

Krzywdzinski, Martin et al.

Working Paper

Branchenanalyse Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Mittelost- und Südosteuropa: Vor der Transition zur Elektromobilität

Working Paper Forschungsförderung, No. 326

Provided in Cooperation with:

The Hans Böckler Foundation

Suggested Citation: Krzywdzinski, Martin et al. (2024) : Branchenanalyse Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Mittelost- und Südosteuropa: Vor der Transition zur Elektromobilität, Working Paper Forschungsförderung, No. 326, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/289444>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/de/legalcode>

WORKING PAPER FORSCHUNGSFÖRDERUNG

Nummer 326, März 2024

Branchenanalyse Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Mittelost- und Südosteuropa

Vor der Transition zur Elektromobilität

Martin Krzywdzinski, Bolesław Domański, Ştefan Guga, Krzysztof Gwosdz, Julia Kubisa, Katarína Lukáčová, Monika Martišková, Tibor Meszmann, Petr Pavlínek, Katarzyna Rakowska und Andrea Szalavetz

Auf einen Blick

Die Transition zur Elektromobilität verläuft in Mittelost- und Südosteuropa langsamer als in Deutschland; zugleich wachsen Länder wie Polen und Ungarn zu wichtigen Komponentestandorten für Elektromobilität heran. Daher werden durch die Transition mittelfristig keine negativen Beschäftigungseffekte erwartet, allerdings bleiben die Handlungsbedingungen für Gewerkschaften schwierig. Bei der Organisierung der Automobilzuliefererindustrie gibt es nur geringe Erfolge und die Koordination von Gewerkschaften innerhalb der Automobilzulieferbranche bleibt eher schwach.

© 2024 by Hans-Böckler-Stiftung
Georg-Glock-Straße 18, 40474 Düsseldorf
www.boeckler.de



„Branchenanalyse Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Mittelost- und Südosteuropa“ von Martin Krzywdzinski, Bolesław Domański, Ştefan Guga, Krzysztof Gwosdz, Julia Kubisa, Katarína Lukáčová, Monika Martišková, Tibor Meszmann, Petr Pavlínek, Katarzyna Rakowska und Andrea Szalavetz ist lizenziert unter

Creative Commons Attribution 4.0 (BY).

Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell.
(Lizenztext: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/de/legalcode>)

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. von Schaubildern, Abbildungen, Fotos und Textauszügen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

ISSN 2509-2359

Inhalt

Zusammenfassung.....	5
Einleitung	6
Automobilindustrie in Mittelost- und Südosteuropa im Vergleich.....	9
Ländervergleich.....	14
Polen	14
Tschechien	22
Slowakei	29
Ungarn.....	38
Rumänien	45
Serbien	53
Schlussfolgerungen.....	59
Literatur.....	62
Autorinnen und Autoren	72

Abbildungen

Abbildung 1: Beschäftigung in der Automobilindustrie Mittelost- und Südosteuropas.....	9
Abbildung 2: Arbeitskosten je geleisteter Stunde in Mittelost- und Südosteuropa im Vergleich zu Deutschland.....	10
Abbildung 3: Importe von Lithium-Ionen-Batterien nach Deutschland.....	12
Abbildung 4: Regionale Verteilung der Beschäftigung in der polnischen Automobilindustrie	17
Abbildung 5: Automobilzulieferer und Cluster in Tschechien	24
Abbildung 6: Anzahl der Automobilzulieferwerke nach Region in der Slowakei	31
Abbildung 7: Beschäftigung in der rumänischen Automobilindustrie nach Kreisen.....	47
Abbildung 8: Nettolöhne in der rumänischen Automobilindustrie nach Kreisen.....	49
Abbildung 9: Automobilzulieferstandorte in Serbien.....	54

Tabellen

Tabelle 1: Export von Automobilteilen und -komponenten	11
Tabelle 2: Die zehn größten Automobilzulieferer in der polnischen Automobilindustrie nach Beschäftigung	18
Tabelle 3: Die zehn größten Automobilzulieferer in Tschechien nach Beschäftigung	25
Tabelle 4: Die zehn größten Automobilzulieferer in der Slowakei nach Umsatz.....	32
Tabelle 5: Die zehn größten Automobilzulieferer in Ungarn nach Umsatz	41
Tabelle 6: Die zehn größten Automobilzulieferer in Rumänien nach Umsatz und Beschäftigung	47
Tabelle 7: Die zehn größten Automobilzulieferer in Serbien	55

Zusammenfassung

Die Transition zur Elektromobilität verläuft in Mittelost- und Südosteuropa langsamer als in Deutschland. Es wird erwartet, dass die mittelost- und südosteuropäischen Automobilwerke länger an der Verbrennungsmotortechnologie festhalten werden.

Die Regierungen der mittelost- und südosteuropäischen Staaten gehen mit dem Thema Elektromobilität unterschiedlich um. Insbesondere Polen und Ungarn, aber auch die Slowakei, versuchen, sehr aktiv Investitionen in Batteriewerke und die Produktion von Komponenten für Elektroantriebe anzuziehen. Polen und Ungarn waren im Hinblick auf den Aufbau von Standorten chinesischer und koreanischer Unternehmen sehr erfolgreich. Dies trägt zu den insgesamt positiven Erwartungen im Hinblick auf die Beschäftigungseffekte der Elektromobilität bei.

Eher passiv verhalten sich die tschechische, die rumänische und die serbische Regierung. Tschechien verfügt allerdings über eine starke Automobilzulieferindustrie, die um eine Reihe gut etablierter Automobilwerke geclustert ist. Diese Stärke der Industrie verbunden mit anhaltend niedrigen Arbeitskosten macht das Land weiterhin attraktiv für Investitionen.

Die rumänische Automobilzulieferindustrie ist hingegen immer noch auf besonders arbeitsintensive und stark auf Lohnkostenvorteile ausgerichtete Produkte spezialisiert. Aufgrund der angespannten Arbeitsmarktlage und der steigenden Löhne sind Verlagerungsdrohungen in rumänischen Automobilzulieferunternehmen keine Ausnahmeerscheinung. Die serbische Automobilzulieferindustrie selbst ist relativ jung und noch fast vollständig von einfachen und arbeitsintensiven Produkten dominiert.

Insgesamt verändert somit die Transition zur Elektromobilität nicht wesentlich die Handlungsbedingungen der Gewerkschaften. Keine der mittelost- und südosteuropäischen Gewerkschaften entwickelt dementsprechend eigene Strategien zum Umgang mit der Elektromobilität.

Die Handlungsbedingungen bleiben für die Gewerkschaften insgesamt schwierig und es gibt nur sehr geringe Erfolge bei der Organisation der neuen Automobilzuliefererwerke. Branchenweite Koordination der betrieblichen Organisationen ist in allen mittelost- und südosteuropäischen Ländern (mit einer gewissen Varianz) relativ schwach ausgeprägt.

Einleitung

Martin Krzywdzinski

Mittelost- und Südosteuropa ist zu einer wichtigen Zielregion für die Ansiedlung von Automobilzulieferern geworden. Konzentrierten sich noch in den 1990er Jahren die Investitionen und Verlagerungen auf Ungarn, Tschechien, Polen und die Slowakei, ist in den 2000er Jahren Rumänien zu einem wichtigen Automobilstandort herangewachsen. Seit etwa zehn Jahren sind zudem auch erste Investitionen von Unternehmen der Automobilbranche in Serbien zu beobachten.

Die Automobilbranchen in diesen Ländern zeigen unterschiedliche Spezialisierungsmuster. Die bereits in den 1990er Jahren aufgebauten Werke und Industriestrukturen in Mittelosteuropa haben eine bemerkenswerte Entwicklung durchgemacht. Sie haben als „verlängerte Werkbänke“ mit einfachen Produkten und einer geringen Wertschöpfungstiefe begonnen und schrittweise immer komplexere Produkte und Funktionen bis hin zu ersten Produktentwicklungsaufgaben erhalten (Jürgens/Krzywdzinski 2010; Frigant/Miollan 2014; Sass/Szalavetz 2014; Domański/Guzik/Gwosdz 2017; Pavlínek 2017).

Die rumänische Automobilzulieferindustrie hat in den 2000er Jahren die gleiche Entwicklung begonnen. Zwar dominieren noch Produkte wie Kabelbäume, aber es ist ein ähnlicher Upgrading-Trend wie in Mittelosteuropa festzustellen. Die serbische Zulieferindustrie befindet sich hingegen erst am Anfang des Weges. In den letzten zehn Jahren sind dort erste Automobilzulieferwerke entstanden, wobei derzeit noch Produkte wie Kabelbäume, Schläuche und einfache, standardisierte Teile und Komponenten dominieren (Pavlínek 2015).

Eine wichtige Erfahrung der Entwicklungen in Ostmitteleuropa und Rumänien ist allerdings, dass die Aufwertungen von Produkten, Prozessen und Funktionen der Zulieferwerke noch lange nicht mit Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, der Beschäftigungssicherheit und des Lohnniveaus einhergehen.

In vielen Fällen entwickelt sich das Lohnniveau viel langsamer als die Produktivität der Werke; trotz der Übernahme immer komplexerer Prozesse und Produkte bleiben die Beschäftigungsbedingungen viel zu häufig durch einen hohen Anteil prekärer Beschäftigung (Befristungen und Leiharbeit), durch fehlende Investitionen in Qualifikationen der Beschäftigten und durch niedrige Löhne geprägt (Czarzasty 2019; Adăscăliței/Guga 2020; Martišková/Kahancová/Kostolný 2021).

Die Transition vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität wirft die Frage nach den Entwicklungsmöglichkeiten der Automobilindustrie in Mittelost- und Südosteuropa neu auf. Diese Transition impliziert im Kern ein Auslaufen der Produktion von Verbrennungsmotoren und -teilen sowie weiteren damit verbundenen Komponenten des Antriebsstrangs. Die neu entstehende Produktion von Batterien, Elektromotoren und ihren Komponenten benötigt teilweise gänzlich unterschiedliche Fertigungsprozesse und Qualifikationen der Beschäftigten als die Produktion von Verbrennungsmotoren und ihren Komponenten (IAO/DRL-FK/IMU 2012).

Es stellt sich die Frage, wie sich diese Entwicklung auf Mittelost- und Südosteuropa auswirkt: Kann diese Region von der Entwicklung profitieren oder wird sie in besonderer Stärke von den Problemen der Transition getroffen, da sie sich in der Vergangenheit zu einem wichtigen Standort für Verbrennungsmotortechnologien entwickelt hatte (Pavlínek 2022a; Szalavetz 2022)?

Aus der Sicht der mittelost- und südosteuropäischen Gewerkschaften bedeutet die Transition zur Elektromobilität eine besondere Herausforderung. Bereits in den letzten beiden Dekaden war es den Gewerkschaften in der Region nur begrenzt gelungen, in der Automobilindustrie Fuß zu fassen. Die gewerkschaftliche Schwäche trug zu einer Entkopplung von ökonomischem und sozialem Upgrading bei und ging auf eine Reihe von Faktoren zurück: antigewerkschaftliche Strategien der Arbeitgeber, arbeitgeberfreundliche Regulierung, teilweise aber auch überforderte und auf die Aufgaben nicht ausreichend vorbereitete gewerkschaftliche Organisationsstrukturen (Kohl/Platzer 2003).

Die wenigen gewerkschaftlichen Organisationserfolge konzentrierten sich oftmals auf westeuropäische Unternehmen und auf die klassischen Bereiche der Automobilindustrie. Das neue Feld der Elektromobilität wird hingegen von asiatischen Unternehmen dominiert, die gewerkschaftlicher Organisation eher ablehnend gegenüberstehen.

Aus der Sicht der Gewerkschaften wäre es also dringend erforderlich, die Organisation des Automobilzuliefersektors in diesen Ländern voranzutreiben. Auch aus Sicht der deutschen Werke ist die Stärkung der gewerkschaftlichen Vertretung in Mittelost- und Südosteuropa ein wichtiges Anliegen, denn nur so kann einem reinen Arbeitskostenwettbewerb und einem „Race to the Bottom“ bei Entgelten und Arbeitsbedingungen Einhalt geboten werden.

Dieser Branchenbericht befasst sich mit der Entwicklung im Automobilzuliefersektor und mit der gewerkschaftlichen Organisation in Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Serbien. Er beruht auf (unveröffentlichten) Einzelberichten, die von Bolesław Domański, Krzysztof

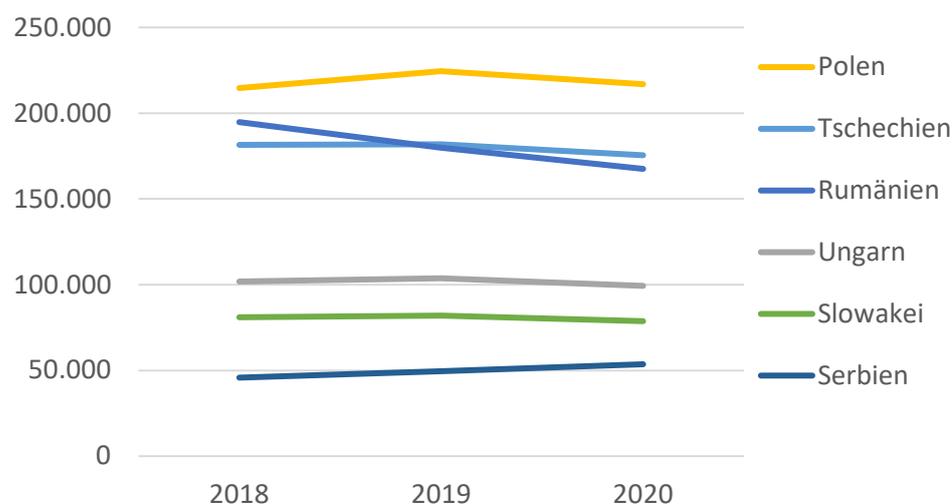
Gwosdz, Julia Kubisa und Katarzyna Rakowska (Polen), Petr Pavlínek, Katarína Lukáčová und Monika Martišková (Tschechien und Slowakei), Andrea Szalavetz und Tibor Meszmann (Ungarn), Ștefan Guga (Rumänien) und Tibor Meszmann (Serbien) erstellt und von Martin Krzywdzinski mit Unterstützung von Jonas Ferdinand und Nathan Weis zusammengeführt, gekürzt und redaktionell überarbeitet wurden.

Automobilindustrie in Mittelost- und Südosteuropa im Vergleich

Martin Krzywdzinski

Die Automobilzulieferindustrien in den untersuchten Ländern haben eine Reihe von Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede. Die gesamte Automobilbeschäftigung in der untersuchten Region entspricht in etwa jener in Deutschland. Dabei liegt die Beschäftigung in Polen, Tschechien und Rumänien jeweils bei etwa 200.000 Personen, in Ungarn, der Slowakei und Serbien zwischen 50.000 und 100.000 Personen (vgl. Abbildung 1). In der Zeit der Covid-Krise ist die Beschäftigung – mit Ausnahme Rumäniens – bis heute stabil geblieben.

Abbildung 1: Beschäftigung in der Automobilindustrie Mittelost- und Südosteuropas



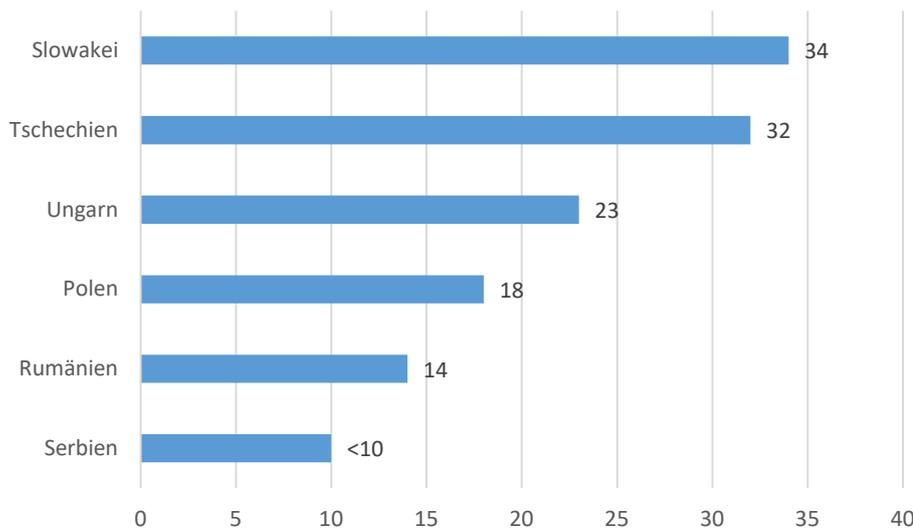
Anmerkung: Automobilindustrie nach NACE-Code 29

Quelle: eigene Darstellung nach Eurostat (2023a)

Mittelost- und Südosteuropa bleibt gegenüber Deutschland weiterhin eine Niedriglohnregion. Nur die Slowakei und Tschechien haben im Hinblick auf Arbeitskosten den Abstand zu Deutschland etwas verringert (vgl. Abbildung 2). In Ungarn und Polen bleiben die Arbeitskosten bei etwa einem Fünftel des deutschen Niveaus seit einer Dekade stabil. Rumänien und

noch mehr Serbien sind selbst innerhalb der mittelost- und südosteuropäischen Region Niedriglohnstandorte, deren Arbeitskosten weniger als die Hälfte des tschechischen und slowakischen Niveaus betragen.

Abbildung 2: Arbeitskosten je geleisteter Stunde in Mittelost- und Südosteuropa im Vergleich zu Deutschland (2021)



Anmerkung: 100 = Arbeitskosten in Deutschland

Quelle: eigene Darstellung nach Schröder (2022, S. 53); Serbien: eigene Schätzung

Alle mittelost- und südosteuropäischen Länder haben einen sehr hohen Anteil der Beschäftigung im Zuliefererbereich im Vergleich zur Automobilherstellung. Dies ist allerdings besonders ausgeprägt in Serbien, Rumänien, Polen und Ungarn, während die Slowakei und Tschechien mit ca. einem Drittel einen etwas höheren Anteil der Endherstellung von Automobilen an der Gesamtbeschäftigung in der Automobilindustrie haben.

Weiterhin gibt es Unterschiede im Hinblick auf den Umfang und die Zielländer der Exporte von Automobilteilen und -komponenten. Die stärksten Exporteure von Automobilzulieferteilen und -komponenten sind (in dieser Reihenfolge) Polen, Tschechien und Ungarn (vgl. Tabelle 1), und zwar sowohl im Hinblick auf die Exporte nach Deutschland, die Exporte innerhalb der mittelost- und südosteuropäischen Region als auch weltweit. Rumänien und die Slowakei folgen dahinter, Serbien ist im Vergleich zu den anderen Ländern immer noch ein weniger exportstarker Standort.

Tabelle 1: Export von Automobilteilen und -komponenten (2022)

	Nach Deutschland	Innerhalb der untersuchten sechs Länder	Weltweit (gesamt)
Polen	12,0 Mrd. €	6,2 Mrd. €	34,1 Mrd. €
Tschechien	11,1 Mrd. €	5,4 Mrd. €	26,6 Mrd. €
Ungarn	8,3 Mrd. €	4,5 Mrd. €	21,9 Mrd. €
Rumänien	5,1 Mrd. €	2,4 Mrd. €	12,9 Mrd. €
Slowakei	3,2 Mrd. €	3,5 Mrd. €	10,5 Mrd. €
Serbien	0,8 Mrd. €	0,8 Mrd. €	n. v.

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach Eurostat (2023b)

Die unterschiedliche Exportstärke hängt nicht nur mit der Größe der Industrien, sondern auch mit unterschiedlichen Spezialisierungsmustern zusammen, wie auch in den einzelnen Länderkapiteln ausführlicher ausgeführt wird. Polen, Tschechien, Ungarn und auch die Slowakei haben diversifizierte Zulieferindustrien, die auch komplexere Produkte mit einem höheren Wertschöpfungsanteil produzieren.

Auch wenn Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten (FuE) weiterhin sehr begrenzt sind, haben diese Länder doch mittlerweile einige FuE-Zentren ansiedeln können und zudem auch ein erhebliches Upgrading ihrer Standorte im Hinblick auf Funktionen wie Produktpassung, Prozessentwicklung und Konstruktion erfahren (Sass/Szalavetz 2014; Krzywdzinski 2017; Guzik/Domański/Gwosdz 2020).

Demgegenüber ist die rumänische Automobilzulieferindustrie weiterhin stark auf arbeitsintensive Produkte wie Kabelbäume spezialisiert und hat hier in den letzten Jahren unter der Konkurrenz von Ländern wie Serbien gelitten. Genauso wie in Rumänien sind auch in Serbien Kabelbäume, Reifen und Komponenten für Beleuchtung und Zündsätze die wichtigsten Produkte.

Wie die folgenden Länderberichte zeigen, werden ambivalente Auswirkungen der Transition zur Elektromobilität auf die Industriestrukturen und Beschäftigung in der mittelost- und südosteuropäischen Automobilindustrie erwartet. Ganz grundsätzlich gilt, dass die Produktion von Verbrennungsmotoren und den dazugehörigen Teilen und Komponenten in dieser Region vermutlich länger stattfinden wird als etwa in Deutschland.

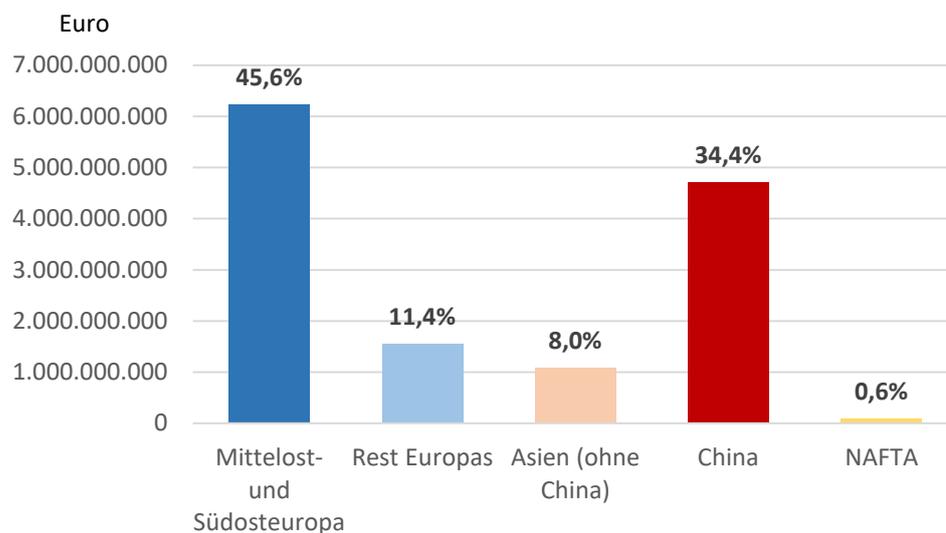
Es ist zu beobachten, dass Endhersteller und Zulieferer die Produktion von Verbrennungsmotoren und ihren Komponenten aus West- nach Mit-

telost- und Südosteuropa verlagern, um Platz für eine zügigere Umstellung der westeuropäischen Werke auf Elektromobilität zu gewinnen. Für Mittelost- und Südosteuropa bedeutet das eine Stabilisierung der Beschäftigung und eine längere Übergangszeit für die Transition.

