.1	298.0	313.4	322.3	366.1
Italien	157.6	180.0	214.6	277.7	264.2	302.6	229.3
Niederlande	96.4	96.4	116.7	114.4	101.4	95.5	91.0
Belgien	57.1	63.4	72.7	68.7	73.1	60.2	62.4
Österreich	31.5	34.6	34.3	38.0	34.0	31.3	34.2
Schweiz	21.6	23.7	27.8	29.4	29.4	25.6	24.5
Portugal	108.8	126.2	133.9	161.0	113.8	90.1	73.4
Schweden	25.8	31.6	35.7	38.5	35.3	34.6	34.3
Dänemark	35.3	35.2	39.5	36.9	36.1	36.3	37.2
Griechenland	16.7	19.4	21.7	23.0	20.7	18.5	20.7
Norwegen	37.1	36.3	33.0	35.7	37.5	28.5	31.3
Irland	23.1	31.4	38.7	46.0	42.9	38.3	34.5
Finnland	16.5	19.5	19.9	13.5	18.1	18.3	18.8
Luxemburg	2.9	3.6	3.6	3.6	5.2	5.0	4.8
NAFTA							
USA	7,225.8	7,825.6	8,716.4	8,965.0	9,049.8	9,035.4	9,357.0
Kanada	684.1	686.3	733.9	737.0	729.7	797.8	760.1
Mexiko	199.9	236.6	242.5	304.9	278.0	299.6	313.7
Japan	2,233.0	1,786.3	1,707.1	1,719.7	1,616.8	1,350.7	1,346.9
Asien-Pazifik**							
Südkorea	361.6	211.8	362.3	372.8	386.3	397.1	323.1
China	1,093.3	1,096.5	1,262.1	1,475.9	1,642.2	2,122.0	2,420.0
Indien	320.6	248.2	282.6	283.2	273.5	284.5	284.0
Malaysia	96.9	26.2	48.9	61.1	68.9	74.9	75.0
Taiwan	113.7	115.7	109.6	134.1	121.4	152.8	153.0
Thailand	231.1	97.8	151.5	179.1	192.6	283.0	283.0
Australien	182.1	223.3	239.3	233.4	243.2	284.1	322.2
Indonesien	313.6	46.1	82.8	254.1	264.3	290.2	290.0
Philippinen	68.7	45.5	46.8	55.1	53.0	63.9	64.0
Neuseeland	12.9	11.8	14.0	16.9	17.3	20.0	20.0
Südamerika							
Brasilien	279.1	300.0	226.1	291.4	292.0	248.4	250.7
Argentinien	104.9	133.4	106.1	82.0	51.2	23.3	48.6
Venezuela	68.2	-	-	-	-	-	-
Chile	-	-	-	-	-	-	-
Osteuropa							
Russland	130.0	196.7	227.5	232.4	239.7	247.2	247.0
Polen	55.3	-	55.7	41.1	29.4	28.1	34.3
Tschech. Rep	28.6	22.8	21.6	22.1	22.6	21.9	14.6
Rumänien	20.9	27.1	21.3	17.9	19.4	23.2	23.0
Slowenien	6.9	4.2	5.1	5.0	4.9	5.1	8.0
Ungarn	37.0	55.8	53.1	50.9	31.7	35.1	25.0
Slowak. Rep	8.5	6.6	9.4	8.7	7.2	4.2	12.1
Sonstige							
Südafrika	127.1	110.7	106.1	117.0	127.8	118.5	118.0

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion

** ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein

Tabelle 6.6: Lastwagenproduktion nach Ländern (in Tausend)

Länder*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003e
Westeuropa							
Deutschland	344.9	378.7	378.2	394.7	390.5	346.1	361.2
Frankreich	312.4	341.5	385.8	457.8	438.6	400.2	399.7
Spanien	551.8	609.7	643.7	666.5	638.7	588.3	630.5
VK	237.7	227.4	185.9	172.4	192.9	191.2	188.9
Italien	253.6	290.4	290.8	316.0	307.9	301.2	295.2
Belgien	58.3	66.8	58.1	85.9	95.4	90.6	106.6
Schweden	104.0	114.5	108.6	125.4	110.9	112.2	116.0
Portugal	81.2	89.6	65.3	68.2	62.4	68.3	73.8
Niederlande	20.4	27.5	25.1	30.5	31.3	29.5	65.9
Österreich	10.2	11.9	15.7	25.0	24.3	19.9	21.0
Finnland	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4
NAFTA							
USA	6,191.9	6,448.3	7,387.0	7,231.5	6,545.6	7,260.8	7,574.8
Kanada	1,197.8	1,089.2	1,430.3	1,411.1	1,257.5	1,260.4	1,212.7
Mexiko	500.8	505.1	541.4	793.9	859.1	846.3	801.4
Japan	2,483.6	1,994.0	1,795.3	1,781.4	1,659.2	1,638.4	1,808.0
Asien-Pazifik**							
Südkorea	509.8	329.4	481.4	513.0	474.9	496.3	410.2
China	1,094.9	1,120.7	1,265.0	1,464.4	1,630.9	2,160.4	2,424.8
Indien	286.4	243.9	284.6	283.4	339.2	334.1	326.5
Malaysia	84.0	26.2	48.9	63.9	72.8	76.8	91.4
Taiwan	113.0	111.0	104.3	109.6	76.6	102.2	121.9
Thailand	248.3	126.1	254.5	314.6	303.4	415.6	561.3
Australien	17.0	17.1	17.9	21.3	30.1	33.6	42.3
Indonesien	319.5	41.6	81.0	263.0	247.8	275.6	296.3
Philippinen	47.3	-	-	-	-	-	-
Südamerika							
Brasilien	391.8	331.6	243.1	329.5	315.5	271.2	322.0
Argentinien	79.8	104.9	80.1	100.5	66.0	48.1	59.8
Venezuela	62.0	-	-	-	-	-	-
Chile	21.5	-	-	-	-	-	-
Osteuropa							
Rußland	191.6	187.2	229.4	239.9	231.8	240.7	290.2
Polen	33.3	26.1	19.9	13.7	4.6	4.2	2.3
Tschech. Rep	47.4	42.4	27.3	27.3	8.4	5.8	5.4
Rumänien	20.5	22.7	18.1	14.0	12.0	14.2	19.5
Slowenien	-	-	-	-	-	-	-
Ungarn	3.5	3.2	2.3	3.4	3.9	3.3	3.8
Slowak Rep	1.1	0.7	0.3	0.5	0.3	0.1	0.2
Sonstige	237.4	223.4	189.6	260.3	218.3	249.8	434.2
Südafrika	135.9	118.8	113.8	126.8	122.9	107.4	180.7
Türkei	101.6	104.6	75.8	133.5	95.3	142.4	253.5

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion

** ohne Japan; schließt Australien und Neuseeland ein



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