Im Hinblick auf die langfristig relevante Frage, inwieweit in der Region Wertschöpfung für die Elektromobilität angesiedelt wird, sprechen die Länderberichte für eine Diversifizierung der Entwicklungen. Insbesondere Polen und Ungarn betreiben eine aktive und durchaus erfolgreiche Industriepolitik, um die Produktion von Komponenten für den Elektroantriebsstrang anzusiedeln. Auch die Slowakei versucht, industriepolitisch die Transition zur Elektromobilität zu fördern, wenngleich sie bislang bei der Ansiedlung großer Werke für Batterien und Elektromotorkomponenten weniger Erfolg hatte.

Tschechien verzichtet hingegen entsprechend seinen Traditionen einer neoliberal orientierten Wirtschaftspolitik auf industriepolitische Förderung von Elektromobilität und vertraut auf die allgemeine Attraktivität des Standorts. Auch Rumänien und Serbien betreiben keine aktive Industriepolitik und spielen bislang auch als Standorte für Batterieproduktion und Elektroantriebskomponenten eine nachrangige Rolle. Die Entwicklung in Ungarn und Polen wird bei einem Blick auf die Importe von Lithium-Ionen-Batterien nach Deutschland deutlich (vgl. Abbildung 3). Diese Batterien werden zu einem Großteil für die Automobilproduktion importiert.

Abbildung 3: Importe von Lithium-Ionen-Batterien nach Deutschland (2022)



Quelle: eigene Berechnung und Darstellung nach Eurostat (2023b)

In der Abbildung ist deutlich zu sehen, dass im Jahr 2022 China mit mehr als 34 Prozent des Importwerts zwar weiterhin das wichtigste Herkunftsland von nach Deutschland importierten Batterien war, dass aber Mittelost- und Südosteuropa als Gesamtregion bereits China als Herkunftsland von Batterieimporten nach Deutschland überholt hat.

62 Prozent der aus Mittelost- und Südosteuropa nach Deutschland importierten Batterien stammten aus Polen und 26 Prozent aus Ungarn. Neben China sowie Mittelost- und Südosteuropa war Japan eine wichtige Quelle von Lithium-Ionen-Batterien für die deutsche Automobilindustrie.

Die folgenden Berichte stellen die Entwicklungen in den Ländern Mittelost- und Südosteuropas vor. Die Darstellung beginnt mit Polen, gefolgt von Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und schließlich Serbien.

Ländervergleich

Polen

*Krzysztof Gwosdz, Bolesław Domański, Katarzyna Rakowska,
Julia Kubisa*

Entwicklung der Branche

Die Automobilindustrie in Polen ist ein großer und sehr diversifizierter Sektor, der von ausländischen Unternehmen dominiert wird, aber auch einen kleineren Bereich polnischer Unternehmen umfasst.

In Polen werden Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Werken von Volkswagen (VW; Poznań, gegründet 1993, ca. 8.000 Mitarbeitende; Września, gegründet 2016, ca. 3.000 Mitarbeitende) und Stellantis (Tychy, von Fiat erworben 1992, ca. 2.000 Mitarbeitende; Gliwice, ca. 3.000 Mitarbeitende) gebaut. Stellantis produziert zudem Motoren und Getriebe in den Werken in Tychy und Bielsko-Biala, VW im Werk Polkowice und schließlich Toyota in den Werken Wrocław und Wałbrzych (zu Standorten der Automobilhersteller vgl. Jürgens/Krzywdzinski 2010).

Die polnische Zulieferindustrie ist besonders stark im Bereich von Verbrennungsmotoren und ihren Komponenten, Airbags und Sicherheitsgurten, Rädern und Achsen (Domański/Guzik/Gwosdz 2017). Es gibt auch einige, wenn auch relativ wenige Zulieferer in polnischem Besitz, z. B. Sanok Rubber und Boryszew, die mittlerweile global expandiert haben. Ausländische Unternehmen dominieren das Feld der Tier-1-Hersteller, aber auf den Tier-2 und Tier-3 haben sich etliche polnische mittelständische Zulieferer etablieren können (Domański/Guzik/Gwosdz 2017).

Seit 2016 bemüht sich die polnische Regierung die Entwicklung der Automobilbranche durch ihre Industrie- und Innovationspolitik zu beeinflussen (Domański/Gwosdz 2023). Dies stellt eine Veränderung gegenüber der Politik der beiden vorausgegangenen Dekaden dar, deren Fokus auf der Anziehung von ausländischen Direktinvestitionen durch Steuerbefreiungen und Bereitstellung von Infrastrukturen, oftmals in designierten Sonderwirtschaftszonen, lag.

Zur Aktivierung von Innovationsprozessen gehört die Schaffung regionaler Kompetenzzentren, die Vernetzungs- und Ausbildungsaktivitäten unterstützen, während der „Incubator of Industry Leaders 4.0“ die Zusammenarbeit mit technischen Hochschulen fördern soll. Es gibt auch spezi-

elle Programme für den Automobilsektor, z. B. Innomoto, das finanzielle Unterstützung für die Durchführung von FuE-Projekten bietet (Gwosdz et al. 2020).

Im Jahr 2017 wurde der „Entwicklungsplan Elektromobilität“ und ein nationaler Rahmen für die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verabschiedet (Guzik/Domański/Gwosdz 2020). Das Gesetz über Elektromobilität und alternative Kraftstoffe trat 2018 in Kraft, gefolgt von einem System zur finanziellen Unterstützung der Elektromobilität im Jahr 2021. Das letztere sieht Steuervergünstigungen, die Befreiung von der Mehrwertsteuer und von Parkgebühren für Nutzer:innen von Elektrofahrzeugen vor.

Das Gesetz enthält auch Verpflichtungen hinsichtlich der Einführung von Elektrofahrzeugen in den Fuhrparks von Behörden und öffentlichen Verkehrsbetrieben. Das finanzielle Fördersystem umfasst Subventionen für den Kauf von Elektrofahrzeugen, ein Programm für umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und Unterstützung für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und die Wasserstoffbetankungsinfrastruktur (Guzik/Domański/Gwosdz 2020).

Welchen Einfluss das Regierungsprogramm auf die Entwicklung der Branche hat, ist allerdings nicht leicht festzustellen, denn die zentralen Entscheidungen werden in den Konzernzentralen der multinationalen Unternehmen getroffen, die ihre Planungen im Hinblick auf Produktpalette und Produktion aufgrund übergeordneter Überlegungen treffen.

Die in Polen ansässigen Automobilhersteller stellen nur langsam ihre Produktion um. VW produziert weiter Verbrennungsmotorvarianten des Caddy und des Crafter, die allerdings nun auch durch Elektroversionen ergänzt werden. Stellantis produziert in Polen die Kleinwagen Fiat 500 und Lancia Ypsilon mit Verbrennungsmotor, hat allerdings 2022 die Produktion des reinen Elektro-SUVs Jeep Avenger im Werk Tychy gestartet.

Während erste Befragungen von Automobilzulieferern (Frost & Sullivan / SDCM 2018) eher ein geringes Niveau an Vorbereitung für Elektromobilität und größere Sorgen im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen auf Produktion und Beschäftigung zeigten, kam die jüngste Analyse der Polnischen Vereinigung für alternative Kraftstoffe und des polnischen Automobilverbands (PSPA/PGM 2022) zu einem anderen Ergebnis. 55 Prozent der befragten Automobilzulieferer bezeichneten die Transformation zur Elektromobilität als Chance und nur 30 Prozent als Bedrohung.

Während die Umstellung der Automobilproduktion auf Elektromobilität in Polen langsam verläuft, ist das Land zu einem wichtigen Exportstandort für die Batterieherstellung geworden. Die Ausweitung der Produktion von Lithium-Ionen-Batterien und Kathodenkomponenten in Polen in den letzten Jahren ist das Ergebnis beträchtlicher Investitionen vor allem von

koreanischen (LG Energy Solution), chinesischen (Shenzhen Capchem Technology und Guoatai-Huarong) und deutschen Unternehmen (BMZ und Daimler). Weitere wichtige Investoren sind die skandinavische Northvolt und die belgische Umicore. Zu einer Reihe weiterer Investoren im Bereich der Elektromobilität zählen die MINTH Group (China), ANP Ener-tech (Korea) und SK Nexilis (Korea).

Neue Antriebstechnologien schaffen zudem eine Chance für neue Akteure auf dem Automobilmarkt. Polen ist einer der wichtigsten Märkte in Europa für Elektro- und Hybrid-Stadtbusse (Domański et al. 2016), was unter anderem auf die gut entwickelte Fertigungskompetenz des Landes in diesem Segment zurückzuführen ist (Solaris, Volvo, MAN).

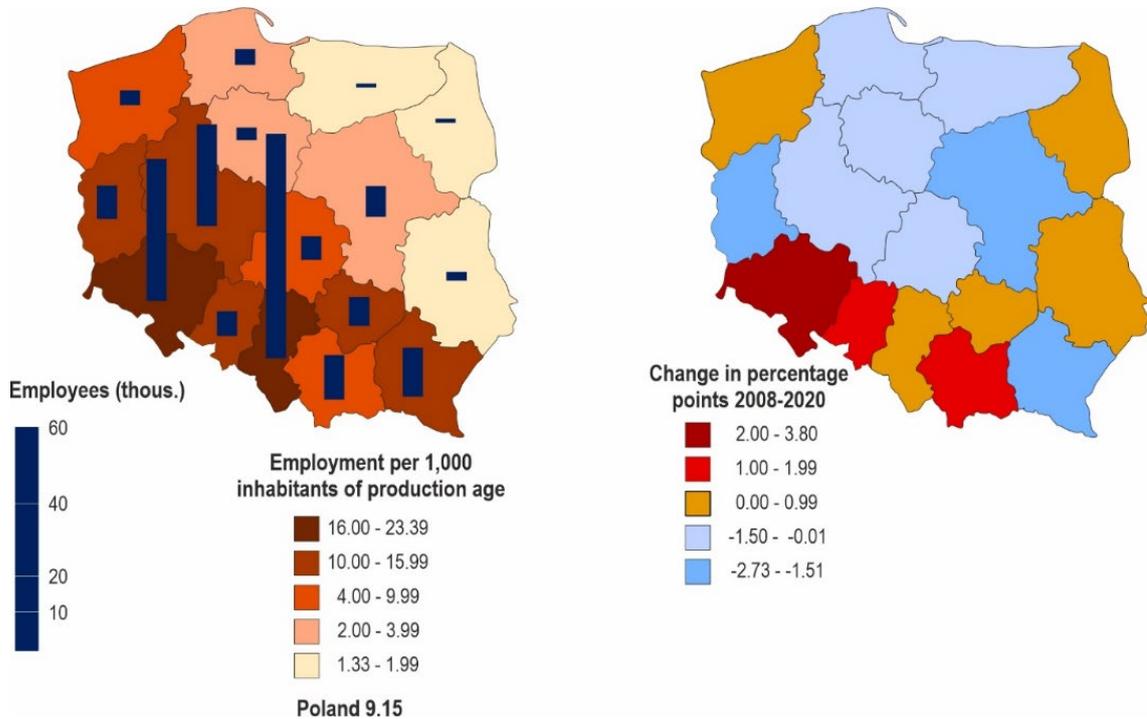
Solaris ist mit einem kumulierten Anteil von 13 Prozent im Zeitraum von 2012 bis 2021 die Nummer eins in der europäischen Elektrobusproduktion (Domański/Gwosdz 2023). Polen gehört auch zu den führenden europäischen Ländern bei der Herstellung von Hochleistungs-Ladeinfrastruktur mit Ekoenergetyka-Polska, Enelion, EC Engineering und Garo als Hauptproduzenten.

Die Elektromobilität könnte das bisherige Upgrading-Muster der polnischen Automobilindustrie unterstützen (Domański/Guzik/Gwosdz 2017). Viele Werke begannen in den 1990er Jahren mit der Herstellung relativ einfacher Standardprodukte und gingen dann allmählich zu fortschrittlicheren Produkten über und eigneten sich über die Produktion hinaus weitere Kompetenzen im Engineering und der Entwicklung an. Mittlerweile gibt es über 20 größere FuE-Zentren in Polen mit über 100 (und teilweise über 1.000) Beschäftigten. Zu den Unternehmen mit den größten Entwicklungszentren zählen Aptiv, Tenneco, Nexteer, BorgWarner, ZF, Dräxlmaier, Faurecia und Valeo (Domański/Gwosdz 2023).

Dennoch ist der Umfang der FuE in Polen weiterhin deutlich geringer als in Deutschland. Nennenswert ist allerdings auch die Entwicklung einer diversifizierten Landschaft von polnischen Fertigungs- und Logistikdienstleistern sowie die Entwicklung von wettbewerbsfähigen polnischen IT-Unternehmen im Bereich der Unternehmenssoftware, gerade auch für Fertigungsfirmen (Lechowski 2018).

Wie Abbildung 4 auf der nächsten Seite zeigt, ist die Automobilindustrie vor allem in drei polnischen Regionen verankert: Schlesien (mit Standorten von Stellantis und einem großen Zulieferercluster), Niederschlesien (mit Motorenwerken von Toyota und VW und einer Vielzahl von Zulieferern) und Wielkopolska (mit Produktionswerken von VW und einem großen Zulieferercluster). Wie Tabelle 2 auf der übernächsten Seite zeigt, sind Automobilzulieferer aus unterschiedlichen Ländern in Polen tätig: Neben deutschen spielen auch französische und amerikanische Unternehmen eine wichtige Rolle.

Abbildung 4: Regionale Verteilung der Beschäftigung in der polnischen Automobilindustrie



Anmerkung: Automobilindustrie nach NACE-Code 29
 Quelle: eigene Darstellung (Domański/Gwosdz 2023)

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Die polnische Automobilindustrie hat seit den 1990er Jahren Beschäftigungswachstum zu verzeichnen und registrierte im Jahr 2020 217.000 Arbeitnehmer:innen (Eurostat 2023a). Etwa ein Viertel der Beschäftigten arbeitet für die Automobilhersteller und etwa drei Viertel im Zuliefererbereich.

Erste Analysen über zu erwartende Auswirkungen der Transition zur Elektromobilität auf die Beschäftigung in der Automobilindustrie gehen von sehr geringen Auswirkungen bis 2030 aus. Zwar ist Polen ein wichtiger Produktionsstandort von Dieselmotoren und Komponenten, aber zugleich hat das Land aktiv die Ansiedlung von Produzenten von Batterien und weiteren Komponenten für die Elektroantriebswertschöpfungskette betrieben. Solange die Transition zur Elektromobilität graduell verläuft, scheinen die aggregierten Beschäftigungseffekte relativ klein (vgl. PSPA/PGM 2022).

Tabelle 2: Die zehn größten Automobilzulieferer in der polnischen Automobilindustrie nach Beschäftigung (2021)

Unternehmen	Land	Beschäftigung	Werke	Hauptprodukte
ZF	Deutschland	10.138	9	Sicherheit (Gurte, Airbags), Antriebsstrang, Bremsen, Elektronik und Steuerungssysteme
Valeo	Frankreich	7.969	5	Beleuchtung, Scheibenwischer, thermale und elektronische Systeme
Lear	USA	7.006	8	Sitzsysteme und Komponenten, Elektroniksysteme, Innenraumausstattung
Total Energies	Frankreich	6.928	7	Verbindungssysteme
Tenneco	USA	6.774	5	Abgassysteme, Federung, Kolben, Lager
Forvia	Frankreich	6.296	9	Sitzsysteme und Komponenten, Innenraumausstattung, Türen und Türpanels
Aptiv	Irland	5.708	3 + 1*	Elektronikkomponenten und Systeme, Design von Elektronik und Sicherheitssystemen
Adient	Irland	5.256	6	Sitzsysteme und Komponenten
Michelin	Frankreich	5.194	1	Reifen
LG	Südkorea	5.172	1	Lithium-Ionen-Batterien

*Anmerkung: *global R&D centre*

Quelle: eigene Darstellung (Domański/Gwosdz 2023)

Paradoxerweise kann es sogar zu einem vorübergehenden Anstieg der Produktion von Verbrennungsmotoren und den dazugehörigen Komponenten kommen, indem die Produktion dieser Produkte von Deutschland nach Polen verlagert wird. In jüngster Zeit haben etwa Mahle und Borg-Warner solche Schritte angekündigt (Domański/Gwosdz 2023). Derzeit gibt es bei den großen Zulieferern, die mechanische Teile für Verbrennungsmotoren herstellen und bearbeiten, keine Tendenz zur Verringerung der Tätigkeit oder zur Verlagerung aus Polen. Vielmehr ist eine Umstrukturierung hin zu schadstoffarmen Motoren einerseits und eine Diversifizierung hin zu anderen Produkten andererseits zu beobachten.

Langfristig werden sich allerdings Verschiebungen in der Beschäftigungsstruktur ergeben. In der Produktion von Verbrennungsmotoren könnten 23.000 Arbeitsplätze wegfallen, während die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Elektromobilität die Schaffung von 21.000 Arbeitsplätzen unterstützen wird (PSPA/PGM 2022).

Auch wenn in den letzten Jahren die Löhne in der polnischen Automobilindustrie gestiegen sind, bleibt das Land ein Niedriglohnstandort. 2021 lag der durchschnittliche Arbeitslohn in der polnischen Automobilindustrie bei 1.300 Euro, die Löhne von Produktionsarbeiter:innen allerdings deutlich darunter (Rakowska/Kubisa 2023). Insbesondere die Löhne in geringqualifizierten Tätigkeiten in der Produktion liegen nur leicht über dem Mindestlohniveau (790 Euro, Stand 2023) und werden vor allem von der Entwicklung des Mindestlohns bestimmt.

Zu dem Anstieg der Löhne haben weniger gewerkschaftliche Aktivitäten als vor allem die Anhebung der Mindestlöhne durch die polnische Regierung und ein Absinken der Arbeitslosigkeit auf 5 Prozent im Jahr 2023 (wenngleich mit erheblichen regionalen Unterschieden) beigetragen (Rakowska/Kubisa 2023). Insbesondere in den Wirtschaftszentren der Automobilindustrie in Nieder- und Oberschlesien sowie der Region um Poznań fehlen Arbeitskräfte.

Die Industrie reagiert auf diese Entwicklung mit einem verstärkten Einsatz von Leiharbeiter:innen, darunter vor allem Ukrainer:innen. Schätzungen zufolge arbeiteten im Jahr 2021 1,5 bis 1,7 Millionen Arbeitsmigrant:innen in Polen, was etwa 10 Prozent der Gesamtbeschäftigung entspricht und durch die liberale Politik Polens gegenüber der Einwanderung aus seinen östlichen Nachbarstaaten ermöglicht wird (Domański/Gwosdz 2023). Bei den großen Automobilzulieferern lag der Anteil der Leiharbeiter:innen in den letzten Jahren bei 4 bis 5 Prozent der Beschäftigung, in manchen Betrieben erreicht er aber auch etwa 10 Prozent (Rakowska/Kubisa 2023).

Gewerkschaften bemühen sich um eine Organisierung der Leiharbeiter:innen, was allerdings durch die Regulierung erschwert wird. Da das Verfahren zur Beilegung kollektiver Streitigkeiten gegenüber dem direkten Arbeitgeber durchgeführt werden muss, können Leiharbeiter:innen ihre Forderungen nicht an ihren Einsatzbetrieb richten, sondern nur an die Agentur, da diese ihr direkter Arbeitgeber ist.

In Polen gibt es drei große Gewerkschaftsverbände: die Solidarność, die Gesamtpolnische Allianz der Gewerkschaften (OPZZ – Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych) und das Gewerkschaftsforum (FZZ – Forum Związków Zawodowych). In der Automobilindustrie finden sich vor allem Organisationen der Solidarność sowie die Branchengewerk-

schaft Metalowcy, die dem OPZZ angehört. Landesweit und branchenübergreifend liegt der gewerkschaftliche Organisationsgrad bei 16 Prozent (GUS 2019).

Während sich in allen Betrieben der Automobilhersteller Gewerkschaftsorganisationen finden, ist dies bei Automobilzulieferern nur in einer Minderheit der Betriebe der Fall. Statistische Angaben über Organisationsgrade in der Automobilindustrie gibt es nicht. In einer Befragung von gewerkschaftlich organisierten Zuliefererbetrieben in Polen kamen Krzywdzinski et al. (2016) auf Organisationsgrade von etwa 20 bis 30 Prozent, wobei zu berücksichtigen ist, dass es nur in einer Minderheit der Zulieferer eine gewerkschaftliche Organisation gibt.

Die Gründung einer Gewerkschaft in Polen ist formal einfach, da nur zehn Arbeitnehmer:innen in einem bestimmten Betrieb (oder in mehreren Betrieben im Falle einer lokalen Gewerkschaft mit mehreren Arbeitgebern) eine solche Organisation gründen können. In diesem Fall stehen der Gewerkschaft die gesetzlichen Schutz-, Informations- und Konsultationsrechte zu; Mitbestimmungsrechte nach deutschem Muster gibt es nicht.

Trotz der formal einfachen Gründung fallen die Mitgliedszahlen der Gewerkschaften seit langer Zeit. Hatte insbesondere die Solidarność Anfang der 2000er Jahre versucht, Organizing-Aktivitäten aufzubauen (Krzywdzinski 2009), sind die Bemühungen in diesen Bereichen mittlerweile abgeflaut. Systematisches Organizing findet in der Automobilindustrie nicht statt.

Gemäß dem polnischen Arbeitsgesetzbuch können Tarifverträge auf der betrieblichen Ebene oder auch für mehrere Betriebe (oder auch für ganze Branchen abgeschlossen werden; Czarzasty 2019). Einen Branchentarifvertrag gibt es in der Automobilindustrie nicht und auch keine Versuche, einen solchen zu etablieren. Beim Arbeitsministerium sind 117 Betriebstarifverträge von Unternehmen aus der Automobilindustrie registriert, davon 6 von den Automobilherstellern VW, MAN, Jelcz (polnischer Lkw-Hersteller) und Melex (polnischer Hersteller von Elektrokleinfahrzeugen; Rakowska/Kubisa 2023).

Wenn es keinen Tarifvertrag gibt, sind Betriebe durch das polnische Arbeitsrecht verpflichtet, eine interne Arbeitsordnung und Vergütungsordnung zu veröffentlichen, für die betriebliche Gewerkschaften (wenn vorhanden) konsultiert werden müssen.

Kommt es bei Tarifverhandlungen oder Verhandlungen über die betriebliche Arbeits- und Vergütungsordnung nicht zu einer Einigung, kann ein Streitbeilegungsverfahren eingeleitet werden, das im Gesetz über Beilegung von Tarifkonflikten geregelt ist (Czarzasty 2019). Das Verfahren regelt auch die Möglichkeiten von Streiks. Diese sind nur möglich, wenn

Mediationsverfahren mit externen Schlichter:innen gescheitert sind und erfordern zudem eine Abstimmung, bei der über 50 Prozent der Beschäftigten dem Streik zustimmen. Aufgrund der Schlichtungsanforderungen ziehen sich Verhandlungen oftmals über Monate und es kommt nur selten zu Streiks.

Die meisten Konflikte in der Automobilindustrie drehen sich um Löhne. Im Laufe des Jahres 2022 gelang es dabei vielen Gewerkschaften, Lohn-erhöhungen und einmalige Inflationszulagen auszuhandeln (Rakowska/Kubisa 2023). Abgesehen von den Löhnen wehren sich die Gewerkschaften gegen die Arbeitsbelastung und kämpfen für eine Neugestaltung der Arbeitszeiten, günstigere Urlaubspläne und mehr freie Wochenenden. Bei der Analyse von Tarifkonflikten und Arbeitnehmerprotesten in Polen dürfen Repressionen nicht unerwähnt bleiben. Arbeitgeber greifen häufig auf die disziplinarische Entlassung von Arbeitnehmer:innen und auch Gewerkschafter:innen zurück (Rakowska/Kubisa 2023).

Tschechien

Petr Pavlínek, Monika Martišková

Entwicklung der Branche

Die tschechische Automobilindustrie unterscheidet sich von den anderen mittelost- und südosteuropäischen Ländern durch eine besonders starke Präsenz von Automobilherstellern. In Tschechien werden jährlich ca. 1 Million Fahrzeuge produziert, wodurch das Land der viertgrößte Hersteller in Europa nach Deutschland, Frankreich und Spanien ist (OICA 2023). Die Automobilindustrie ist dementsprechend einer der wichtigsten Industriezweige im Land. Die Industrie wird von drei ausländischen Unternehmen dominiert.

Škoda (VW-Konzern) produziert in den Werken in Mladá Boleslav und Kvasiny die gesamte Palette des Škoda-Brands und hat ein Getriebewerk in Vrchlav. Toyota produziert in dem 2005 gegründeten Werk Kolín die Kleinwagen Aygo und Yaris. Hyundai produziert in dem 2006 gegründeten Werk Nošovice mehrere Fahrzeugmodelle, darunter seit 2020 das Elektrofahrzeug Kona EV. Darüber hinaus produzieren der italienische Busersteller Iveco sowie der tschechische Lkw-Hersteller Tatra in Tschechien.

Die Tschechische Republik hat seit 1990 keine Industriepolitik betrieben. Zwischen 1990 und 1997 konzentrierte sich die Regierung auf die rasche Privatisierung der Automobilunternehmen (Pavlínek 2002), danach standen Investitionsanreize für die Ansiedlung ausländischer Unternehmen im Zentrum staatlicher Aktivität, wobei das Land mit den anderen mittelosteuropäischen Staaten konkurrierte (Pavlínek 2008 und 2017).

Auch heute setzt die Regierung auf allgemeine Investitionsanreize und verzichtet auf spezifische Programme mit Ausrichtung auf bestimmte Technologien oder Produktbereiche. Da bislang keine Investitionen in Batteriefabriken für Tschechien gewonnen werden konnten, diskutiert die Regierung eine Aufhebung oder Anhebung der Obergrenzen für staatliche Fördergelder, um auch Giga-Fabriken unterstützen zu können (Pavlínek 2023). Die Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge findet bislang nur (in relativ geringen Stückzahlen) bei Škoda selbst in Mladá Boleslav statt.

Bereits seit 2015 gibt es einen „Nationalen Aktionsplan für saubere Mobilität“, wobei die tschechische Regierung allerdings explizit nicht den Kauf von Elektrofahrzeugen subventioniert, sondern vor allem öffentliche Verkehrsmittel sowie den Aufbau von Infrastrukturen für alternative Antriebe

(Elektroantriebe, Wasserstoffantriebe) fördert (Ministerstvo Průmyslu a Obchodu 2015).

Die Entwicklung der Automobilwerke wird daher weniger von der staatlichen Politik als von den Strategien der jeweiligen multinationalen Unternehmen bestimmt. Hyundai hatte bereits 2020 mit der Produktion von Elektrofahrzeugen für den europäischen Markt begonnen. Das tschechische Werk zählt in der Hyundai-Gruppe zu den Vorreitern der Produktion von Elektrofahrzeugen. Das Toyota-Werk konzentriert sich bislang auf Hybridfahrzeuge, Pläne für die Produktion reiner Elektrofahrzeuge sind bislang nicht bekannt.

Škoda hingegen strebt entsprechend der allgemeinen Strategie des VW-Konzerns einen 50- bis 70-prozentigen Anteil von Elektrofahrzeugen an der Produktion bis 2030 an, wobei drei neue Elektrofahrzeuge 2026 auf den Markt kommen sollen (Škoda 2021). Bis 2040 sollen allerdings auch Verbrennungsmotorfahrzeuge für jene Märkte, die die Transition zur Elektromobilität langsamer vollziehen, hergestellt werden. Bislang hat nur Škoda eine eigene Batteriefertigung in Tschechien aufgebaut. Hyundai baut in Nošovice eine Montage von Batterien auf, die zumindest einen Teil der bisherigen Beschäftigung in der Getriebefertigung auffangen soll.

Vor dem Hintergrund der deutlich erfolgreicherer Ansiedlung von Batteriewerken in Polen und Ungarn hat die tschechische Regierung 2021 beschlossen, den staatlichen Energieversorger ČEZ dabei zu unterstützen, eine Batteriefabrik aufzubauen (Pavlínek 2023). Das Unternehmen ist bislang auf der Suche nach einem Standort und vor allem nach Technologiepartnern, da es selbst nicht die benötigten Technologien beherrscht.

Die Automobilzulieferindustrie in Tschechien hat seit den 1990er Jahren einen massiven Upgrading-Prozess durchlaufen. In den 1990er Jahren flossen die ausländischen Direktinvestitionen in arbeitsintensive Montagetätigkeiten mit geringer Wertschöpfung (Pavlínek 1998; Pavlínek/Smith 1998). Im Laufe der Zeit kam es jedoch zu einer schrittweisen Umstellung auf eine anspruchsvollere und kapitalintensivere Automobilproduktion von hochwertigen Fahrzeugen und Komponenten (Pavlínek/Domański/Guzik 2009; Pavlínek/Ženka 2011), wenngleich die im Vergleich zu Westeuropa weiterhin niedrigen Arbeitskosten immer noch eine wichtige Rolle spielen.

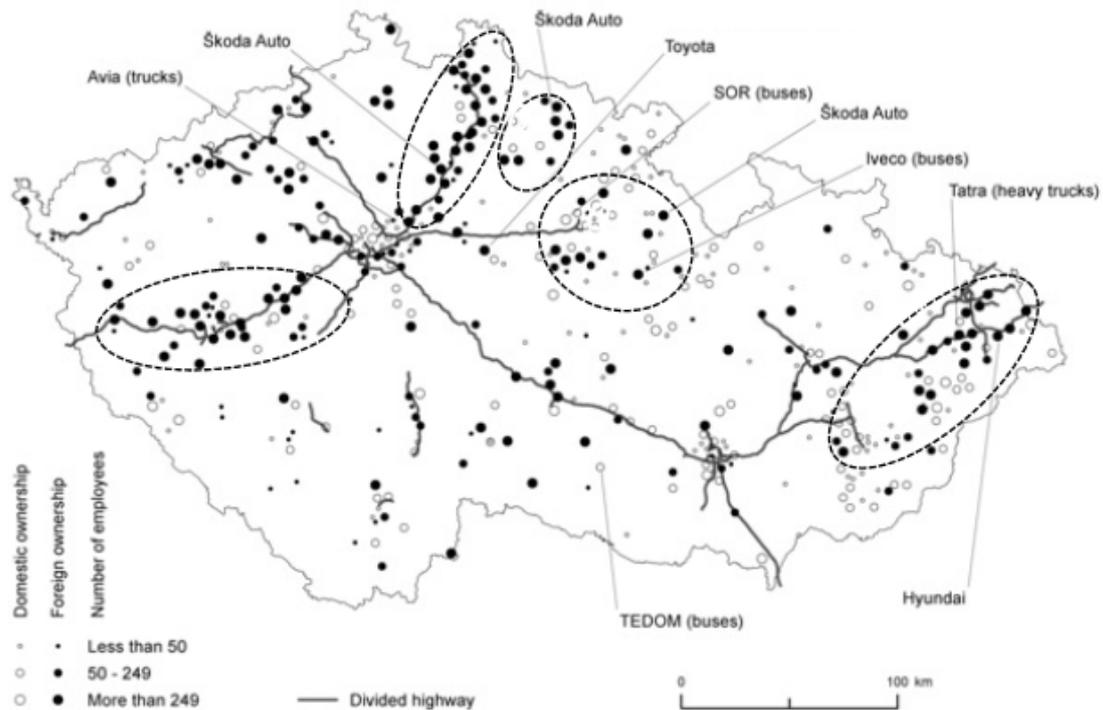
Dies führt dazu, dass neben hochmodernen Fabriken auch weiterhin arbeitsintensive und technologisch weniger fortgeschrittene Komponentenproduktion vorzufinden ist. Für die meisten Automobilzulieferer spielt das Thema der Transition zur Elektromobilität bislang eine nachrangige Rolle.

Begrenzt ist weiterhin die Bedeutung von FuE in der tschechischen Automobilindustrie (Pavlínek 2020). Neben dem großen Entwicklungszentrum von Škoda haben nur wenige Unternehmen FuE-Zentren in Tschechien errichtet (z. B. Bosch, Valeo, ZF), was mit der hohen Abhängigkeit der tschechischen Automobilindustrie von ausländischen Unternehmen, die die zentralen Entwicklungsaktivitäten oftmals in ihren Heimatländern zentralisieren, sowie auch mit dem Mangel an qualifizierten FuE-Mitarbeiter:innen (Pavlínek 2018; Szalavetz 2022) zusammenhängt.

Folglich sind der Anteil der FuE-Beschäftigung und die FuE-Ausgaben im Vergleich zu Westeuropa, insbesondere Deutschland, niedrig (Pavlínek 2022a).

Wie Abbildung 5 zeigt, gibt es mehrere Automobilcluster in Tschechien, die an Autobahnen angebunden sind. Im Norden sind die Standorte der Automobilindustrie vor allem um die Werke von Škoda und Toyota herum angesiedelt. Im Osten ist ein Cluster von Standorten um die Werke von Hyundai und Tatra herum. Hinzu kommt ein weiteres Cluster im Westen entlang der Autobahn nach Deutschland.

Abbildung 5: Automobilzulieferer und Cluster in Tschechien



Quelle: eigene Darstellung (Pavlínek/Žížalová 2016, S. 338)

Wie Tabelle 3 zeigt, spielen deutsche Automobilzulieferer eine besonders prominente Rolle, die mit der Bedeutung des VW-Konzerns und seiner Zuliefererbasis sowie der Nähe zu Deutschland zusammenhängt. Allerdings gibt es auch Zulieferer weiterer Länder, die Tschechien als Exportbasis nutzen.

Tabelle 3: Die zehn größten Automobilzulieferer in Tschechien nach Beschäftigung

Unternehmen	Standort	Land	Umsatz	Beschäftigung
Continental Automotive	Jičín	Deutschland	2.991,0 Mio. €	8.959
Continental Barum	Otrokovice	Deutschland	2.694,1 Mio. €	4.800
Adient	Česká Lípa	Irland	653,6 Mio. €	4.236
Bosch Diesel	Jihlava	Deutschland	853,1 Mio. €	3.975
ABB	Praha	Schweiz	574,2 Mio. €	3.777
Robert Bosch	České Budějovice	Deutschland	854,3 Mio. €	3.751
Brose	Kopřivnice	Deutschland	730,4 Mio. €	2.924
MD Elektronik	Chotěšov	Deutschland	230,4 Mio. €	2.759
Kiekert	Přelouč	Deutschland (China)	332,4 Mio. €	2.600
Varroc Lighting Systems	Šenov	Indien	684,3 Mio. €	2.600

Quelle: eigene Darstellung nach CzechInvest (2023)

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Die tschechische Automobilindustrie hat seit den 1990er Jahren einen massiven Beschäftigungsaufwuchs erfahren und beschäftigte 2020 175.000 Personen, davon zwei Drittel im Zuliefererbereich (Eurostat 2023a). Seit 2020 ist die Beschäftigung leicht geschrumpft.

Aufgrund des oben beschriebenen Upgradings und auch des kommenden technologischen Wandels (Digitalisierung) prognostizieren Studien einen erheblichen Beschäftigungswandel in den kommenden Jahren (BCG 2022). Die Zahl geringqualifizierter Arbeitsplätze soll deutlich sinken, während die Zahl hochqualifizierter Arbeitsplätze steigen wird.

Insgesamt erwartet die Forschung im Bereich der tschechischen Automobilhersteller keine dramatischen Arbeitsplatzverluste durch den Übergang zur Elektromobilität, zumal neben der Produktion von Elektrofahrzeugen auch die Produktion von Verbrennungsmotorfahrzeugen in Tschechien noch eine Weile fortgeführt wird (BCG 2022; Pavlínek 2022b). Sollte Beschäftigungsabbau anstehen, wird dies wahrscheinlich durch die Reduktion der Leiharbeit aufgefangen werden. Die tschechischen Gewerkschaften haben nicht zuletzt auch vor diesem Hintergrund bislang keine Strategie im Hinblick auf die Transition zur Elektromobilität erarbeitet (Gažo/Martišková/Smith 2022).

Wie bereits erörtert, plant Škoda, auch über das Jahr 2040 hinaus Verbrennungsmotoren für außereuropäische Märkte herzustellen, was zur Folge haben wird, dass seine Zulieferer in Tschechien und im Ausland weiterhin Komponenten für diese Motoren produzieren werden. Auch weitere Hersteller werden noch eine Weile Verbrennungsmotorfahrzeuge in Tschechien und Mittelosteuropa herstellen. Zudem wird Tschechien aufgrund seiner deutlich niedrigeren Löhne und Unternehmenssteuern weiterhin ein attraktiver Standort für die Verlagerung arbeitsintensiver Automobilproduktion aus Westeuropa sein (Pavlínek 2020).

Nach Angaben des tschechischen Verbands der Automobilindustrie sind mindestens 5 bis 10 Prozent der Zulieferer, d. h. derjenigen, die direkt an der Produktion von Verbrennungsmotoren und Antriebssträngen beteiligt sind, von Entlassungen bedroht (Česká televize 2021). CLEPA und PwC (2021) erwarten den Verlust von 11.600 Arbeitsplätzen im Bereich der Verbrennungsmotortechnologien in Tschechien zwischen 2020 und 2030 und einen zusätzlichen Verlust von 8.500 Arbeitsplätzen zwischen 2030 und 2040.

Gleichzeitig wird jedoch prognostiziert, dass zwischen 2030 und 2040 20.200 Arbeitsplätze in dem Bereich der Elektroantriebstechnologien geschaffen werden. Insgesamt dürfte also der Einfluss der Elektromobilität auf die Beschäftigung bis 2040 neutral sein. Der Abbau von Arbeitsplätzen und die Schaffung von Arbeitsplätzen werden natürlich nicht in denselben Automobilunternehmen stattfinden, was bedeutet, dass einige Zulieferer von Komponenten für Verbrennungsmotoren mit einem Arbeitsplatzabbau konfrontiert sein werden, während andere ihre Beschäftigung ausbauen.

Die Löhne in der tschechischen Automobilindustrie liegen über dem Durchschnitt aller Branchen. Im Jahr 2021 lag der Durchschnittslohn bei den Endherstellern bei 55.701 CZK (2.228 Euro) und bei den Zulieferern bei 40.160 CZK (1.606 Euro; AutoSAP 2022). Für Produktionsarbeiter:innen lag der Durchschnittslohn in der Automobilindustrie bei etwa 1.540 Euro. Die Löhne von Leiharbeiter:innen liegen deutlich darunter.

In den letzten Jahren haben Gewerkschaften häufiger zu Streikdrohungen gegriffen, um Druck im Hinblick auf die Durchsetzung ihrer Forderungen auszuüben, auch wenn es faktisch eher selten zu Streiks kommt (Martišková 2023; Martišková/Šumichrast 2023). Das liegt auch daran, dass die Streikprozedur relativ kompliziert ist: Nach dem Scheitern von Tarifverhandlungen ist eine Schlichtung obligatorisch und anschließend müssen mindestens 50 Prozent der Beschäftigten des betroffenen Unternehmens an der Abstimmung teilnehmen. Die Erfüllung dieser Anforderungen kann bis zu einem Jahr dauern (Martišková/Šumichrast 2023).

Streikdrohungen und kurze Warnstreiks kommen jedoch immer wieder vor, wie der Fall Hyundai zeigt: Als Reaktion auf häufige, kurzfristige Anordnung von Überstunden hielt eine Gruppe von Beschäftigten für eine Stunde die Produktionslinie an, was ausreichte, um das Unternehmen zu einer Vereinbarung mit der Gewerkschaft über die Regulierung von Überstunden zu bringen (Drive 2016). Auch bei Toyota in Kolin nutzten Gewerkschaften immer wieder erfolgreich Streikdrohungen in Lohnverhandlungen. Seit 2018 gab es Streikdrohungen bei Škoda, Valeo, Automotive Lighting und Kovo Motor Jikov (Martišková/Šumichrast 2023).

Die Position der Gewerkschaften wird durch die sehr niedrige Arbeitslosigkeit gestärkt, die seit 2017 unter 3 Prozent liegt. In Zentralböhmen, wo die Standorte von Škoda liegen, erreicht die Arbeitslosigkeit sogar nur 2 Prozent (Statista 2024b). Dementsprechend kämpft die Automobilindustrie in Tschechien mit massiven Arbeitskräfteknappheiten, worauf sie mit Versuchen der Anwerbung von ausländischen Leiharbeiter:innen, vor allem aus der Ukraine, reagiert.

2020 lag der Anteil ausländischer Arbeitskräfte in der tschechischen Metallindustrie bei 15 Prozent (MICR 2021). In manchen Werken werden Anteile von Leiharbeiter:innen von bis zu 25 Prozent berichtet (Myant 2019). Die Arbeitskräfteknappheiten werden als ein zentrales Wachstumshemmnis für die tschechische Automobilindustrie wahrgenommen.

Die Gründung einer betrieblichen Gewerkschaftsorganisation ist in Tschechien leicht, denn dies benötigt nur drei Personen (vgl., auch zum Folgenden Martišková/Šumichrast 2023). Aus diesem Grund gibt es immer wieder mehrere Gewerkschaftsorganisationen in manchen Unternehmen. Wenn eine Gewerkschaft im Betrieb existiert, hat sie das Recht, mit dem Arbeitgeber über einen Tarifvertrag zu verhandeln. Der Arbeitgeber muss auch eine angemessene Ausstattung für die Arbeit der Gewerkschaft stellen sowie (in Abhängigkeit von der Mitgliederzahl) Gewerkschaftsfunktionäre für ihre Aufgaben freistellen.

In der Automobilbranche dominieren Organisationen der OS KOVO, der Metallgewerkschaft. Die betrieblichen Organisationen sind rechtlich unabhängige Einheiten und die Branchenorganisation ein Verband dieser

Betriebsorganisationen. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad im Automobilsektor wird auf 34 Prozent geschätzt, womit Tschechien unter den mittelosteuropäischen Automobilindustrien die stärkste gewerkschaftliche Organisierung aufweist (Martišková/Šumichrast 2023).

Die Abdeckung durch Tarifverträge liegt höher, was die Tatsache widerspiegelt, dass die Gewerkschaften vor allem in den größeren Unternehmen präsent sind: Alle Beschäftigte von Automobilherstellern und rund 57 Prozent der Beschäftigten in den Tier-1-Zulieferbetrieben fallen unter einen Tarifvertrag, während dieser Anteil in den Tier-2-Unternehmen auf 37 Prozent und in den Tier-3-Unternehmen auf nur 5 Prozent sinkt (eigene Berechnungen der Autor:innen).

Die tschechischen Gewerkschaften sind nicht sehr aktiv im Organizing von bislang nicht gewerkschaftlich organisierten Betrieben. Außerdem bevorzugen bestehende Mitglieder das Dienstleistungsmodell, halten Anwerbungskampagnen für zu teuer und ziehen es vor, nicht aus ihren Mitgliedsbeiträgen bezahlt zu werden (Mrozowicki 2011).

Tarifverhandlungen finden immer auf der Unternehmens- oder Betriebsebene statt. Es gibt zwar einen Unternehmensverband der Automobilindustrie (AutoSAP), der sich allerdings nicht als Arbeitgeberverband sieht. Eine Klage von OS KOVO, mit der die Gewerkschaft AutoSAP zwingen wollte, Arbeitgeberverbandsfunktionen wahrzunehmen und in Tarifverhandlungen einzutreten, ist 2021 gescheitert (Martišková/Šumichrast 2022).

Damit gibt es für die Gewerkschaft keinen Partner für Verhandlungen auf Branchenebene. Somit spielen auch die gesetzlich vorhandenen Möglichkeiten der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen für die gesamte Branche keine Rolle, denn diese würden eine Einigung auf Branchenebene voraussetzen.

Eine Koordination der Tarifverhandlungen zwischen den Unternehmen gibt es nur begrenzt. Der Verband der Branchengewerkschaften ČMKOS gibt zwar Lohnsteigerungsziele vor (Martišková/Šumichrast 2023), sie spielen aber auf Unternehmensebene keine Rolle, da die Verhandlungsparteien hier eher auf die spezifische wirtschaftliche Situation des Unternehmens fokussieren. Aufgrund der fehlenden Koordination ist es schwer, übergreifende Trends in der Automobilindustrie festzustellen.

Slowakei

Petr Pavlínek, Katarína Lukáčová

Entwicklung der Branche

Die slowakische Automobilzulieferindustrie kann auf eine lange Entwicklung zurückblicken. Eine wichtige Grundlage dieser Entwicklung war die in den 1990er Jahren vollzogene Ansiedlung starker Standorte von Automobilherstellern, die die Zulieferer nachgezogen haben. Bereits 1991 siedelte sich VW in Bratislava an und baute den dortigen Standort zu einem der leistungsstärksten Werke im Konzern aus. 2006 und 2007 folgten die Werke des PSA-Konzerns (mittlerweile Stellantis) in Trnava und das Kia-Werk in Žilina. 2018 nahm das Jaguar-Land-Rover-Werk in Nitra den Betrieb auf.

Die slowakische Regierung hat seit den 1990er Jahren die Ansiedlung ausländischer Unternehmen mit Investitionsanreizen, der Finanzierung von Infrastruktur sowie einem arbeitgeberfreundlichen Arbeitsrecht gefördert (Medžová 1999; Pavlínek 2016; Bohle/Greskovits 2006). Im Jahr 1999 verabschiedete die Regierung eine „Strategie zur Unterstützung des Eintritts ausländischer Direktinvestitionen“ (Medžová 1999). Investoren, die mindestens 5 Mio. Euro (2,5 Mio. Euro in Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit) in die Gründung neuer Produktionsbetriebe in der Slowakei investierten und zu mindestens 75 Prozent in ausländischer Hand waren, wurde eine fünfjährige Steuerbefreiung gewährt.

Sie mussten mindestens 60 Prozent der Produktion exportieren und konnten für weitere fünf Jahre 50 Prozent niedrigere Steuern auf ihre Gewinne erhalten, sofern sie zusätzlich 5 Mio. Euro (2,5 Mio. Euro in Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit) investierten (Medžová 1999). Der Körperschaftssteuersatz wurde von 40 Prozent auf 29 Prozent gesenkt.

Im Jahr 2003 führte die Regierung eine Pauschalsteuer von 19 Prozent und ein arbeitgeberfreundliches flexibles Arbeitsrecht ein (Bohle/Greskovits 2006; Duman/Kureková 2012). Die Regierung priorisierte durch das Angebot großer Investitionsanreize die Ansiedlung von Vorzeiginvestoren in der Slowakei (Pavlínek 2016). Gleichzeitig gab es praktisch keine Unterstützung für inländische Unternehmen.

2015 verabschiedete die Regierung die „Strategie für die Entwicklung der Elektromobilität“, in der die Förderung von Technologien, der Aufbau eines nationalen Netzes von Ladestationen und auch staatliche Subventionen für Elektrofahrzeuge und Pluginhybride vorgeschlagen wurden (Zábojník/Steinhauser/Král 2022).

VW Slovakia begann bereits 2013 mit der Montage des rein elektrischen e-up!. Mittlerweile werden zudem die im Werk produzierten SUV-Modelle auch in der PHEV-Variante produziert. Stellantis Trnava begann 2019 mit der Produktion von Elektrofahrzeugen und stellt auch Batterien her. Kia Žilina führte 2020 den ersten PHEV ein und plant ab 2024 mit der Produktion von Elektrofahrzeugen zu beginnen. Im Jahr 2022 hat zudem Geely-Volvo-Cars den Bau einer Fabrik für Elektrofahrzeuge angekündigt, die 2026 die Produktion aufnehmen soll (Reuters 2022a).

Neben der aktiven Anwerbung von Volvo für den Bau des Elektrofahrzeug-Montagewerks und der Suche nach einer Batterie-Gigafabrik verabschiedete die Regierung im April 2019 das Dokument mit dem Titel „Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für die nachhaltige Entwicklung der Automobilindustrie in der Slowakei, einschließlich des Zulieferernetzes“ (SMoE 2019). Nach der Verabschiedung des Dokuments richtete das Wirtschaftsministerium im April 2019 eine Arbeitsgruppe ein, um die Entwicklung der Batterieindustrie in der Slowakei zu unterstützen.

Die Slovak Battery Alliance wurde im Juni 2019 mit dem Auftrag gegründet, die Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und privaten Sektor, Innovatoren, Hochschulen und Finanzinstituten bei der Entwicklung der Batterieindustrie in der Slowakei zu fördern (SBaA 2021).

Trotz der Einführung von Elektrofahrzeugen in das Produktionsprogramm der slowakischen Automobilwerke ist zu betonen, dass für die kommenden Jahre weiterhin die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geplant ist. VW verlagert die Produktion des VW Passat und des Skoda Superb in das slowakische Werk, um in Deutschland Platz für die Produktion von Elektrofahrzeugen zu schaffen. Insgesamt vollzieht sich die Umstellung auf die Produktion von Elektrofahrzeugen in der Slowakei langsamer als in Westeuropa (PwC 2019).

Die Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge findet bislang nur (in relativ geringen Stückzahlen) bei Stellantis Trnava statt. 2022 haben zudem Porsche und Webasto Investitionen in den Aufbau von Montagewerken für Batteriesysteme angekündigt.

Seit Anfang der 1990er Jahre haben sich um die Standorte der Automobilhersteller herum Zulieferercluster aufgebaut, die einen Upgrading-Prozess durchlaufen haben. Mitte der 1990er Jahre wurden vor allem Produktionsstätten für arbeitsintensive Teile mit einem geringen Technologiebedarf errichtet („verlängerte Werkbänke“), die oft den mittelosteuropäischen Markt bedienen oder als JIT-Montagestandorte für einzelne Zulieferer fungierten. In der zweiten Hälfte der 1990er und Anfang der 2000er Jahre wurden Fertigungstiefe sowie das Produktspektrum der Werke erweitert.

Zudem wurden die Produktionsstandorte ausgebaut und bedienen nun oft mehrere Kunden, was mit einem steigenden Export nach Westeuropa (vor allem Deutschland) einherging. In der dritten Phase ab Mitte der 2000er Jahre übernahmen einige Standorte weitere Dienstleistungsfunktionen für die Konzernverbünde und es kam zu der Ansiedlung von Anpassungsentwicklung an besonders erfolgreichen Standorten. Insgesamt bleiben allerdings FuE-Aktivitäten sehr begrenzt (Pavlínek 2018; 2022b).

Die Produktion von Komponenten für den Elektroantriebsstrang spielt bislang in der slowakischen Zuliefererindustrie eine untergeordnete Rolle (PwC 2019). Die einzigen Unternehmen, die den Bau eines auf Elektromobilität ausgerichteten FuE-Zentrums angekündigt haben, sind Schaeffler und das slowakische Unternehmen InoBat Auto.

Wie Abbildung 6 zeigt, ist die Automobilzulieferindustrie stark im Nordwesten der Slowakei konzentriert, um die Standorte der Automobilhersteller in Bratislava (VW), Trnava/Trencin (Stellantis), Žilina (Kia) und Nitra (Jaguar Land Rover) herum. Insgesamt befinden sich über 200 Automobilzulieferstandorte in der Nordwestslowakei.

Abbildung 6: Anzahl der Automobilzulieferwerke nach Region in der Slowakei



Quelle: eigene Darstellung nach Angaben von SARIO (2022)

Wie Tabelle 4 zeigt, drückt sich die Präsenz von vier Automobilherstellern unterschiedlicher Herkunft auch darin aus, dass die slowakische Automobilzulieferindustrie nicht von Zulieferern eines bestimmten Landes dominiert wird. Der koreanische Hyundai-Konzern (zu dem die Kia-Marke ge-

hört) hat etliche koreanische Zulieferer in die Slowakei gezogen. Es gibt auch viele deutsche und französische Zulieferer, die die VW- und PSA-Werke beliefern.

Tabelle 4: Die zehn größten Automobilzulieferer in der Slowakei nach Umsatz (2020)

Unternehmen	Land	Standort	Umsatz	Beschäftigte
Mobis	Südkorea	Gbelany	1.226 Mio. €	2.035
Continental Matador Rubber	Deutschland	Puchov	902 Mio. €	3.171
SAS Automotive	Deutschland	Bratislava	835 Mio. €	558
Faurecia	Frankreich	Bratislava u. a.	835 Mio. €	2.616
Continental Matador Truck Tires	Deutschland	Puchov	514 Mio. €	1.568
Schaeffler Kysuce	Deutschland	Kysucke Nove Mesto	509 Mio. €	4.425
ZF Slovakia	Deutschland	Trnava u. a.	446 Mio. €	3.284
Hanon Systems Slovakia	Südkorea	Ilava	391 Mio. €	847
Schaeffler Skalica	Deutschland	Skalica	390 Mio. €	4.159
Yura Corporation	Südkorea	Lednicke Rovne u. a.	346 Mio. €	1.572

Quelle: SARIO 2022

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Die slowakische Automobilindustrie ist seit den 1990er Jahren kontinuierlich gewachsen und beschäftigte im Jahr 2020 79.000 Arbeitnehmer:innen (Eurostat 2023a). Etwa ein Drittel der Beschäftigten arbeitet für die Automobilhersteller und etwa zwei Drittel im Zuliefererbereich.

Aufgrund der überwältigenden Abhängigkeit von ausländischem Kapital werden die Entscheidungen darüber, was in der Slowakei produziert wird, in den Unternehmenszentralen im Ausland auf der Grundlage ihrer globalen Produktions-, Vertriebs- und Marketingstrategien getroffen.

Basierend auf der 2019 durchgeführten Umfrage unter 50 Automobilzulieferern in der Slowakei (PwC 2019) machten sich nur 10 Prozent der in der Slowakei ansässigen Zulieferer Sorgen über die Auswirkungen des bevorstehenden Übergangs zur Elektromobilität und nur 4 Prozent über die Auswirkungen der Digitalisierung der Produktion. Stattdessen war die größte Sorge der befragten Zulieferer die Aussicht auf höhere Arbeitskosten (Pavlínek 2020).

Die PwC-Studie kommt zu dem Schluss, dass die slowakische Automobilindustrie beim Übergang zur Elektromobilität hinter Deutschland und anderen westeuropäischen Ländern zurückbleibt (PwC 2019, S. 14). Im Jahr 2019 lieferten 37 Prozent der befragten Zulieferer keine Komponenten für die Produktion von Elektrofahrzeugen und Hybriden, während bei 42 Prozent der befragten Zulieferer der Anteil der Lieferungen für Elektrofahrzeuge und Hybride weniger als 5 Prozent der Gesamtlieferungen betrug. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass der Übergang zur Produktion von E-Fahrzeugen in der Slowakei langsamer erfolgt als in Westeuropa.

Wie in Tschechien werden auch in der Slowakei voraussichtlich länger als in Westeuropa Autos mit Verbrennungsmotoren hergestellt. So hat VW im November 2020 beschlossen, die Produktion des VW Passat und des Škoda Superb von Deutschland in die Slowakei zu verlagern, um Platz für die Produktion von Elektrofahrzeugen in Deutschland zu schaffen. Dies wird nicht nur zu einer Investition von mehr als 400 Mio. Euro und zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei VW Slovakia in Bratislava führen (VW 2021), sondern sichert auch zumindest mittelfristig Arbeitsplätze bei den Zulieferern, die Motorkomponenten aus der Slowakei liefern.

In den letzten Jahren sind die Löhne in der slowakischen Automobilindustrie deutlich gestiegen. Der durchschnittliche monatliche Nominallohn in der Automobilindustrie betrug im Jahr 2020 1.636 Euro und lag damit knapp 14 Prozent über dem nationalen Durchschnittslohn. Dies lag vor allem an den hohen Löhnen in den Regionen Bratislava und Žilina, in denen die wichtigsten Automobilcluster liegen. Hier liegen die Löhne 35 bis 40 Prozent höher als in den östlichen Teilen der Slowakei. Es gibt deutliche Unterschiede zwischen den Automobilherstellern und den Zulieferern, wobei die Ersteren teilweise fast doppelt so viel zahlen wie die Letzteren.

Die Arbeitslosigkeit in der Slowakei lag 2022 bei etwa 6 Prozent und sank 2023 auf etwa 3 Prozent, wobei vor allem in der Westslowakei massive Arbeitskräfteknappheiten festzustellen sind. Die slowakische Automobilindustrie hat auf diese Entwicklungen seit Längerem durch eine massive Ausdehnung des Einsatzes ausländischer Leiharbeiter:innen reagiert. Da die Entgelte und Beschäftigungsbedingungen der Leiharbei-

ter:innen nicht von den Kollektivvereinbarungen erfasst werden, handelt es sich um eine besonders prekäre Beschäftigung (Kahancová 2016).

Im Jahr 2019 lag der Anteil der Leiharbeiter:innen in der Slowakei bei knapp 5 Prozent und damit an der Spitze der EU (Trexima 2020). Die meisten ausländischen Arbeitskräfte kommen aus der Ukraine, Serbien, Polen und Montenegro, aber auch Arbeitskräfte aus Bangladesch, Vietnam oder Südkorea sind in einigen Unternehmen zu finden. Erlaubt ist in der Slowakei der Einsatz von Leiharbeiter:innen für einen Zeitraum von 24 Monaten, der viermal mit dem gleichen Arbeitgeber verlängert werden kann.

Die Gewerkschaftslandschaft in der slowakischen Automobilindustrie ist 2016 erschüttert worden (Lukáčová 2023). Bis dahin existierte ein Einheitsgewerkschaftsmodell wie in Deutschland: OZ KOVO war die zentrale Gewerkschaftsorganisation der Metallindustrie und verhandelte mit den Metallarbeitgebern (ZSP – Zväz strojárského priemyslu) die Branchentarifverträge. 2016 gründete sich bei VW Slovakia eine neue Betriebsorganisation unter dem Namen „Moderne Gewerkschaft“ (MO – Moderné odbory VW Slovakia), die anschließend der wenige Jahre zuvor gegründeten „Modernen Gewerkschaft der Automobil-, IT-, Handel- und Dienstleistungsbranchen“ (MO AIOS – Moderné odbory AIOS) beitrug.

Für die Gründung einer betrieblichen Gewerkschaftsorganisation werden entsprechend dem Arbeitsgesetzbuch drei Personen benötigt. Je nach Mitgliederzahl können Gewerkschaftsvertreter:innen freigestellt werden (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019). In der Automobilindustrie verfügen die betrieblichen Gewerkschaftsorganisationen (soweit es sie gibt) so gut wie immer über freigestellte Vertreter:innen. OZ KOVO hat rund 400 betriebliche Organisationen (Lukáčová 2023).

MO ist mittlerweile die Mehrheitsgewerkschaft bei VW. MO AIOS bemüht sich um den Aufbau von weiteren Organisationen in Zulieferbetrieben und hat nach eigenen Angaben Organisationen bei DHL und AutoVision als Dienstleister des VW-Werks in Bratislava. Organisationen gibt es auch bei PSA in Trnava (wo allerdings die OZ Kovo immer noch die stärkere Organisation ist), bei Schaeffler in Skalica, Eissmann in Holíč sowie bei Plastic Omnium und Schnellecke (Lukáčová 2023).

Aktivitäten der Gewerkschaftsneugründung in slowakischen Betrieben beruhen bislang vor allem auf lokaler Initiative. Interessierte Beschäftigte müssen dazu an die regionale Gewerkschaftsvertretung der OZ KOVO herantreten, die sie bei der Registrierung der Gewerkschaft und auch bei der Ausarbeitung von Forderungen bzw. von Konzepten für Tarifverträge unterstützt. Die Gewerkschaft beschäftigt dafür Rechts- und Tarifspezialist:innen (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019; Kahancová/Martišková 2023).

Diese Unterstützung wird aber vor allem während der Gewerkschaftsgründung und bei ersten Verhandlungen über Kollektivverträge geleistet – sobald eine Gewerkschaftsorganisation etabliert ist, übernimmt sie Verhandlungen ohne die Unterstützung der Zentrale und hat hier eine weitgehende Autonomie. Im Unterschied etwa zu Polen (Krzywdzinski 2009) hat die OZ KOVO keine systematischen Organizing-Aktivitäten und keine darauf spezialisierten Einheiten (Kahancová/Martišková 2023). Gelegentlich werden vom Arbeitgeber kontrollierte Gründungen von „gelben“ Gewerkschaften berichtet, so etwa 2017 bei Hella in Kočovce (bei Trenčín).

Der gewerkschaftliche Organisationsgrad (Gewerkschaftsmitglieder als Anteil aller Beschäftigten) in der Metallindustrie wird auf etwa 10 Prozent geschätzt, wobei die gut organisierten Werke der Endhersteller und mancher Zulieferer Organisationsgrade bis 75 Prozent erreichen (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019; Lukáčová 2023). Genaue Angaben über die Gewerkschaftsmitgliedschaften werden allerdings nicht veröffentlicht.

Seit der Wende Anfang der 1990er Jahre sinken die Mitgliederzahlen der slowakischen Gewerkschaften kontinuierlich (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019; Kahancová/Martišková 2023). Ein Teil des Niedergangs der Gewerkschaften hing mit der Restrukturierung und dem Zusammenbruch vieler staatlicher Unternehmen zusammen, die während der kommunistischen Zeit sehr hohe gewerkschaftliche Organisationsgrade hatten.

Mit der zunehmenden Bedeutung multinationaler Automobilunternehmen für die slowakische Wirtschaft wurden deren Praktiken der industriellen Beziehungen entscheidend für die Entwicklung der Gewerkschaften (Drahokoupil/Myant/Domonkos 2015). Hier zeigen sich große Unterschiede: Das VW-Werk in Bratislava hat einen gewerkschaftlichen Organisationsgrad von etwa 80 Prozent, während das PSA-Werk etwa 25 Prozent und das Kia-Werk etwa 20 Prozent erreichen.

Tarifverhandlungen können entsprechend dem slowakischen Arbeitsrecht auf Branchen- oder auf Unternehmensebene stattfinden (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019). Flächentarifverträge auf Branchenebene können nur von Branchengewerkschaften und Branchenorganisationen der Arbeitgeber abgeschlossen werden und gelten für alle Beschäftigten der Unternehmen, die in der Arbeitgeberorganisation Mitglied sind, unabhängig von der individuellen Gewerkschaftsmitgliedschaft der Beschäftigten.

Ein Flächentarifvertrag darf in der Slowakei, genauso wie in Deutschland, nicht gegen gesetzliche Normen verstoßen. Tarifverträge auf Unternehmens- und Betriebsebene dürfen nicht gegen einen für das jeweilige

Unternehmen bzw. den jeweiligen Betrieb geltenden Flächentarifvertrag verstoßen.

Das slowakische Arbeitsrecht beinhaltet seit 1991 die Möglichkeit der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Flächentarifverträgen – eine Regelung, die allerdings immer umstritten war und häufig modifiziert wurde (Eurofound 2015). Die Allgemeinverbindlichkeitserklärung wurde zwar vom Verfassungsgericht im März 2016 für verfassungswidrig erklärt, allerdings verabschiedete das slowakische Parlament Ende 2017 eine neue Gesetzgebung, die wieder die Möglichkeit der Allgemeinverbindlichkeitserklärung beinhaltet, aber die Bedingungen präzisiert (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019).

Ein Flächentarifvertrag kann für die gesamte Branche als allgemeinverbindlich erklärt werden, wenn die Arbeitnehmer- und die Arbeitgeberseite zustimmen (Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten sind ausgenommen). Eine Bedingung ist die Repräsentativität der Gewerkschaften: diese müssen in mindestens 30 Prozent der zu dem Arbeitgeberverband gehörigen Unternehmen vertreten sein. Diese Bedingung ist nur selten erfüllt, wodurch in der Slowakei nur 11 Prozent der Unternehmen durch Branchentarifverträge abgedeckt werden, während immerhin zwischen 22 und 25 Prozent Firmentarifverträge haben (Benedeková et al. 2019).

Bis 2016 war es auch in der Metallbranche üblich, dass die Regierung den Flächentarifvertrag auch auf jene Arbeitgeber ausdehnte, die nicht in dem ZSP organisiert waren. Diese Praxis endete 2017 im Kontext der oben beschriebenen Auseinandersetzungen um die Verfassungsmäßigkeit von Allgemeinverbindlichkeitserklärungen (Kahancová/Martišková/Sedláková 2019).

Bis 2019 blieben dennoch viele Unternehmen der Automobilbranche vom Flächentarifvertrag der Metallbranche erfasst, der allerdings eher symbolische Bedeutung hatte, da die in ihm festgeschriebenen Entgelte deutlich unter dem Entgeltniveau in der Automobilbranche lagen. Seit 2019 finden zwar immer wieder Verhandlungen statt, es ist aber nicht mehr gelungen, einen gemeinsamen Flächentarifvertrag abzuschließen.

Die meisten Tarifverträge werden auf Unternehmensebene verhandelt. Unternehmenstarifverträge decken etwa 25 Prozent der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes ab (Benedeková et al. 2019). Die Koordination der Verhandlungen von Firmentarifverträgen ist in der Automobilindustrie selten. Ein solcher Fall ergab sich zwischen der Gewerkschaft KOVO Kia Žilina und den Gewerkschaftern in den fünf Zulieferbetrieben des koreanischen Automobilherstellers (Hyundai Glovis, Hyundai Mobis, HMSK, HMSK Logistics, Adampol), die in den letzten Jahren gemeinsame Ziele für Lohnerhöhungen festlegten.

Arbeitskonflikte sind in der Slowakei sehr selten. Einen Streik nach den gesetzlichen Vorschriften auszurufen, ist recht anspruchsvoll und zeitaufwendig. Vor einem Streik müssen die Parteien ein Vermittlungs- oder Schlichtungsverfahren durchlaufen, das selbst mehr als ein Jahr dauern kann. Der vielleicht bekannteste Fall ist der sechstägige Streik im Jahr 2017 bei VW, der eine Arbeitsniederlegung beinhaltete, die zu einer 14-prozentigen Lohnerhöhung innerhalb von drei Jahren führte (Reuters 2017).

Ein anderes Beispiel ist die Demonstration und die Streikdrohung bei PSA im Jahr 2018, bei dem eine Lohnerhöhung von 70 Euro pro Monat erreicht wurde (Slovak Spectator 2018). Dies sind aber Ausnahmen. Häufiger werden Streikwarnungen genutzt, die zwar kein gesetzlich anerkanntes Instrument sind, aber in Verhandlungen eine positive Rolle spielen können.

Bei Kia beispielsweise führte eine Streikwarnung im Jahr 2018 zu der Einigung auf eine 10-prozentige Lohnerhöhung (News Now 2018). In ähnlicher Weise führte die Ankündigung eines möglichen Streiks beim Zulieferer ZKW zu einer zusätzlichen Erhöhung des jährlichen Grundlohns um 60 Euro. In mehreren Unternehmen haben Streikwarnungen auch die Sichtbarkeit der Gewerkschaften und die Mitgliederzahl erhöht.

Ungarn

Andrea Szalavetz, Tibor Meszmann

Entwicklung der Branche

Die Automobilindustrie gehört zu den wichtigsten Branchen in Ungarn und stellt allein ein Viertel der Beschäftigung und ein Drittel der Exporte des Verarbeitenden Gewerbes (Eurostat 2023a). Ungarn ist ein zentraler Zuliefererstandort, allerdings haben sich auch einige Automobilhersteller im Land angesiedelt, die im Zentrum der Automobilcluster sitzen. Wie in den anderen mittelost- und südosteuropäischen Ländern dominieren ausländische Unternehmen (Szalavetz/Sass 2023).

Die wichtigsten Automobilwerke sind jene von Audi (gegründet 1994; Produktion der Fahrzeuge Audi TT Coupé, Roadster und Q3 mit ca. 12.000 Beschäftigten in Győr), Mercedes (gegründet 2012; Produktion der B-Klasse und der CLA-Modelle mit ca. 4.500 Beschäftigten in Kecskemét) und Suzuki (gegründet 1991; Produktion der Kleinwagen Splash und Agila mit ca. 2.700 Beschäftigten in Esztergom).

Zudem soll ab 2025 die Produktion von Elektrofahrzeugen in einem neuen Werk von BMW in Debrecen anlaufen. Neben der Automobilproduktion ist Ungarn ein wichtiger Motorenstandort: Audi betreibt in Győr eine der größten Motorenfabriken der Welt, Opel produziert in Szentgotthárd Verbrennungsmotoren.

Es gibt in Ungarn keine spezifisch auf die Automobilindustrie ausgerichtete Industriepolitik. Für die Automobilindustrie relevant ist allerdings der Széchenyi-Plan Plus (2021–2027), welcher digitale Transformation, Nachhaltigkeit, Entwicklung von Humanressourcen, FuE und Innovation sowie Investitionen in den Kapazitätsausbau und die technologische Modernisierung unterstützt.

Der Fokus der Politik liegt allerdings auf einer allgemeinen Förderung von ausländischen Direktinvestitionen durch Steueranreize und weitere Fördermaßnahmen (Jürgens/Krzywdzinski 2010). Kleinere Subventionen werden dabei aus regionalen Fonds gewährt, über größere Unterstützungen entscheidet die Regierung von Fall zu Fall.

Diese Orientierung setzt sich in der im Jahre 2019 veröffentlichten ungarischen Elektromobilitätsstrategie fort (Szalavetz 2022). Der Fokus liegt auf der Attraktion neuer ausländischer Direktinvestitionen, insbesondere im Bereich der Batterieproduktion und der Elektroantriebe. Obwohl die meisten Batteriehersteller keine ungarischen Zulieferer haben, was das

Multiplikationspotenzial der Investitionen reduziert, fördert die Regierung in hohem Maße diese Ansiedlungen.

Seit 2022 bemüht sich die Regierung zudem den Aufbau von FuE-Kapazitäten in der Batterieproduktion zu fördern (Szalavetz 2022). Zusätzlich unterstützt die Regierung die Entwicklung der Elektromobilität durch den Aufbau von Ladeinfrastruktur, Kaufprämien für Elektrofahrzeuge sowie die Ausnahme der letzteren von Registrierungs- und Mautgebühren.

Insbesondere im Bereich der Batterieproduktion ist Ungarn durch Investitionen asiatischer Unternehmen zu einem zentralen Standort in Europa geworden (vgl. dazu und zu folgenden Informationen Szalavetz 2022; Szabo et al. 2023). Seit 2017 haben sich mehr als 20 globale Batterie(komponenten)hersteller angesiedelt, darunter SK Innovation, Samsung, CATL oder LG. BMW wird ab 2025 Batterien am Standort Debrecen fertigen.

Zu den wichtigsten Zulieferern, die inzwischen elektroautospezifische Komponenten in Ungarn produzieren, gehören Schaeffler, Linamar, Jabil, Bosch, Continental, Knorr Bremse, SEWS CE (Sumitomo), Thyssenkrupp sowie Valeo-Siemens eAutomotive (inzw. Valeo Auto-Electric).

Auffallend ist allerdings, dass es in der Batterieindustrie keine lokalen FuE-Aktivitäten in Ungarn gibt und damit eine vollständige Trennung zwischen der Fertigung und der Entwicklung stattfindet (Szabo et al. 2023). Ungarn ist nicht am European Battery Innovation (EuBatIn) Projekt beteiligt.

Die Automobilhersteller in Ungarn haben sich relativ schnell auf das Thema Elektromobilität eingelassen. Besonders einschneidend sind die Veränderungen im Audi Werk gewesen, wo bereits 2018 mit der Produktion von Elektromotoren begonnen wurde (Automobil-Produktion 2023). Auch Mercedes-Benz produziert seit 2021 E-Autos in Ungarn und hat Investitionen von einer Milliarde Euro für Erweiterungen des Werks und den Bau von Elektroantrieben angekündigt (Automobil-Produktion 2018).

Das amerikanische Unternehmen Rivian plant ein Werk in Kooperation mit Mercedes-Benz, zudem hat der chinesische Elektrofahrzeughersteller BYD Ende 2023 angekündigt, in Ungarn ein Werk aufzubauen (New York Times 2023).

Neben den Investitionen in Elektromobilität halten allerdings auch Investitionen in Verbrennungsmotortechnologien in Ungarn an. Zwar haben einige Spezialisten für Verbrennungsmotortechnologien (z. B. Wescast und Denso) eine Reduktion der Beschäftigung in Ungarn angekündigt, andere Unternehmen (z. B. Mahle) investieren aber weiter.

Die Ansiedlungen ausländischer Unternehmen in Ungarn haben dazu geführt, dass die Unternehmen Schwierigkeiten haben, Arbeitskräfte zu

rekrutieren und daher auf Arbeiter:innen aus der Ukraine, Vietnam, den Philippinen und der Türkei, aber auch aus China und Korea zurückgreifen. Im Samsung Werk in Göd arbeiten beispielsweise nur 94 lokale Mitarbeiter:innen, während die Hälfte der Belegschaft aus dem Ausland, hauptsächlich aus der Ukraine, stammt.

Wie in den anderen mittelosteuropäischen Ländern hat auch die ungarische Automobilzulieferindustrie seit den 1990er Jahren einen tiefgreifenden Modernisierungs- und Upgrading-Prozess durchlaufen (Szalavetz/Sass 2023). Das drückt sich auch in der Entstehung einiger FuE-Zentren in Ungarn aus, die das Land im Vergleich zu anderen mittelost- und südosteuropäischen Ländern herausheben (Sass/Szalavetz 2014). Seit 2005 betreibt Bosch in Budapest mit 3.000 Ingenieur:innen das größte FuE-Zentrum des Konzerns außerhalb Deutschlands. Zu den größeren FuE-Zentren zählen zudem die Standorte von Audi, Thyssenkrupp, Knorr-Bremse und Continental.

Darüber hinaus betreibt der Engineering-Dienstleister AVL drei Standorte in Ungarn. Dennoch bleibt das Ausmaß von Forschung und Entwicklung im Land begrenzt. Kein Batteriehersteller baut FuE-Kapazitäten im Land auf (Szalavetz 2023). Zu den wenigen auf Elektromobilität fokussierten FuE-Standorten gehört das seit 2022 im Aufbau befindliche Zentrum von Bosch in Zalaegerszeg, in das 11,4 Millionen Euro investiert werden und wo 200 Ingenieur:innen beschäftigt werden sollen.

Wie Tabelle 5 zeigt, spielen deutsche Automobilzulieferer eine besonders prominente Rolle, was mit der Bedeutung des VW-Konzerns sowie von Mercedes und zukünftig BMW im Land zusammenhängt. Allerdings gibt es auch Zulieferer weiterer Länder, insbesondere japanische Unternehmen, die für Suzuki liefern.

In der Entwicklung der ungarischen Automobilindustrie gab es Versuche, Automobilcluster zu fördern. Zu den wichtigsten gehören das um Audi und Opel herum entwickelte Pannon Automotive Cluster (PANNAC), das Central Hungarian Automotive Cluster im Umfeld von Suzuki, das AIPA Cluster um die Standorte von Knorr Bremse und Mercedes, das Vértes-Duna Járműipari Cluster um Benteler and Johnson Controls und einige weitere (Szanyi 2012).

Diese Clusterinitiativen sind allerdings nicht mehr aktiv und ihre Erfolge im Hinblick auf die Förderung lokaler Vernetzung und Entwicklung sehr begrenzt (Lengyel/Szakálné Kánó 2014). Zu identifizieren sind eher lose Agglomerationen um zentrale Automobilstandorte herum.

Tabelle 5: Die zehn größten Automobilzulieferer in Ungarn nach Umsatz (2021)

Unternehmen	Land	Umsatz	Beschäftigung
Harman Becker Kft.	Deutschland	1.830 Mio. €	3.603
Robert Bosch Elektronik Kft.	Deutschland	1.753 Mio. €	5.019
Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.	Deutschland	1.202 Mio. €	2.651
Continental Automotive Hungary Kft.	Deutschland	968 Mio. €	4.212
Schaeffler Savaria Kft.	Deutschland	744 Mio. €	3.303
Hankook Tires Kft.	Südkorea	711 Mio. €	2.763
Michelin Hungaria Kft.	Frankreich	698 Mio. €	1.287
Denso Gyártó Magyarország Kft.	Japan	640,6 Mio. €	3.488
Lear Corporation	USA	630 Mio. €	1.776
Thyssenkrupp Components	Deutschland	625 Mio. €	2.493

Quelle: eigene Zusammenstellung basierend auf Jahresberichten der Unternehmen

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Die Beschäftigung in der ungarischen Automobilindustrie ist in den letzten Jahren relativ stabil bei etwa 100.000 Personen geblieben, von denen etwa drei Viertel im Bereich der Automobilzulieferer beschäftigt werden.

Von der Transition zur Elektromobilität werden mittelfristig keine dramatischen Auswirkungen auf die Beschäftigung in der ungarischen Automobilindustrie erwartet. Erstens war Ungarn bislang sehr erfolgreich bei der Ansiedlung von Produktionswerken für Batterien und Elektroantriebskomponenten. Zweitens werden in einigen Fällen auch Verbrennungsmotorkomponenten nach Ungarn verlagert, um dort die Produktion bis zum Auslaufen der Technologie fortzuführen.

Die ungarische Regierung geht von etwa 13.800 durch die Batterieproduktion geschaffenen Arbeitsplätzen aus, während allerdings wissenschaftliche Studien betonen, dass es sich bei der Batterieherstellung um Tätigkeiten mit geringen Qualifikationen und geringer Wertschöpfung handelt, die nicht zu einem Upgrading der ungarischen Automobilindustrie beitragen (Szalavetz/Sass 2023).

In den letzten Jahren sind die Löhne in der ungarischen Automobilindustrie stagniert und der Abstand zum Mindestlohn (570 Euro für ange-

lernte Arbeitskräfte, 730 Euro für ausgebildete Arbeitskräfte) hat sich verringert. Zwar hat der Arbeitskräftemangel seit Mitte der 2010er Jahre Druck auf eine Erhöhung der Löhne ausgeübt, aber der Kostendruck sowie der Einsatz von Leiharbeit haben eine Durchsetzung von Lohnerhöhungen erschwert (Meszmann 2022). Derzeit arbeiten etwa 25.000 Leiharbeiter:innen in der Automobilindustrie. Stammten früher viele Leiharbeiter:innen aus der Ukraine, so werden sie jetzt durch Arbeiter:innen aus Kasachstan, Kirgistan, Vietnam oder den Philippinen ergänzt oder ersetzt.

Die ungarische Gewerkschaftslandschaft ist dezentralisiert. In der Autoindustrie sind vor allem der Metallgewerkschaftsbund Vasas sowie die zwei überbetrieblichen Gewerkschaftsverbände ÉTMOSZ und MTSZSZ aktiv. Die drei Gewerkschaften gehören unterschiedlichen und konkurrierenden Dachverbänden an und ihr Verhältnis untereinander ist eher feindselig. Wenn ein Unternehmen gewerkschaftlich organisiert ist, gibt es höchstwahrscheinlich mehr als eine Gewerkschaft.

Vasas hat Organisationen bei etwa 40 Betrieben der Automobilindustrie, ÉTMOSZ ist bei Thyssenkrupp, Lear und Bosch, MTSZSZ bei Magna, Mercedes, Bosch und Kühne & Nagel aktiv (Angaben basieren auf Meszmann 2023a; Originalquellen sind Gewerkschaftsnewsletter und Interviews mit Gewerkschaftern). Insgesamt ist nur eine Minderheit der Betriebe in der Automobilindustrie gewerkschaftlich organisiert.

Die Organisierungsgrade in der Autoindustrie schwanken stark, auch im Bereich der Automobilhersteller: Während bei Suzuki keine Gewerkschaft anerkannt ist, sind 40 Prozent der Beschäftigten bei Mercedes, 75 Prozent bei Audi, aber nur 15 Prozent bei Continental Gewerkschaftsmitglieder. Wenngleich die Gewerkschaften in den letzten Jahren einen stärkeren Fokus auf die Organisation von Angestellten legen, bleibt der Grad in diesem Bereich sehr gering und die Mitgliedschaft auf Produktionsarbeiter:innen konzentriert.

Die Steigerung der gewerkschaftlichen Organisation scheitert immer wieder am Widerstand der Unternehmen, der auch von der Regierung toleriert wird. Die Möglichkeit von Repressionen gegenüber Gewerkschaftsmitgliedern ergibt sich aus der gesetzlichen Vorgabe, dass Unternehmen Gewerkschaften erst anerkennen müssen, wenn diese nachweislich 10 Prozent der Belegschaft organisieren. Oftmals warten Gewerkschaften mit der offiziellen Verkündung ihrer Gründung, bis sie die 10-Prozent-Schwelle erreicht haben. Aber auch dann versuchen die Unternehmen immer wieder, die Anerkennung der Gewerkschaft anzufechten. Insbesondere asiatische Investoren verhalten sich sehr gewerkschaftsfeindlich.

In der Vergangenheit haben Gewerkschaften beispielsweise wiederholt versucht, Suzuki zur Anerkennung einer Gewerkschaft zu zwingen, zuletzt nach der Tarifoffensive der Gewerkschaft im Jahr 2019 (IndustriAll

2019). Nach der Ankündigung der Gründung einer Betriebsgewerkschaft wurde allerdings der gewählte Vertreter der Gewerkschaft sofort entlassen. Die anschließenden öffentlichen Proteste änderten nichts an der Haltung des Unternehmens.

Aufgrund der dezentralen Tarifverhandlungen auf Betriebsebene ist die Stärke der Gewerkschaft von zentraler Bedeutung. Überbetriebliche Gewerkschaftsorganisationen spielen vor allem als Quelle von Expertise und Unterstützung am Verhandlungstisch eine Rolle. Faktisch reicht die Stärke der Gewerkschaften nur in wenigen Betrieben aus, um wirklich in Tarifverhandlungen mit dem Arbeitgeber einzutreten.

Während Audi und Mercedes mit den Gewerkschaften über Lohnentwicklung, Jahresprämien und auch weitere Themen wie Beschäftigungsgarantien verhandeln, kämpfen die Gewerkschaften in den meisten Zulieferbetrieben darum, überhaupt anerkannt zu werden und etwas Druck für Lohnerhöhungen auszuüben. In der Automobilindustrie sind knapp ein Drittel der Beschäftigten von Kollektivverträgen erfasst. Dies sind vor allem die Beschäftigten der Automobilhersteller (bis auf Suzuki) sowie einiger größerer Zulieferer.

Erschwerend für die Position der Gewerkschaften ist die unklare Arbeitsteilung mit Betriebsräten im Bereich der Tarifverhandlungen. In Ungarn werden Betriebsräte von der Belegschaft gewählt und haben seit der Arbeitsrechtsreform nicht nur Aufgaben bei der Überwachung von Arbeitsrechtsvorgaben im Betrieb, sondern auch bei der Überwachung der Einhaltung von Tarifverträgen. Den Betriebsräten fehlt es aber es an Ressourcen und Druckmitteln, wenn sie nicht von den Gewerkschaften unterstützt werden, d. h. wenn es keine personellen Überschneidungen mit ihnen gibt (Borbely/Neumann 2019).

Die Schwäche der Gewerkschaften drückt sich auch darin aus, dass Streiks nur selten stattfinden. Nichtsdestotrotz hat es in den letzten Jahren einige größere Arbeitskonflikte gegeben, beginnend 2016 mit dem Automobilzulieferer Autoliv im Westen des Landes sowie bei Mercedes. Anlass waren Proteste gegen das von Gewerkschaften sogenannte „Sklavengesetz“ zur Regelung von Überstunden, dem zufolge Arbeitgeber bis zu 400 Überstunden pro Jahr anordnen können (Vágó 2019).

Der Streikhöhepunkt erfolgte mit einem massiven Streik bei Audi, der nicht nur gut organisiert und durchgeführt wurde, sondern auch von Medien und Öffentlichkeit unterstützt wurde (Automotive News Europe 2016). Die Streikwelle endete im Jahr 2019.

Nach der ersten Welle der Pandemie gab es nur noch sehr wenige Streiks: Ein Beispiel ist der Ausstand beim Zulieferer ContiTech, der sich gegen die einseitige Kündigung des Tarifvertrags richtete.

Zum Zeitpunkt dieser Studie fokussierten sich die Auseinandersetzungen auf eine 2022 eingeführte Änderung des Arbeitsrechts, die es Arbeitgebern erlaubt, krankgemeldete Beschäftigte in unbezahlten Urlaub zu schicken (Meszmann 2023a). Die Gewerkschaften versuchen derzeit, auf Unternehmensebene die Umsetzung des Gesetzes zu verhindern, indem in Tarifverträgen der Verzicht auf solche Maßnahmen festgeschrieben wird.

Rumänien

Ștefan Guga

Entwicklung der Branche

Neben der boomenden IT-Industrie ist die Automobilzulieferbranche zu einem wichtigen Pfeiler des Wirtschaftswachstums in Rumänien geworden. Insbesondere der Erwerb des traditionellen rumänischen Automobilherstellers Dacia (mit Standort in Mioveni) durch Renault im Jahr 1999 kennzeichnet den Startpunkt einer Modernisierung der Automobilbranche. 2008 übernahm zudem Ford das in den 1990er Jahren gegründete Werk des südkoreanischen Herstellers Daewoo in Craiova; im Jahr 2022 wurde das Werk von Ford-Otosan übernommen, einem Joint Venture von Ford und der türkischen Koç Holding.

Bis Mitte der 2000er Jahre waren die meisten Ansiedlungen von Automobilzulieferern in Rumänien auf die beiden Automobilwerke in Mioveni und Craiova ausgerichtet. Nach dem Beitritt Rumäniens zur EU begann aber eine große Investitionswelle von Automobilzulieferern, die nicht mehr der Follow-Customer-Logik folgte, sondern durch die niedrigen Lohnkosten in Rumänien motiviert war.

So setzte sich das rasante Wachstum der Zulieferbranche in Rumänien auch nach der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 fort, als die Produktionszahlen der Automobilhersteller in Rumänien stagnierten. Die meisten heutigen Zulieferwerke in Rumänien sind auf den Export ausgerichtet und Teil multinationaler Wertschöpfungsketten.

Mit der zunehmenden Ausrichtung der rumänischen Zulieferbranche auf den Export wandelte sich das Produktportfolio. Grundsätzlich ist die Kabelbaumproduktion immer noch der größte Bereich der Zulieferbranche und Rumänien der wichtigste europäische Standort der Kabelbaumproduktion. Kabelbäume werden in Rumänien in riesigen Werken mit jeweils mehreren Tausend Beschäftigten von Unternehmen wie Delphi, Dräxlmaier, Fujikura, Kromberg & Schubert, Leoni, Sumitomo Bordnetze oder Yazaki hergestellt.

Allerdings ist seit 2019 aufgrund der Verlagerung nach Serbien, Moldawien und in die Ukraine ein Rückgang der Beschäftigung bei der Produktion von Kabelbäumen in Rumänien festzustellen. Dennoch ist Rumänien in Europa weiterhin der wichtigste Standort für die Produktion von Kabelbäumen. Hingegen wächst in Rumänien die Produktion von Reifen. Michelin, Pirelli und Continental bauen ihre Kapazitäten in diesem Bereich aus.

Neben Kabelbäumen und Reifen werden in Rumänien auch Getriebe und ihre Komponenten (durch zwei Daimler-Werke im Kreis Alba) sowie Karosserieteile für Dacia-Modelle weltweit produziert. Insgesamt ist allerdings die Upgrading-Dynamik im Sinne einer Diversifizierung des Produktportfolios und einer Ansiedlung von komplexeren Produkten in Rumänien bislang begrenzt. Forschung und Entwicklung konzentriert sich bislang auf wenige Standorte, darunter vor allem das Renault Technology Center (ca. 2.000 Beschäftigte), die beiden Zentren von Continental in Sibiu und Iasi mit insgesamt ca. 3.000 Ingenieur:innen sowie das Entwicklungszentrum von Bosch in Cluj (ca. 1.000 Beschäftigte).

Die Transition zur Elektromobilität war zum Zeitpunkt der Studie nicht sehr weit fortgeschritten. Ford-Otosan hat angekündigt, ab 2024/25 einen kleinen Elektrovan in Craiova zu bauen (Professionalvan 2023). Dacia hingegen fokussiert weiterhin auf Verbrennungsmotoren und hybride Fahrzeuge und hat angekündigt, den Umstieg auf reine Elektrofahrzeuge so lange wie möglich zu verzögern (Automotive News Europe 2023).

Im Zuliefererbereich gibt es nur einzelne Ansiedlungen mit Bezug auf Elektromobilität: Vitesco produziert Elektroantriebskomponenten in Braşov und Timişoara (ca. 3.000 Beschäftigte); das amerikanische Unternehmen Rocktech Lithium stellt Lithium-Hydroxid in Braşov her. Mercedes hat angekündigt, in seinen rumänischen Getriebewerken ab 2024/25 Elektromotoren und Komponenten herzustellen (Romania Insider 2023).

Die langsame Transition hängt auch mit der staatlichen Politik zusammen. Die rumänische Regierung zeigt bislang kein Interesse an der Elektromobilität und es gibt keine entsprechenden Förderprogramme. Auch die rumänischen Gewerkschaften haben sich bislang mit diesem Thema nicht befasst.

Zu den zehn größten Zulieferern zählen deutsche, aber auch japanische und amerikanische Unternehmen: Dräxlmaier, Leoni, Continental, Yazaki, Sumitomo Bordnetze, Lear Corporation, TRW und andere (vgl. Tabelle 6).

Entsprechend der zunehmenden Exportorientierung der Zulieferindustrie in Rumänien sind die westlichen Landesregionen (vor allem die Kreise Timiş und Arad) zu bevorzugten Investitionsregionen für exportorientierte Werke geworden, da sie Anbindung an die Autobahn nach Ungarn bieten und somit die europäischen Automobilwerke alle innerhalb eines Tages erreichbar sind.

Der Süden des Landes ist traditionell der Standort von Dacia (Kreis Argeş) und den Zulieferern des Renault-Konzerns. Ein Teil der Zulieferer hat sich schließlich in Zentralrumänien (vor allem Kreise Braşov und Sibiu) angesiedelt, das sowohl Nähe zu den westlichen Autobahnverbindungen als auch zu dem Dacia-Standort im Süden bietet und zudem auch lange industrielle Traditionen hat.

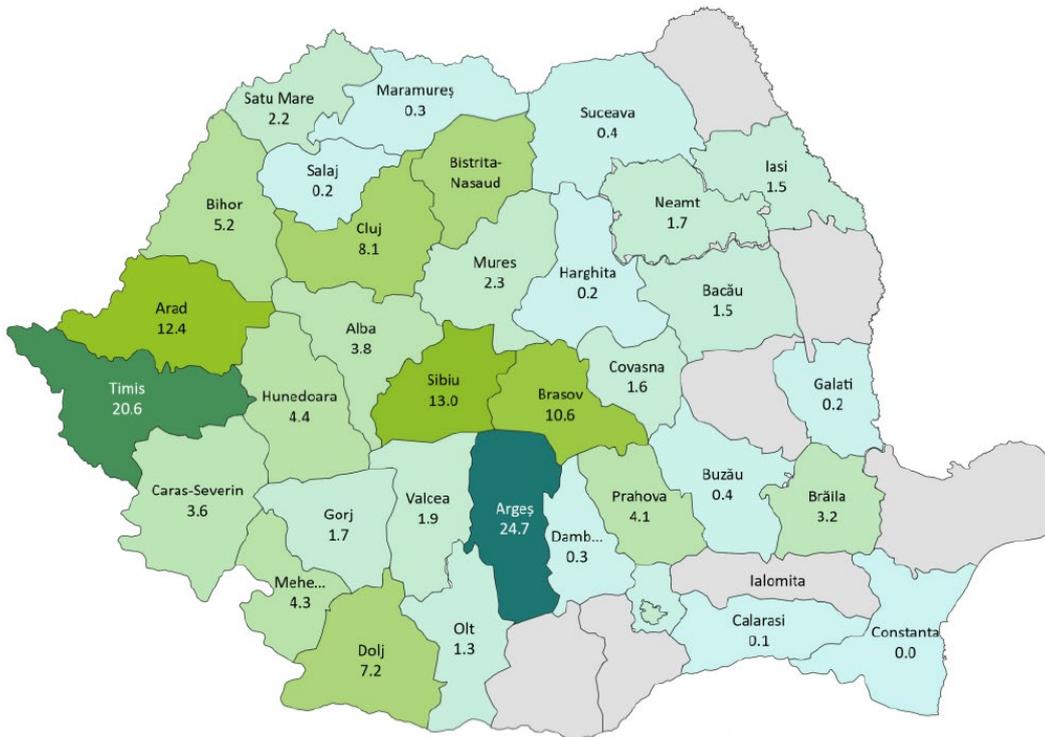
Tabelle 6: Die zehn größten Automobilzulieferer in Rumänien nach Umsatz und Beschäftigung

Counties	Turnover (M RON)						trend	Employees						trend
	2017	2018	2019	2020	2021	2017		2018	2019	2020	2021			
Leoni Bistrița-Năsăud, Arad, Argeș	3171	3147	2724	2208	2643		13958	12954	11849	11265	10707			
Continental Sibiu, Timiș	7714	8082	7710	6966	7456		9220	9708	9499	8818	8842			
Autoliv Brașov	3922	4002	3899	3411	3890		9758	9403	8581	7910	8644			
Yazaki Prahova, Arad, Brăila	2348	2778	2317	1893	1956		11322	11180	8309	7531	8568			
SE Bordnetze Caraș-Severin	781	945	1106	863	819		5891	7176	6914	7166	7125			
Joyson Safety Systems Arad, Sibiu	1377	1533	1381	1103	3262		1988	2116	1855	5300	5883			
Draxlmaier Satu Mare, Hunedoara Timiș, Argeș	823	821	732	580	607		11921	10500	8290	5826	4850			
Lear Argeș	1376	1464	1362	1157	1151		6232	5794	5248	4851	4780			
TRW Timiș, Neamț	1640	1592	2028	1884	1986		4132	4025	4352	5070	4720			
Adient Argeș, Timiș	1875	1964	1948	2011	2237		5365	4444	5437	5171	4643			

Quelle: Syndex 2023a

Süd- sowie Nordostrumänien weisen kaum Automobilzulieferer auf, mit Ausnahme des Iași-Kreises, wo Delphi und Lear größere Werke und Continental ein FuE-Zentrum errichtet haben. Abbildung 7 zeigt die geographische Verteilung der Beschäftigung in der Automobilzulieferindustrie.

Abbildung 7: Beschäftigung in der rumänischen Automobilindustrie nach Kreisen (2021, Beschäftigtenangaben in Tausend)



Quelle: Syndex 2023a

Ein wichtiger Treiber der Entwicklung der rumänischen Automobilzulieferbranche ist die staatliche Politik. Rumänien bietet auf der Grundlage konkreter Investitionsprojekte Fördermittel, die von der Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze abhängen. Zwischen 2007 und 2022 hat die rumänische Regierung die Automobilindustrie mit insgesamt 624 Mio. Euro unterstützt (Syndex 2023b).

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Nachdem die Beschäftigung in der rumänischen Automobilindustrie 2019 ihren Höhepunkt mit über 180.000 Beschäftigten erreicht hatte, ist sie 2020 auf 167.000 und 2021 auf 152.000 zurückgegangen, was vor allem mit der Verlagerung der Kabelbaumproduktion in Länder mit niedrigeren Arbeitskosten zusammenhängt (Eurostat 2023a). Rumänien ist damit das einzige Land in Mittelost- und Südosteuropa, das in den letzten Jahren einen Beschäftigungseinbruch in der Automobilindustrie erlebt hat.

Die Auswirkungen der Transition zur Elektromobilität sind bislang in der rumänischen Automobilindustrie gering, was nicht zuletzt damit zusammenhängt, dass insbesondere Dacia bislang die Einführung von Elektrofahrzeugen verzögert (und erst für die kommenden Jahre ankündigt) und Rumänien zudem stark auf Komponenten spezialisiert ist, die unabhängig vom Verbrennungsmotor sind.

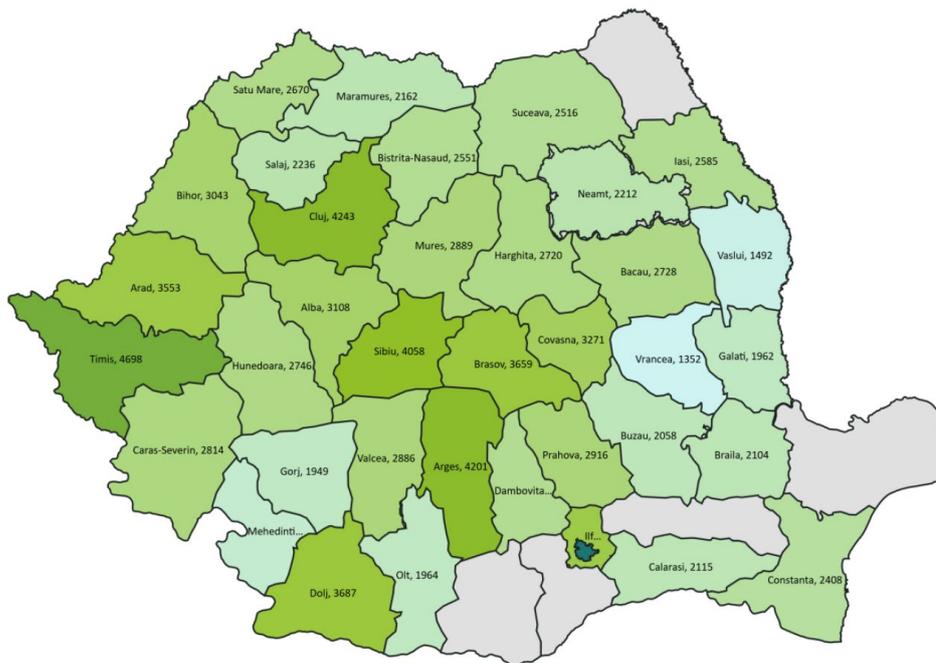
Die einzige bislang verfügbare Studie über potenzielle Auswirkungen der Elektromobilität auf Beschäftigung (CLEPA/PwC 2021) geht von etwa 56.000 antriebsbezogenen Arbeitsplätzen im Jahr 2020 aus. In einem radikalen Szenario des vollständigen Übergangs zu Elektrofahrzeugen bis 2035 würde die Beschäftigung erst einmal aufgrund der zunehmenden Produktion von Hybriden steigen, dann allerdings bis 2035 auf insgesamt etwa 20.000 antriebsbezogene Arbeitsplätze sinken.

Da Rumänien bislang kaum elektromobilitätsbezogene Investitionen angezogen hat, könnte die Arbeitsplatzbilanz der Transition also insgesamt leicht negativ ausfallen. Wird hingegen ein langsamerer Übergang zur Elektromobilität angenommen, kommt es kaum zu Beschäftigungsverlusten.

Seit Beginn der 2010er Jahre hat es stärkere Lohnsteigerungen in der rumänischen Automobilindustrie gegeben, die im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe überdurchschnittliche Löhne zahlt (vgl. Abbildung 8). Die Lohndynamik hängt dabei nicht mit Erfolgen der Gewerkschaften zusammen. Seit den 2010er Jahren ist eine Kopplung der Löhne an die Infla-

tionsentwicklung aus den Kollektivvereinbarungen entfernt worden und auch in den letzten Jahren ist es den Gewerkschaften nicht gelungen, tarifliche Abkommen über Lohnsteigerungen zu erzielen (Syndex 2023b).

Abbildung 8: Nettolöhne in der rumänischen Automobilindustrie nach Kreisen (2021, in rumänischen Leu)



Quelle: Syndex 2023a

Der zentrale Treiber der Lohnentwicklung war vielmehr die Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns sowie der Mangel an Arbeitskräften. 2023 betrug der Mindestlohn 607 Euro. Die Arbeitslosigkeit lag bei 5 bis 6 Prozent (Statista 2023).

Die Arbeitskräfteknappheit hat erhebliche Auswirkungen auf die Unternehmen. Sie fördert die Arbeitskräftefluktuation und in etlichen Unternehmen wird darüber diskutiert, ob Wachstumspläne überdacht werden müssen. Automobilzulieferer berichten jährliche Fluktuationsquoten von 10 bis 20 Prozent der Belegschaft (Syndex 2023b). In Westrumänien haben Automobilzulieferer damit begonnen, gezielt Arbeiter:innen aus den ärmeren Regionen im Südwesten oder sogar Nordosten des Landes zu rekrutieren. Diese Strategie stößt allerdings derzeit aufgrund des fehlenden Wohnraums für die Beschäftigten auf Grenzen.

Aus diesem Grund nutzen die Unternehmen häufig Leiharbeitsagenturen, die für eine provisorische Unterbringung der Beschäftigten während ihrer Einsatzzeit sorgen, was allerdings immer wieder zu Unzufriedenheit führt und das Fluktuationsproblem verschärft, denn viele Leiharbeitskräfte bleiben angesichts der schwierigen Bedingungen nicht lange. In manchen Werken stellen Leiharbeiter:innen bis zu 30 Prozent der Belegschaft (Syndex 2023b).

Es gibt erhebliche regionale Lohnunterschiede (vgl. Abbildung 8). Die Löhne sind am höchsten bei den Endherstellern und dementsprechend in den Regionen ihrer Standorte, d. h. Arges und Dolj, wo Dacia und Ford produzieren. Allerdings erreichen einige Regionen wie Cluj, Sibiu und Timiș ähnliche oder teilweise auch höhere Durchschnittslöhne, was mit der Dichte der Zulieferercluster, aber auch mit der Ansiedlung höherwertiger Produkte und Aktivitäten (z. B. FuE) zusammenhängt. An vielen anderen Standorten liegen die Löhne von Produktionsarbeiter:innen auf Mindestlohniveau.

Das Tarifvertragssystem in Rumänien wurde durch eine Reform von 2011 grundsätzlich verändert, als die bis dahin verbreiteten branchenübergreifenden Tarifverträge abgeschafft und auch die Branchentarifverträge reformiert wurden (Adăscăliței/Guga 2016). Waren bis dahin Branchentarifverträge bindend für alle Unternehmen einer Branche, so sind sie es seit 2011 nur dann, wenn die Arbeitgeberorganisationen mehr als 35 Prozent repräsentieren – was faktisch die Allgemeinverbindlichkeitsklärung der Tarifverträge unmöglich macht, denn die Reform von 2011 hatte eine Flucht der Unternehmen aus den Arbeitgeberverbänden ausgelöst und Branchentarifverträge untergraben.

Zwar würden manche Gewerkschaftsverbände die Kriterien für eine repräsentative Gewerkschaft erfüllen, allerdings fehlt ein „williger“ Arbeitgeberverband. Faktisch werden in Rumänien generell kaum noch Branchentarifverträge abgeschlossen (Adăscăliței/Guga 2016). Auch viele Automobilunternehmen wie z. B. Dacia traten aus den Arbeitgeberverbänden aus. An die Stelle der starken Zentralisierung des Tarifsystems vor 2011 ist eine fast vollständige Dezentralisierung getreten und es dominieren Unternehmenstarifverträge (Adăscăliței/Guga 2016).

Der Einfluss der Gewerkschaften auf die Lohnentwicklung ist sehr begrenzt. Das liegt erstens daran, dass die gesetzlich vorgeschriebene Streikprozedur sehr kompliziert ist und die Arbeitgeber über viele Möglichkeiten verfügen, Gewerkschaften wegen angeblich illegaler Streiks gerichtlich anzugreifen (Adăscăliței/Guga 2017). Streiks kommen daher extrem selten vor.

Zweitens ist Rumänien durch eine sehr pluralistische und fragmentierte Gewerkschaftslandschaft geprägt (Adăscăliței/Guga 2016). In der Metall-

industrie konkurrieren nicht weniger als sechs Gewerkschaftsverbände. Die dominante Gewerkschaft ist IndustriAll BNS, die 2017 aus der Fusion der Gewerkschaftsverbände FSAR und FSLI-Metal entstanden ist. IndustriAll BNS hat etwa 35.000 Mitglieder (vor allem in der Automobilindustrie). Die stärksten Mitgliederorganisationen sind die Gewerkschaften bei Dacia und Ford sowie bei größeren rumänischen Zulieferern, aber auch Gewerkschaften bei Dräxlmaier Timișoara und Hunedoara sowie bei Adient Ploiești.

Der zweitgrößte Metallgewerkschaftsverband ist FSCM (Federația Sindicatelor din Construcții de Mașini) mit etwa 20.000 Mitgliedern, die allerdings fast ausschließlich in Maschinenbauunternehmen beschäftigt sind; es gibt kaum Organisationen der FSCM in Automobilunternehmen. Der Verband Solidaritatea Metal hat etwa 15.000 Mitglieder und organisiert vor allem Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Metallurgie und der Elektronik. Organisationen der Solidaritatea Metal gibt es aber auch bei Sumitomo Bordnetze, bei Delphi und beim rumänischen Batteriezulieferer Rombat. Andere Verbände haben in den letzten Jahren an Bedeutung in der Automobilindustrie verloren.

Während die Organisationsgrade bei den Endherstellern bei ca. 80 Prozent liegen, sind viele Zulieferer (insbesondere multinationale Unternehmen wie Continental, Autoliv, Lear, TRW oder Hella) kaum organisiert (Syndex 2023b). Dementsprechend sind vor allem die Gewerkschaftsorganisationen bei den Endherstellern in der Lage, Kollektivvereinbarungen zu verhandeln. 2016 konnte basierend auf vorhandenen Informationen und eigenen Interviews mit Gewerkschaftsvertreter:innen die Existenz von betrieblichen Gewerkschaftsorganisationen in 42 Automobilzulieferwerken in Rumänien verifiziert werden (Guga et al. 2018).

In 36 Werken gibt es keine Gewerkschaften. Für 126 Werke konnten keine Informationen erlangt werden. Auch die Ermittlung der Mitgliederzahlen betrieblicher Organisationen ist schwierig, denn Betriebsgewerkschaften berichten oftmals zu niedrige Mitgliederzahlen an die Gewerkschaftsverbände, um Beiträge zu „sparen“, die sie anteilig erbringen müssten, oder der Kontakt zu Gewerkschaftsverbänden fehlt gänzlich. Der einzige jüngere Fall einer erfolgreichen Organisation ist Star Transmission (Mercedes), wo die lokale Gewerkschaft von IndustriAll Europe unterstützt wurde.

Organisation wird dadurch erschwert, dass Gewerkschaften kein Recht auf Zugang zu den Betrieben haben. Die Tatsache, dass viele Beschäftigte der Automobilzulieferwerke aufgrund der Arbeitskräfteknappheit auch aus größeren Distanzen rekrutiert werden und mit Unternehmensbussen zu ihren Arbeitsplätzen gefahren werden, reduziert zusätzlich die Kommunikationsmöglichkeiten. Die Organisationsversuche sind

zudem oft mit starkem Widerstand der Arbeitgeber konfrontiert, die mitunter zu massiven Einschüchterungsversuchen greifen (Adăscăliței/Guga 2017). Viele Gewerkschaftsorganisationen in Zulieferwerken halten sich nur kurze Zeit.

Die Schwäche der betrieblichen Gewerkschaften liegt auch an der Gesetzgebung (Trif 2014): Eine Gewerkschaft kann (entsprechend der jüngsten Reform des Arbeitsrechts in 2023) zwar bereits von zehn Gründungsmitgliedern registriert werden, ein Recht auf Anerkennung durch den Arbeitgeber und die Aushandlung von Tarifvereinbarungen haben aber nur Gewerkschaften, die mindestens 35 Prozent der Belegschaft organisieren. Bis eine Betriebsgewerkschaft also die 35-Prozent-Marke erreicht, kann sie vom Arbeitgeber einfach ignoriert werden.

Immerhin bedeutet die 2023 eingeführte 35-Prozent-Marke eine Erleichterung, denn bis dahin mussten Gewerkschaften 50 Prozent der Beschäftigten organisieren, bevor der Arbeitgeber sie anerkennen musste.

Seit 2011 gibt es in Rumänien neben Gewerkschaften auch gewählte Belegschaftsvertreter:innen auf betrieblicher Ebene. Diese können genauso wie Gewerkschaften Tarifverträge aushandeln, genießen aber keinen speziellen Kündigungsschutz und der Arbeitgeber ist auch nicht verpflichtet, ihnen Ressourcen wie Räume, Freistellungen etc. zur Verfügung zu stellen. Diese prekäre Position der Belegschaftsvertreter:innen hat sie in vielen Fällen zu einem verlängerten Arm des Managements gemacht.

Es gibt aber auch nennenswerte Ausnahmen: Bei Valeo Timișoara wurde ein sehr guter Tarifvertrag von Belegschaftsvertreter:innen ausgehandelt, die aber identisch mit der betrieblichen Gewerkschaftsführung waren. Die Gewerkschaft im Valeo-Werk lag deutlich unter einem Organisationsgrad von 50 Prozent und war nicht berechtigt, Tarifverhandlungen zu führen. Die Gewerkschaftsführung kandidierte daher erfolgreich bei den Wahlen für die Belegschaftsvertretung und konnte auf dieser Grundlage Tarifverhandlungen führen. Angesichts der hohen Hürden für die Anerkennung von Gewerkschaften werden mittlerweile über 90 Prozent der Tarifverträge von Belegschaftsvertreter:innen abgeschlossen.

Serbien

Tibor Meszmann

Entwicklung der Branche

Seit Anfang der 2000er Jahre hat der Automobilssektor in Serbien eine turbulente Entwicklung durchgemacht. Während der 2000er Jahre wuchs die Produktion langsam, nur um in der Folge der Weltwirtschaftskrise scharf einzubrechen. Ein wichtiger Einschnitt war der Einstieg von Fiat (heute Stellantis) bei dem vor dem Zusammenbruch stehenden Zastava-Werk in Kragujevac im Jahr 2008 (Meszmann 2023b).

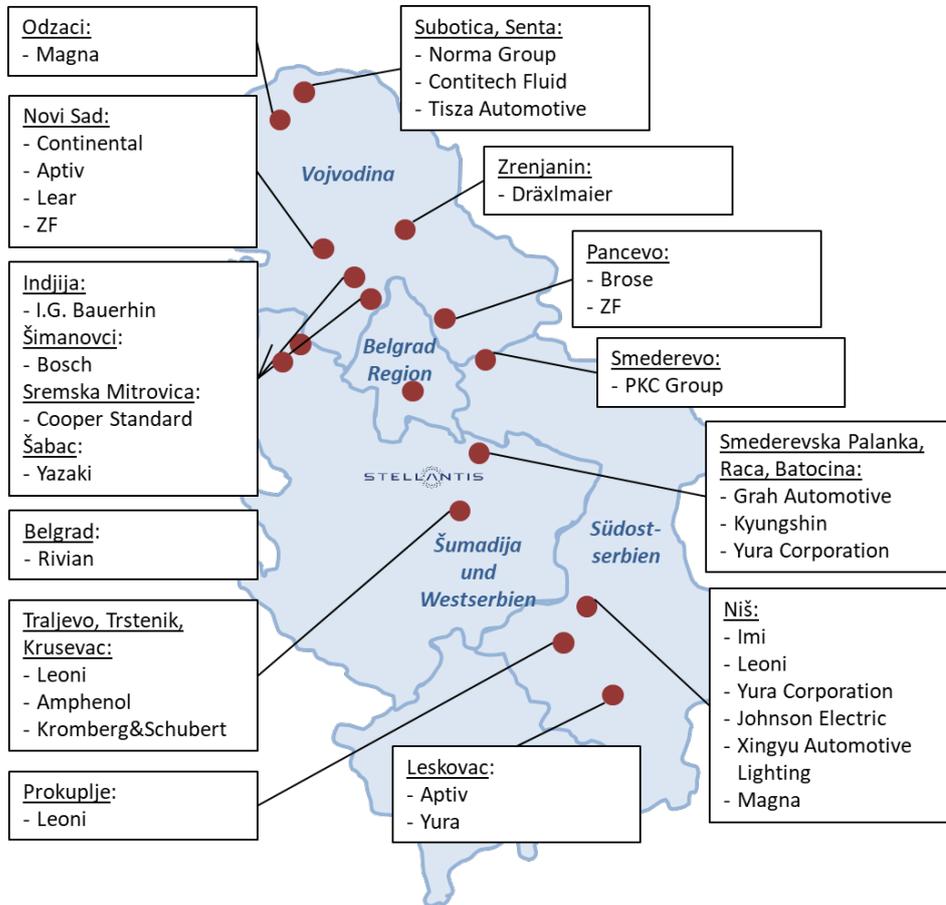
Fiat modernisierte das Werk und ist mit dem dort hergestellten Fiat500L zum größten Exporteur Serbiens aufgestiegen. Dennoch handelt es sich um ein kleines Werk, dessen Produktionsvolumen bei etwa 100.000 Fahrzeugen liegt. Stellantis hat angekündigt, ab 2024 das derzeitige Fahrzeugmodell durch ein kleines Elektrofahrzeug zu ersetzen (Balkan Green Energy News 2022).

Die 2000er Jahre waren eine Zeit der Restrukturierung großer staatlicher Industrieunternehmen. Kleine und mittlere Unternehmen wurden privatisiert oder brachen aufgrund veralteter Produkte und fehlender Liquidität zusammen.

Die andere Seite der Entwicklung war die Ansiedlung von Greenfield-Investitionen ausländischer Automobilunternehmen, bzw. die (seltener) Übernahme staatlicher Unternehmen durch ausländische Zulieferer (Meszmann 2023b). Insbesondere seit 2010 hat die serbische Regierung diese Ansiedlung durch eine Reihe von Investitionsanreizen unterstützt (Vukmirović et al. 2021). Die ausländischen Zulieferer haben sich vor allem entlang der A1-Autobahn von Subotica (und der ungarischen Grenze) bis nach Leskovac angesiedelt (vgl. Abbildung 9).

In der nordserbischen Region Vojvodina sind vor allem die Sonderwirtschaftszonen (SWZ) in Subotica und Novi Sad von Bedeutung, allerdings hat sich mittlerweile auch eine Reihe von Zulieferern in der Nähe der Belgrad-Region angesiedelt. In Šumadija-Westserbien ist vor allem Kragujevac und seine weitere Umgebung zu einem wichtigen Automobilstandort geworden. Jüngst haben auch Investitionen in Südserbien in der Umgebung von Nis zugenommen.

Abbildung 9: Automobilzulieferstandorte in Serbien (2023)



Quelle: eigene Darstellung

Bislang spielt das Thema Elektromobilität für die serbische Regierung keine Rolle, mit Ausnahme des Lithiumbergbaus, der seit kurzer Zeit kontrovers diskutiert wird. Dabei geht es um Pläne, im landwirtschaftlich geprägten Jadar-Tal westlich von Belgrad Lithium abzubauen (Dragojlo/Mladenović 2022; Reuters 2022b). Auch die serbischen Gewerkschaften haben sich bislang mit dem Thema Elektromobilität nicht befasst (Meszmann 2023b).

Die serbische Automobilindustrie weist nur wenige Standorte auf, die für Elektromobilität relevant sind. ZF stellt in Serbien Elektromotoren her und hat in Novi Sad ein Entwicklungszentrum für diesen Produktbereich aufgebaut. Zu den Ansiedlungen im Bereich Elektromobilität zählt zudem das 2022 in Belgrad eröffnete Entwicklungszentrum des amerikanischen Elektromobilitätsstartups Rivian (See News 2022).

Insgesamt ist Serbien allerdings vor allem als Standort für die Produktion von Kabelsätzen relevant. Darüber hinaus werden Teile und Komponenten für Autositze, Kunststoffteile, Metallkomponenten sowie Bremssysteme (Brose) hergestellt. Tabelle 7 gibt einen Überblick über die größten zehn Zulieferer in Serbien. Forschung und Entwicklung spielt bislang eine sehr begrenzte Rolle. Neben den beiden genannten Fällen von ZF und Rivian hat Continental ein Entwicklungszentrum mit Fokus auf Chassis- und Sicherheitstechnologien in Novi Sad etabliert.

Tabelle 7: Die zehn größten Automobilzulieferer in Serbien (2021)

Unternehmen	Standorte	Hauptprodukte	Beschäftigte
Leoni	Prokuplje, Doljevac, Niš, Kraljevo	Kabelbäume	13.077
Yura	Rača, Šumadija	Kabelbäume	6.912
Aptiv	Novi Sad, Leskovac	Kabelbäume	4.000
Dräxlmaier	Zrenjanin	Kabelbäume	3.666
PKC Wiring Systems (Motherson)	Smederevo, Pozarevac	Kabelbäume	3.400
Yazaki	Šabac, Šumadija	Kabelbäume	2.500
Magna	Odzaci, Aleksinac	Sitzbezüge	2.500
Lear	Novi Sad	Kabelbäume	2.323
Tisza Automotive	Senta	Kabelbäume	2.261
Kromberg and Schubert	Kruševac	Kabelbäume	1.700

Quelle: eigene Darstellung nach APR (2022)

Beschäftigung und industrielle Beziehungen

Die Beschäftigung in der serbischen Automobilindustrie betrug im Jahr 2020 54.000 Personen, davon arbeiteten über 90 Prozent im Zuliefererbereich (Eurostat 2023a). Von der Transition zur Elektromobilität werden ambivalente Auswirkungen auf die Beschäftigung erwartet. Auf der einen Seite gibt es in einigen Unternehmen Beschäftigungsabbau. So hat Stellantis im Zusammenhang mit der Umstellung seines serbischen Werks auf Elektrofahrzeuge die Beschäftigung massiv von etwa 2.000 auf 500

Personen reduziert (vgl. Meszmann 2023b). Aufgrund der sinkenden Produktionsmenge gingen auch Arbeitsplätze bei Stellantis-Zulieferern verloren.

Auf der anderen Seite haben Verlagerungen von Verbrennungsmotorkomponenten aus Deutschland nach Serbien zugenommen (vgl. Automobil-Produktion 2019) und auch die Verlagerung der besonders kostensensiblen Kabelbaumproduktion aus Rumänien nach Serbien hält weiter an. Insgesamt wird aufgrund dieser Konstellation mittelfristig eine positive Beschäftigungsentwicklung erwartet (Meszmann 2023b).

Bis Mitte der 2010er Jahre verhinderte die hohe Arbeitslosigkeit von bis zu 25 Prozent einen Anstieg der Löhne in der serbischen Automobilindustrie – 2022 war die Arbeitslosigkeit allerdings auf 9 Prozent gesunken (Statista 2024a). Der jährlich zwischen Regierung und Vertreter:innen der Sozialpartner ausgehandelte Mindestlohn wurde zu einer zentralen Orientierungsmarke. In den letzten Jahren waren die Erhöhungen erheblich, z. B. knapp 7 Prozent im Jahr 2021 und 9 Prozent im Jahr 2022. Für 2024 ist eine Erhöhung um 17 Prozent angekündigt, womit der Mindestlohn auf etwas über 400 Euro steigen würde (wageIndicator.org 2023).

Produktionsarbeiter:innen bei Kabelbaumherstellern verdienen etwa auf Mindestlohnniveau, während sie in anderen Unternehmen 500 bis 550 Euro pro Monat erreichen können (Meszmann 2023b). Durch diese Situation bestimmt die Mindestlohnentwicklung die Lohndynamik in der serbischen Automobilindustrie.

Der Einfluss der Gewerkschaften auf die Lohnentwicklung ist sehr begrenzt und die Gewerkschaften befinden sich in einer Krise (Meszmann 2022). Ähnlich wie im rumänischen Fall ist auch die Gewerkschaftslandschaft in der serbischen Metallindustrie stark fragmentiert. In der Automobilbranche dominieren zwei sektorale Gewerkschaften: UGM Metalaca Nezavisnost sowie SSMS (Samostalni sindikata metalaca Srbije), die jeweils zu einem übergeordneten Gewerkschaftsverband gehören. In manchen Werken konnten sich zudem Sloga und Industrijski sindikat verankern, wobei es sich bei den letzten beiden um Splitterorganisationen ohne größere Bedeutung handelt.

Der gewerkschaftliche Organisationsgrad liegt bei 15 bis 20 Prozent, wobei vor allem die Werke der deutschen und französischen Unternehmen im Norden Serbiens organisiert sind (und teilweise einen Organisationsgrad bis 40 Prozent erreichen), während die Gewerkschaften im Fall der eher im Süden Serbiens konzentrierten Standorte von asiatischen Unternehmen, aber auch im Fall der Stellantis-Gruppe von starkem Widerstand gegen Gewerkschaftsgründungen berichten (Meszmann 2023b).

UGM Metalaca Nezavisnost organisiert den Metallsektor (Meszmann 2023b) und ist relativ gut ausgestattet, denn sie erhält 44 Prozent der Mit-

gliedsbeiträge (35 Prozent verbleiben auf betrieblicher Ebene und 21 Prozent erhält die Verbandszentrale). Die Branchengewerkschaft versucht, die Aktivitäten auf betrieblicher Ebene zu koordinieren; so muss etwa auch bei betrieblichen Tarifverhandlungen immer eine Vertretung der Branchenstruktur präsent sein. Allerdings macht die starke Zentralisierung der Gewerkschaft die Organisation etwas schwerfällig, denn alle Aktivitäten werden von Belgrad aus koordiniert.

Im Falle von SSMS dominiert die betriebliche Struktur, während die zentrale Organisation schwächer ist (Meszmann 2023b). 50 Prozent der Mitgliedsbeiträge verbleiben in den betrieblichen Gewerkschaftsorganisationen, 20 Prozent gehen an die kommunalen Gewerkschaftsstrukturen und 10 Prozent an die Region; die restlichen 20 Prozent finanzieren die nationale Gewerkschaftszentrale.

Kommunale und regionale Gewerkschaftskomitees haben Branchenausschüsse, allerdings ist die Aktivität dieser Ausschüsse je nach Stadt und Region sehr unterschiedlich. Während in manchen Städten sehr aktive Organisations- und Koordinationsaktivitäten auf Branchenebene stattfinden, fehlt dies in anderen Regionen gänzlich. Insgesamt haben allerdings betriebliche Organisationen der SSMS größere Freiräume gegenüber dem Verband als im Fall der Nezavisnost.

In Serbien dominieren betriebliche Tarifverträge (vgl. zum Folgenden Ladjevac 2017). Zwar sind auch Branchentarifverträge möglich, allerdings können diese nur von Arbeitgeberorganisationen abgeschlossen werden, die mindestens 10 Prozent aller Unternehmen in einer Branche organisieren – solche Arbeitgeberverbände gibt es in Serbien nur im öffentlichen Sektor. Es gibt zudem auch die Möglichkeit der Allgemeinverbindlichkeitsklärung von Branchentarifverträgen, aber das gilt nur für solche, die von „repräsentativen“ Arbeitgebervereinigungen und Gewerkschaften abgeschlossen wurden, die mindestens 50 Prozent der Beschäftigten einer Branche repräsentieren.

Arbeitskonflikte sind in der serbischen Automobilindustrie in den letzten Jahren rar gewesen (Stojiljković 2019). Insbesondere der erfolglose Streik der Fiat-Beschäftigten im Kragujevac-Werk im Jahr 2017, der mit dem Ziel der Erreichung von Lohnerhöhungen begonnen worden war, hat weiter zur Entmutigung gewerkschaftlicher Streikaktivitäten beigetragen (Meszmann 2023b). Auch die Proteste gegen die von Stellantis im Kontext der Transition des Kragujevac-Werks zu Elektrofahrzeugen angekündigten Entlassungen hatten keinen Erfolg.

In einem anderen Stellantis-Werk, FIAT Plastic, fand 2021 ein einjähriger Streik statt, als das Unternehmen den bezahlten Urlaub um 50 Prozent reduzierte und aus dem Tarifvertrag ausstieg. Das Unternehmen reagierte (vermutlich gesetzeswidrig) mit einer physischen Verlagerung der

Maschinen an einen anderen Ort und der Rekrutierung einer neuen Belegschaft. Den Gewerkschaften wurde der Zutritt zum Betrieb verboten. Insgesamt ist eine Atmosphäre der Angst in der serbischen Automobilindustrie festzustellen, die gewerkschaftliche Organisation und Mobilisierung bei Konflikten verhindert (Meszmann 2022).

Schlussfolgerungen

Martin Krzywdzinski

Die Transition zur Elektromobilität verläuft in Mittelost- und Südosteuropa langsamer als in Deutschland. Es wird erwartet, dass die mittelost- und südosteuropäischen Automobilwerke länger an der Verbrennungsmotortechnologie festhalten werden und dass es zu Verlagerungen von Verbrennungsmotorkomponenten aus Deutschland nach Mittelost- und Südosteuropa kommt, um in der letzten Phase dieser Technologie die Arbeitskostenvorteile der Region zu nutzen. Das führt dazu, dass mittelfristig keine dramatischen Auswirkungen der Elektromobilität auf die Beschäftigung in Mittelost- und Südosteuropa erwartet werden.

Die Regierungen der mittelost- und südosteuropäischen Staaten gehen mit dem Thema Elektromobilität unterschiedlich um. Insbesondere Polen und Ungarn, aber auch die Slowakei, versuchen, sehr aktiv Investitionen in Batteriewerke und die Produktion von Komponenten für Elektroantriebe anzuziehen. Polen und Ungarn waren im Hinblick auf den Aufbau von Standorten chinesischer und koreanischer Unternehmen sehr erfolgreich. Dies trägt zu den insgesamt positiven Erwartungen im Hinblick auf die Beschäftigungseffekte der Elektromobilität bei.

Eher passiv verhalten sich die tschechische, die rumänische und die serbische Regierung. Tschechien verfügt allerdings (ähnlich wie die anderen mittelosteuropäischen Länder Ungarn, Polen und die Slowakei) über eine starke Automobilzulieferindustrie, die um eine Reihe gut etablierter Automobilwerke geclustert ist.

Die Standorte haben in einem über zwanzigjährigen Entwicklungsprozess ein komplexeres Produktportfolio, effiziente Prozesse und teilweise auch nicht unmittelbar auf die Produktion ausgerichtete Funktionen, wie beispielsweise Anpassungsentwicklung von Produkten, aufgebaut. Einfache, arbeitsintensive und vor allem über den Preis konkurrierende Produkte – wie etwa Kabelbäume – sind bereits aus Tschechien in Länder wie Rumänien verlagert worden. Diese Stärke der Industrie verbunden mit anhaltend niedrigen Arbeitskosten macht das Land weiterhin attraktiv für Investitionen.

Die rumänische Automobilzulieferindustrie ist hingegen immer noch auf besonders arbeitsintensive und stark auf Lohnkostenvorteile ausgerichtete Produkte spezialisiert. Rumänien ist derzeit der zentrale Standort für die Kabelbaumproduktion in Europa. Kabelbäume sind ein Produkt,

dessen Produktion leicht zu verlagern ist – und Rumänien erlebt tatsächlich derzeit eine Verlagerungswelle, unter anderem nach Serbien.

Aufgrund der angespannten Arbeitsmarktlage und der steigenden Löhne sind Verlagerungsdrohungen in rumänischen Automobilzulieferunternehmen keine Ausnahmeerscheinung. Die serbische Automobilzulieferindustrie selbst ist relativ jung und noch fast vollständig von einfachen und arbeitsintensiven Produkten dominiert.

Insgesamt verändert somit die Transition zur Elektromobilität nicht wesentlich die Handlungsbedingungen der Gewerkschaften. Keine der mittelost- und südosteuropäischen Gewerkschaften entwickelt dementsprechend eigene Strategien zum Umgang mit der Elektromobilität.

Die Handlungsbedingungen bleiben für die Gewerkschaften insgesamt schwierig und es gibt nur sehr geringe Erfolge bei der Organisierung der neuen Automobilzuliefererwerke. Branchenweite Koordination der betrieblichen Organisationen ist in allen mittelost- und südosteuropäischen Ländern relativ schwach ausgeprägt. Übergreifende Probleme zeigen sich im Hinblick auf

- den Widerstand der Arbeitgeber gegen die Entstehung gewerkschaftlicher Interessenvertretungen;
- fehlende Zugangsrechte der Gewerkschaften zu Betrieben, die eine Kontaktaufnahme zu den Beschäftigten enorm erschweren;
- die Sozialstruktur vieler neuer Automobilzuliefererwerke, die Beschäftigte aus ländlich geprägten Regionen in einem großen Umkreis der Werke rekrutieren und mit unternehmenseigenen Busflotten zur Arbeit bringen – diese „Streuung“ der Beschäftigten macht eine Kontaktaufnahme durch Gewerkschaften noch schwieriger;
- die teilweise hohen Hürden für die Anerkennung der Gewerkschaften durch die Arbeitgeber, insbesondere in Rumänien;
- fehlende Ressourcen und Organisationserfahrungen der Gewerkschaftsverbände, die auf der betrieblichen Ebene Zweifel am Nutzen der (Branchen-)Gewerkschaftsverbände nähren, was wiederum zur Schwächung der überbetrieblichen Strukturen beiträgt.

Es sind weniger die Gewerkschaften als vor allem die ausgeprägten Arbeitskräfteknappheiten in der Region und die Entwicklung der Mindestlöhne, die die Entgeltdynamik bestimmen. Insbesondere in Mitteleuropa ist die Arbeitslosigkeit unter 5 Prozent gesunken. Unternehmen suchen dringend nach Arbeitskräften und ohne eine starke Migration aus der Ukraine und anderen Ländern wäre der Problemdruck noch größer.

Dennoch bleibt die Lohndynamik insgesamt verhalten. Tschechien und die Slowakei haben den Lohnabstand zu Deutschland etwas verringert, dennoch betragen die Löhne nur ca. ein Drittel des deutschen Niveaus. In Polen und Ungarn verharren die Entgelte aber seit längerem bei ca. einem Viertel des deutschen Niveaus; Rumänien und Serbien liegen noch deutlich darunter.

Literatur

- Adăscăliței, Dragoș; Guga, Ștefan (2016): Coming apart or joining hands? The crisis and current dilemmas of the Romanian trade union movement. In: Pulignano, Valeria; Köhler, Holm-Detlef; Stewart, Paul (Hg.): Employment relations in an era of change, Brüssel: ETUI, S. 37–55.
- Adăscăliței, Dragoș; Guga, Ștefan (2017): Negotiating agency and structure: Trade union organizing strategies in a hostile environment. In: Economic and industrial democracy 38(3), S. 473–494.
- Adăscăliței, Dragoș; Guga, Ștefan (2020): Tensions in the periphery: Dependence and the trajectory of a low-cost productive model in the Central and Eastern European automotive industry. In: European Urban and Regional Studies 27(1), S. 18–34.
- APR – Agencija za privredne registre (2022): Izveštaj o Sto naj Pivrednih društava 2021, Belgrad.
- Automobil-Produktion (2018): Mercedes-Benz investiert 1 Mrd Euro in Pkw-Werk in Ungarn, www.automobil-produktion.de/management/mercedes-benz-investiert-1-mrd-euro-in-pkw-werk-in-ungarn-130.html (abgerufen am 21.2.2024).
- Automobil-Produktion (2019): Brose investiert in Standort in Serbien, www.automobil-produktion.de/management/brose-investiert-in-standort-in-serbien-217.html (abgerufen am 21.2.2024).
- Automobil-Produktion (2023): Audi startet Motorenproduktion für die PPE, www.automobil-produktion.de/produktion/audi-startet-motoren-produktion-fuer-die-ppe-856.html (abgerufen am 21.2.2024).
- Automotive News Europe (2016): Audi workers strike over wages gap highlights salary strain in eastern Europe, <https://europe.autonews.com/automakers/audi-workers-strike-over-wages-gap-highlights-salary-strain-eastern-europe> (abgerufen am 21.2.2024).
- Automotive News Europe (2023): Dacia to stick with combustion engines beyond 2030, <https://europe.autonews.com/automakers/dacia-stick-combustion-engines-beyond-2030> (abgerufen am 21.2.2024).
- AutoSAP (2022): Průměrně mzdy a počty zaměstnanců 2021/2020 [interner unveröffentlicher Bericht], Prag.
- Balkan Green Energy News (2022): Stellantis to make electric cars from 2024 in Kragujevac in Serbia, <https://balkangreenenergynews.com/stellantis-to-make-electric-cars-from-2024-in-kragujevac-in-serbia/> (abgerufen am 21.2.2024).

- BCG – Boston Consulting Group (2022): Czech Automotive Industry in Transition. Potential Job Impacts of Electromobility in the Next Decade, www.europeum.org/data/articles/20220523-e-mobility-report-czech-rep-full-results-vupdated.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Benedeková, Monika; Drobný, Michal; Bartovicová, Martina; Kasanová, Mária; Stolárová, Ivana; Krabáč, Jozef (2019): Extenzia kolektívnych zmlúv vyššieho stupňa: princíp, realizácia, dopady [Extension of higher-level collective agreements: Principles, Implementation, Impact], Bratislava: Confederation of Trade Unions of the Slovak Republic, www.kozsr.sk/wp-content/uploads/2020/06/Extenzia-kolekt%C3%ADvnych-zml%C3%BAv-vy%C5%A1%C5%A1ieho-stup%C5%88a.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Bohle, Dorothee; Greskovits, Béla (2006): Capitalism without compromise: Strong business and weak labor in Eastern Europe's new transnational industries. In: Studies in Comparative International Development 41(1), S. 3–25.
- Borbély, Szilvia; Neumann, László (2019): Neglected by the State: the Hungarian Experience with Collective Bargaining. In: Müller, Torsten; Vandaele, Kurt; Waddington, Jeremy (Hg.): Collective bargaining in Europe: Towards an Endgame, Vol. 2, Brüssel: ETUI, S. 295–314.
- Česká televize (2021): 90' ČT24. Vzestup elektromobilů, Prag: Czech Public Television, www.ceskatelevize.cz/porady/11412378947-90-ct24/221411058130818/ (abgerufen am 21.2.2024).
- CLEPA/PwC – European Association of Automotive Suppliers; PwC Strategy& GmbH (2021): Electric Vehicle Transition Impact Report 2020–2040, Brüssel, <https://clepa.eu/wp-content/uploads/2021/12/Electric-Vehicle-Transition-Impact-Report-2020-2040.pdf> (abgerufen am 21.2.2024).
- Czarzasty, Jan (2019): Collective bargaining in Poland: a near-death experience. In: Müller, Torsten; Vandaele, Kurt; Waddington, Jeremy (Hg.): Collective bargaining in Europe: Towards an Endgame, Vol. 2, Brüssel: ETUI, S. 465–481.
- CzechInvest (2023): Automotive industry supplier database, Prague.
- Domański, Bolesław; Guzik, Robert; Gwosdz, Krzysztof (2017): The new international division of labour and the changing role of the periphery: the case of the Polish automotive industry. In: Tamasy, Christine; Taylor, Mike (Hg.): Globalising worlds and new economic configurations, New York: Routledge, S. 85–99.
- Domański, Bolesław; Gwosdz, Krzysztof (2023): The transformation of the Polish automotive supplier industry (unveröffentlichter Bericht).

- Domański, Bolesław; Guzik, Robert; Gwosdz, Krzysztof; Kołoś, Arkadiusz; Taczanowski, Jakub (2016): European semi-periphery under environmental pressure: the case of urban public bus transportation and private bus-makers in Poland. In: International Journal of Automotive Technology and Management 16(3), S. 301–318.
- Dragojlo, Saša; Mladenović, Ivica (2022): Serbia's lithium is Rio Tinto's perfect project. In: Le Monde Diplomatique, November 2022, <https://mondediplo.com/2022/11/10serbia> (abgerufen am 21.2.2024).
- Drahokoupil, Jan; Myant, Martin; Domonkos, Stefan (2015): The politics of flexibility: Employment practices in automotive multinationals in Central and Eastern Europe. In: European Journal of Industrial Relations 21(3), S. 223–240.
- Drive (2016): Hyundai's Czech Workers Threaten Strike, www.drive.com.au/news/hyundais-czech-workers-threaten-strike-20091207-14b4/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Duman, Anil; Kureková, Lucia (2012): The role of state in development of socio-economic models in Hungary and Slovakia: the case of industrial policy. In: Journal of European Public Policy 19(8), S. 1207–1228.
- Eurofound (2015): Slovakia: Extension of multi-employer collective agreements marks a turning point, www.eurofound.europa.eu/publications/article/2015/slovakia-extension-of-multi-employer-collective-agreements-marks-a-turning-point (abgerufen am 21.2.2024).
- Eurostat (2023a): Annual detailed enterprise statistics for industry (NACE Rev. 2, B-E). Online data code sbs_na_ind_r2, Luxemburg, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/SBS_NA_IND_R2/default/table?lang=en (abgerufen am 5.2.2024).
- Eurostat (2023b): EU trade since 1988 by HS2-4-6 and CN8, DS-045409, Luxemburg, <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/view/ds-045409> (abgerufen am 5.2.2024).
- IAO/DRL-FK/IMU – Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt / Institut für Fahrzeugkonzepte; IMU Institut (2012): Elektromobilität und Beschäftigung. Wirkungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf Beschäftigung und Standortumgebung (ELAB), www.muse.iao.fraunhofer.de/content/dam/iao/images/iao-news/ELAB_Abschlussbericht.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Frigant, Vincent; Miollan, Stéphane (2014): The geographical restructuring of the European automobile industry in the 2000s. MPRA Paper No. 53509, München: MPRA.

- Frost & Sullivan / SDCM (Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych) (2018): Barometr rynku części motoryzacyjnych w Polsce, Warszawa.
- Gažo, Patrik; Martišková, Monika; Smith, Thomas (2022): The transformation of the Slovak and Czech automotive industries: stakeholders' perspectives and barriers towards an ecological mobility industry. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 22(2), S. 202–221.
- Guga, Ștefan; Martišková, Monika; Meszmann, Tibor; Krzywdzinski, Martin (2018): Beschäftigung und gewerkschaftliche Organisation in der Automobilzulieferindustrie in der Slowakei. In: Rumänien und Serbien, Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- GUS – Główny Urząd Statystyczny (2019): Partnerzy dialogu społecznego – organizacje pracodawców i związki zawodowe w 2018r, Warszawa, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/gospodarka-spoeczna-wolontariat/gospodarka-spoeczna-trzeci-sektor/partnerzy-dialogu-spoecznego-zwiazki-zawodowe-i-organizacje-pracodawcow-wyniki-wstepne,16,1.html> (abgerufen am 21.2.2024).
- Guzik, Robert; Domański, Bolesław; Gwosdz, Krzysztof (2020): Automotive industry dynamics in Central Europe. In: Covarrubias V., Alex; Ramírez Perez, Sigfrido M. (Hg.): *New frontiers of the automobile industry: exploring geographies, technology, and institutional challenges*, Cham: Springer International Publishing, S. 377–397.
- Gwosdz, Krzysztof; Micek, Grzegorz; Kocaj, Arkadiusz; Sobala-Gwosdz, Agnieszka; Świgost-Kapocsi, Agnieszka (2020): Industry 4.0 and the prospects for domestic automotive suppliers in Poland. In: Draho-koupil, Jan (Hg.): *The challenge of digital transformation in the automotive industry: jobs, upgrading and the prospects for development*, Brüssel: ETUI, S. 89–105.
- IndustriAll (2019): Suzuki workers continue their fight for union rights, <https://industrial-europe.eu/Article/358> (abgerufen am 21.2.2024).
- Jürgens, Ulrich; Krzywdzinski, Martin (2010): *Die neue Ost-West-Arbeitsteilung. Arbeitsmodelle und industrielle Beziehungen in der europäischen Automobilindustrie*, Frankfurt am Main: Campus.
- Kahancová, Marta (2016): *The Rise of the Dual Labour Market: Fighting Precarious Employment in the New Member States through Industrial Relations (PRECARIR)*. Country report: Slovakia. CELSI Research Report No. 19, Bratislava: CELSI, <https://celsi.sk/media/research-reports/RR19.pdf> (abgerufen am 21.2.2024).

- Kahancová, Marta; Martišková, Monika (2023), Strengthening legislation, weakening collective bargaining? Two faces of trade union strategies in Czechia and Slovakia, in: *European Journal of Industrial Relations* 29(1), S. 63–81.
- Kahancová, Marta; Martišková, Monika; Sedláková, Mária (2019): Slovakia: between coordination and fragmentation. In: Müller, Torsten; Vandaele, Kurt; Waddington, Jeremy (Hg.): *Collective Bargaining in Europe: Towards an Endgame*, Brüssel: ETUI, S. 545–562.
- Kohl, Heribert; Platzer, Hans-Wolfgang (2003): *Arbeitsbeziehungen in Mitteleuropa. Die acht EU-Beitrittsländer im Vergleich*, Baden-Baden: Nomos.
- Krzywdzinski, Martin (2009): Organisatorischer Wandel von Gewerkschaften in postkommunistischen Ländern. Der Fall der Solidarność. In: *Industrielle Beziehungen* 16(1), S. 25–45.
- Krzywdzinski, Martin (2017): Automation, skill requirements and labour-use strategies: high-wage and low-wage approaches to high-tech manufacturing in the automotive industry. In: *New Technology, Work and Employment* 32(3), S. 247–267.
- Krzywdzinski, Martin; Schwarz-Kocher, Martin; Korflür, Inger; Löckener, Ralf; Schröder, Axel (2016): *Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie. Befragung von Arbeitnehmervertretern in Deutschland und Mitteleuropa. Version 1.01 (unveröffentlichter Datensatz)*, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Ladjevac, Bojan (2017): *Trade Unions in Serbia on the Move?*, Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung, <https://library.fes.de/pdf-files/id-moe/13087.pdf> (abgerufen am 21.2.2024).
- Lechowski, Grzegorz (2018): Beyond “dependent development” in a high-tech industry? The interplay between domestic institutions and transnational sectoral governance in the trajectories of emerging Polish IT firms. WZB Discussion Paper SP III 2018-302, Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Lengyel, Balázs; Szakálné Kanó, Izabella (2014): Regional economic growth in Hungary 1998–2005: What does really matter in clusters? In: *Acta Economica* 64(3), S. 257–285.
- Lukáčová, Katarína (2023): *Report on employment, working conditions and industrial relations in the automotive sector in Slovakia (unveröffentlichter Bericht)*.
- Martišková, Monika (2023): *Report on employment, working conditions and industrial relations in the automotive sector in Czechia (unveröffentlichter Bericht)*.

- Martišková, Monika; Kahancová, Marta; Kostolný, Jakub (2021): Negotiating wage (in)equality: changing union strategies in high wage and low wage sectors in Czechia and Slovakia. In: *Transfer: European Review of Labour and Research* 27(1), S. 75–96.
- Martišková, Monika; Šumichrast, Adam (2022): Bargaining for working conditions and social rights of migrant workers in Central East European countries (BARMIG). National report Czechia, <https://phavi.umcs.pl/at/attachments/2022/0321/133827-barmig-czechia-final.pdf> (abgerufen am 21.2.2024).
- Martišková, Monika; Šumichrast, Adam (2023): Czechia: Trade unions escaping marginalization. In: Waddington, Jeremy; Müller, Torsten; Vandaele, Kurt (Hg.): *Trade Unions in the European Union*, Frankfurt am Main: Peter Lang, S. 281–321.
- Medžová, Andrea (1999): Stratégia podpory vstupu zahraničných investícií je len o málo konkrétnejšia ako balíček ekonomických opatrení (Strategy of support for the entry of foreign investment is only a little more specific than the package of economic measures), *E-Trend*, 17.3.1999.
- Meszmann, Tibor (2022): BARMIG: National Report Hungary. CELSI research report No. 45, Bratislava: CELSI.
- Meszmann, Tibor (2023a): Trade unions, wages, employment development and collective bargaining in Hungarian automotive (unveröffentlichter Bericht).
- Meszmann, Tibor (2023b): The automotive industry in Serbia: structure and changes due to electromobility, trade unions, wage developments, and collective bargaining (unveröffentlichter Bericht).
- MICR – Ministerstvo vnitra České republiky (2021): Report on the situation in the area of migration and integration of foreigners in the Czech Republic, Prag, www.mvcr.cz/migrace/soubor/zprava-o-situaci-v-oblasti-migrace-a-integrace-cizincu-na-uzemi-ceske-republiky-v-roce-2020.aspx (abgerufen am 21.2.2024).
- Ministerstvo Průmyslu a Obchodu (2015): National Action Plan for Clean Mobility, Prag, https://climate-laws.org/documents/czech-national-action-plan-for-clean-mobility_f1e2?id=czech-national-action-plan-for-clean-mobility_685c (abgerufen am 21.2.2024).
- Mrozowicki, Adam (2011): *Coping with Social Change: Life Strategies of Workers in Poland's New Capitalism*, Leuven: Leuven University Press.
- Myant, Martin (2019): Czechia: bargaining supplements legal protection. In: Müller, Torsten; Vandaele, Kurt; Waddington, Jeremy (Hg.): *Collective bargaining in Europe: Towards an endgame*, Vol. I, Brüssel: ETUI, S. 131–149.

- News Now (2018): Kia Trade Unionists Declare Strike Alert, <https://newsnow.tasr.sk/kia-trade-unionists-declare-strike-alert/> (abgerufen am 21.2.2024).
- New York Times (2023): BYD, a Chinese Powerhouse in Electric Cars, Will Build a Plant in Hungary, www.nytimes.com/2023/12/22/business/byd-china-hungary.html (abgerufen am 21.2.2024).
- OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (2023): 2022 Production Statistics, Paris, www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Pavlínek, Petr (1998): Foreign Direct Investment in the Czech Republic. In: *The Professional Geographer* 50(1), S. 71–85.
- Pavlínek, Petr; Smith, Adrian (1998): Internationalization and Embeddedness in East-Central European Transition: The Contrasting Geographies of Inward Investment in the Czech and Slovak Republics. In: *Regional Studies* 32(7), S. 619–638.
- Pavlínek, Petr (2002): The Role of Foreign Direct Investment in the Privatisation and Restructuring of the Czech Motor Industry. In: *Post-Communist Economies* 14(3), S. 359–379.
- Pavlínek, Petr (2008): *A Successful Transformation?: Restructuring of the Czech Automobile Industry*, Heidelberg: Physica.
- Pavlínek, Petr (2015): Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and eastern Europe. In: Galgóczi, Béla; Dražokoupil, Jan; Bernaciak, Magdalena (Hg.): *Foreign investment in eastern and southern Europe after 2008: Still a lever of growth?*, Brüssel: ETUI, S. 209–255.
- Pavlínek, Petr (2016): Whose success? The state-foreign capital nexus and the development of the automotive industry in Slovakia. In: *European Urban and Regional Studies* 23(4), S. 571–593.
- Pavlínek, Petr (2017): *Dependent Growth. Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe*, New York: Springer.
- Pavlínek, Petr (2018): Global Production Networks, Foreign Direct Investment, and Supplier Linkages in the Integrated Peripheries of the Automotive Industry. In: *Economic Geography* 94(2), S. 141–165.
- Pavlínek, Petr (2020): Restructuring and internationalization of the European automotive industry. In: *Journal of Economic Geography* 20(2), S. 509–541.
- Pavlínek, Petr (2022a): Relative positions of countries in the core-periphery structure of the European automotive industry. In: *European Urban and Regional Studies* 29(1), S. 59–84.

- Pavlínek, Petr (2022b): Transition of the automotive industry towards electric vehicle production in the east European integrated periphery. In: *Empirica* 50, S. 35–73, DOI: 10.1007/s10663-02209554-9.
- Pavlínek, Petr (2023): Analysis of the automotive industry of Czechia and Slovakia (unveröffentlichter Bericht).
- Pavlínek, Petr; Domański, Bolesław; Guzik, Robert (2009): Industrial Upgrading Through Foreign Direct Investment in Central European Automotive Manufacturing. In: *European Urban and Regional Studies* 16(1), S. 43–63.
- Pavlínek, Petr; Ženka, Jan (2011): Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. In: *Journal of Economic Geography* 11(3), S. 559–586.
- Pavlínek, Petr; Žižalová, Pavla (2016): Linkages and spillovers in global production networks: firm-level analysis of the Czech automotive industry. In: *Journal of Economic Geography* 16(2), S. 331–363.
- Professionalvan (2023): Craiova Plant Joins Ford Otosan for an Electric Future, <https://professionalvan.com/craiova-plant-joins-ford-otosan-for-an-electric-future/> (abgerufen am 21.2.2024).
- PSPA/PGM – Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych; Polska Grupa Motoryzacyjna (2022): Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce. Wariantowe scenariusze rozwoju, Warschau.
- PwC (2019): Automotive Supplier Survey 2019, Bratislava, www.pwc.com/sk/en/assets/PDFs/automotive-supplier-survey-2019-en.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Rakowska, Katarzyna; Kubisa, Julia (2023): Labor relations in the Polish automotive industry (unpublished report).
- Reuters (2017): Volkswagen Slovak workers strike over pay, halt production lines, www.reuters.com/article/idUSKBN19B1H0/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Reuters (2022a): Volvo to create 3,300 jobs at \$1.25 billion EV plant in Slovakia, www.reuters.com/business/autos-transportation/volvo-cars-build-electric-only-plant-slovakia-2022-07-01/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Reuters (2022b): Serbia revokes Rio Tinto lithium project licences amid protests, www.reuters.com/business/retail-consumer/serbian-government-revokes-rio-tintos-licences-lithium-project-2022-01-20/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Romania Insider (2023): Mercedes-Benz to produce electric engines in Sebeș, Romania, www.romania-insider.com/mercedes-benz-produce-electric-engines-sebes (abgerufen am 21.2.2024).
- SARIO – Slovak Investment and Trade Development Agency (2022): Automotive Sector in Slovakia, Bratislava.

- SBaA – Slovak Battery Alliance (2021): Slovak Battery Alliance, www.sbaa.sk/o-aliancii-en (abgerufen am 21.2.2024).
- Sass, Magdolna; Szalavetz, Andrea (2014): R&D-based integration and upgrading in Hungary. In: Acta Oeconomica 64, S. 153–180.
- Schröder, Christoph (2022): Lohnstückkosten im internationalen Vergleich. Kostenwettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie in Zeiten multipler Krisen. In: IW-Trends 49(3), S. 45–66.
- See News (2022): EV manufacturer Rivian opens R&D centre in Serbia – president, <https://seenews.com/news/ev-manufacturer-rivian-opens-rd-centre-in-serbia-president-807621> (abgerufen am 21.2.2024).
- Škoda (2021): Next Level. Škoda Strategy 2030, Mlada Boleslav, https://cdn.skoda-storyboard.com/2021/06/210624-NEXT-LEVEL-Infographics_EN.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Slovak Spectator (2018): Trade unionists at PSA Peugeot announce strike alert, <https://spectator.sme.sk/c/20823092/trade-unionists-at-psa-peugeot-announce-strike-alert.html> (abgerufen am 21.2.2024).
- SMoE – Slovak Ministry of Economy (2019): Opatrení na odstránenie bariér pre trvalo udržateľný rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku vrátane dodávateľskej siete, Bratislava.
- Statista (2023): Rumänien: Arbeitslosenquote von 2012 bis 2022, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/270736/umfrage/arbeitslosenquote-in-rumaenien/> (abgerufen am 21.2.2024).
- Statista (2024a): Serbien: Arbeitslosenquote von 1997 bis 2022 und Prognosen bis 2028, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/368654/umfrage/arbeitslosenquote-in-serbien/> (abgerufen am 21.2.2024).
- Statista (2024b): Unemployment rate in Czechia from 2010 to 2022, by region, www.statista.com/statistics/1228506/unemployment-rate-in-czechia-by-regions/ (abgerufen am 21.2.2024).
- Stojiljković, Zoran (2019): Strikes and the power/lessness of the union. In: SEER: Journal for Labour and Social Affairs in Eastern Europe 22(2), S. 225–244.
- Syndex (2023a): Syndex Database on Automotive Companies in Romania, Bukarest.
- Syndex (2023b): The Automotive Supplier Industry in Romania (unveröffentlichter Bericht).
- Szabo, John; Deák, András; Szalavetz, Andrea; Túry, Gábor (2023): The Hungarian automobile industry: towards an understanding of the transition to electromobility. In: Galgóczi, Béla (Hg.): On the way to electromobility – a green(er) but more unequal future?, Brüssel: ETUI, S. 241–264.

- Szalavetz, Andrea (2022): Transition to electric vehicles in Hungary: A devastating crisis or business as usual? In: *Technological Forecasting and Social Change* 184, S. 122029.
- Szalavetz, Andrea (2023): Study on the transformation of the Hungarian automotive supplier industry (unveröffentlichter Bericht).
- Szalavetz, Andrea; Sass, Magdalena (2023): Disentangling the semi-periphery: Evolutionary trajectories and perspectives of the Austrian and Hungarian automotive industries. In: *Post-Communist Economies* 35(3), S. 211–235.
- Szanyi, Miklós (2012): Industrial Clusters: Concepts and Empirical Evidence from East-Central Europe. In: Welfens, Paul J. J. (Hg.): *Clusters in Automotive and Information & Communication Technology*, Berlin: Springer, S. 87–112.
- Trexima (2020): Analytická studie agentur práce a využívání agenturního zaměstnávání v ČR (Analytical study on work agencies and use of agency employment), Svaz průmyslu a dopravy ČR, www.spcr.cz/images/Studie_Agentury_prace_fin.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- Trif, Aurora (2014): Die Antwort der rumänischen Gewerkschaften auf die Krise 2008. In: *WSI-Mitteilungen* 5, S. 378–384.
- Vágó, Gábor (2019): Hot winter in Hungary – Protests against the “slave law”, Heinrich-Böll-Stiftung, <https://cz.boell.org/en/2019/03/12/hot-winter-hungary-protests-against-slave-law> (abgerufen am 21.2.2024).
- Vukmirović, Valentina; Kostić-Stanković, Milica; Pavlović, Dejana; Ateljević, Jovo; Bjelica, Dragan; Radonić, Milenko; Sekulić, Dejan (2021): Foreign direct investments’ impact on economic growth in Serbia. In: *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 23(1), S. 122–143.
- VW (2021): 2020 Annual Report: Na cestě k udržitelnosti (On the road to sustainability), Bratislava, https://sk.volkswagen.sk/content/dam/companies/sk_vw_slovakia/podnik/vyrocn_e_spravy/vyrocn_a_sprava_2020.pdf (abgerufen am 21.2.2024).
- WageIndicator.org (2023): Serbia – Minimum wage to rise by 17.8 % on 1 January 2024, <https://wageindicator.org/labour-laws/collective-bargaining/2023/serbia-minimum-wage-to-rise-by-17-8-on-1-january-2024-september-30-2023> (abgerufen am 21.2.2024).
- Zábojník, Stanislav; Steinhauser, Dušan; Král, Pavol (2022): E-mobility in Slovakia by 2030 – End of oil dependency? In: *IET Smart Cities* 2022(4), S. 127–142.

Autorinnen und Autoren

Bolesław Domański, Dr., ist Professor der Geografie an der Jagiellonen-Universität in Kraków und Leiter des Bereichs Regionalentwicklung am dortigen Institut für Geografie und Wirtschaftsgeografie.

Ștefan Guga, Dr., ist Soziologe und leitet das Consultingunternehmen Syndex Romania.

Krzysztof Gwosdz, Dr., ist Professor am Institut für Geografie und Wirtschaftsgeografie der Jagiellonen-Universität in Kraków.

Martin Krzywdzinski, Dr., ist Professor für Internationale Arbeitsbeziehungen an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, Leiter der Forschungsgruppe „Globalisierung, Arbeit und Produktion“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und Direktor am Weizenbaum-Institut für die vernetzte Gesellschaft.

Julia Kubisa, Dr., ist Professorin am Lehrstuhl für Wirtschaftssoziologie an der Universität Warszawa.

Katarína Lukáčová ist Wissenschaftlerin am Central European Labour Studies Institute in Bratislava.

Monika Martišková, Dr., ist Wissenschaftlerin am Central European Labour Studies Institute in Bratislava.

Tibor Meszmann, Dr., ist Wissenschaftler am Central European Labour Studies Institute in Bratislava.

Petr Pavlínek, Dr., ist Professor für Geografie an der Universität von Nebraska sowie an der Karlsuniversität Prag.

Katarzyna Rakowska ist Wissenschaftlerin am Lehrstuhl für Wirtschaftssoziologie an der Universität Warszawa.

Andrea Szalavetz, Dr., ist Wissenschaftlerin am Institute of World Economics innerhalb des Centre of Economic and Regional Studies in Budapest.

ISSN 2509-2359