

Martin Krzywdzinski

Die Rolle von Niedriglohnperipherien in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie Der Fall Mittelosteuropas

1. Einleitung

Seit Anfang der 1990er Jahre ist Mittelosteuropa (im Folgenden MOE) – d.h. die vier Länder Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn – zu einem zentralen Standort der Automobilindustrie aufgestiegen. Was allerdings in der Consultingliteratur (etwa McKinsey 2013) als eine Erfolgsgeschichte gilt, wird in der vergleichenden Kapitalismusforschung und in der Arbeitssoziologie kritisch diskutiert: Hier dominiert die These der Entstehung einer *dependent market economy* in MOE (Nölke/Vliegenthart 2009), die von multinationalen Konzernen dominiert wird und deren Möglichkeiten zur Aufwertung von Entgelten und Beschäftigungsbedingungen begrenzt sind (Hardy 2009; Meardi 2007).

Dieser Artikel knüpft an diese Forschungsdiskussion an und behandelt aus einer sektoralen Perspektive zwei Fragen:

1. Welche Rolle spielt MOE in den Strategien der Automobilunternehmen und der globalen Reorganisation der Automobilbranche?
2. Wie wirkt sich die spezifische Rolle mittelost- und südosteuropäischer Automobilstandorte in den globalen Produktionsnetzwerken der Automobilindustrie auf die Entwicklung von Löhnen, Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen aus?

Der Fall der Automobilindustrie zeigt, dass die These der *dependent market economies* differenziert werden muss. In den letzten beiden Jahrzehnten haben die MOE-Standorte von Automobilunternehmen eine tiefgreifende Modernisierung und Aufwertung ihrer Rolle durchlaufen. Sie sind bei Weitem nicht mehr auf *low-cost*-Fertigung spezialisiert, sondern übernehmen zunehmend die Verantwortung für neue, moderne Produkte. Auch wenn weiterhin ein klares Ost-West-Gefälle im Hinblick auf die Lokalisierung von Forschung und Entwicklung in der Automobilbranche besteht, unterscheidet sich die Position der MOE-Länder

in den Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie deutlich von den benachbarten Niedriglohnperipherien wie den afrikanischen Mittelmeeranrainern, dem Westbalkan oder den Ländern Osteuropas (Ukraine, Weißrussland). Zugleich ist die mittelosteuropäische Automobilindustrie allerdings sehr stark von der Technologie der Verbrennungsmotoren abhängig, was sich angesichts der sich anbahnenden technologischen Veränderungen (etwa Elektromobilität) als Nachteil auswirken kann.

Zugleich wird im Folgenden gezeigt, dass die Aufwertung von Entgelten und Beschäftigungsbedingungen in MOE begrenzt bleibt – die Entgeltlücke gegenüber Westeuropa bleibt groß, prekäre Beschäftigung ist deutlich stärker verbreitet. Während der *dependent-market-economy*-Ansatz (Nölke/Vliegenthart 2009) und weitere Studien (Hardy 2009) die Strategien der multinationalen Konzerne für diese Entwicklung verantwortlich machen, wird in der hier vorliegenden Analyse die Rolle der staatlichen Politik der MOE-Länder betont. Durch eine restriktive Mindestlohnpolitik, den Abbau sozialstaatlicher Sicherungen und die Deregulierung des Arbeitsmarktes haben die MOE-Staaten bewusst versucht, die Lohnentwicklung zu begrenzen und so die Lohnkostenvorteile gegenüber Westeuropa zu erhalten – obwohl die Aufwertung der industriellen Strukturen in diesen Ländern durchaus eine positivere Entwicklung ermöglicht hätte. Hinzu kam eine Vernachlässigung von Investitionen in Bildung und Ausbildung, die das Angebot an qualifizierten Fachkräften verknappt und so teilweise Niedriglohnstrategien begünstigt. Diese neoliberale Politik hat übrigens auch das Erstarken rechtsnationalistischer Bewegungen in Mittelosteuropa gefördert, die sich als eine arbeitnehmerorientierte, soziale Alternative profilieren können.

Dieser Beitrag beruht primär auf einem in den Jahren 2015/16 durchgeführten Forschungsprojekt über die Ost-West-Arbeitsteilung in der europäischen Automobilindustrie¹, in dem acht Fallstudien von Automobilzulieferunternehmen (mit insgesamt 37 leitfadengestützten Interviews mit der Werkleitung, der Personalleitung und den Betriebsrats- bzw. Gewerkschaftsvorsitzenden) sowie eine quantitative Befragung von Beschäftigtenvertretungen in Automobilzulieferbetrieben in Deutschland und Mittelosteuropa durchgeführt wurden. Befragt wurden 142 Betriebe in Deutschland und 125 Betriebe in Mittelosteuropa, wobei das Sample im Hinblick auf die Betriebsgrößen, die Herkunftsländer der Un-

1 Das Forschungsprojekt *Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie* (Hans-Böckler-Stiftung) wurde von Martin Krzywdzinski und Axel Schröder (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, WZB), Martin Schwarz-Kocher, Heinz Pfäfflin, Hermann Biehler, Walter Mugler und Yalcin Kutlu (IMU Institut) sowie Inger Korfflür, Ralf Löckener und Arne Vorderwülbecke (Sustain Consult) durchgeführt. Das Arbeitspaket des WZB-Teams umfasste die Fallstudien in Mittelosteuropa sowie die quantitative Befragung in Deutschland und Mittelosteuropa.

ternehmen und auch die Produktbereiche der Betriebe einen repräsentativen Querschnitt der Automobilzulieferbranche abbildet. Eine genaue Darstellung der Datengrundlage und Methoden findet sich in Krzywdzinski (2016) sowie Schwarz-Kocher u.a. (2018). Für die Analyse werden zudem Daten und Befunde älterer Projekte des Autors über die Entwicklung der Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie herangezogen.²

Die Darstellung ist folgendermaßen gegliedert: Abschnitt 2 befasst sich mit der Restrukturierung der Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie und mit der Rolle von MOEs in den Strategien der Unternehmen. Im Abschnitt 3 wird untersucht, wie dieser Wandel mit der Entwicklung von Entgelt- und Beschäftigungsbedingungen zusammenhängt. Die Schlussfolgerungen bilden den vierten Abschnitt der Darstellung.

2. Globale Restrukturierung der Automobilindustrie und die Rolle Mittelost- und Südosteuropas

2.1 Restrukturierung der Automobilindustrie

Die räumliche Restrukturierung der Automobilindustrie seit dem Zusammenbruch des Ostblocks und der Liberalisierung in China, aber auch in Indien, ist durch zwei Entwicklungen geprägt. Erstens ist eine Expansion in neue Märkte wie China, Indien, aber auch Brasilien festzustellen, die durch Markterschließungsmotive geprägt war und ist (Carrillo u.a. 2004; Jürgens/Krzywdzinski 2016). Das rasante Wachstum der Produktion in diesen großen Märkten war auf die Bedienung der jeweiligen Nachfrage ausgerichtet, während Exporte von Automobilen oder Automobilkomponenten aus einer Großregion in andere Großregionen eine eher untergeordnete Rolle spielen. So wird etwa in China für den chinesischen Markt produziert, während Exporte nach Europa oder in die USA (im Unterschied zur Elektronikindustrie) noch relativ gering sind.

Zweitens kam es aber innerhalb der kontinentalen Großregionen zu einer Internationalisierung der Produktionsnetzwerke und zur Entstehung von Konfigurationen von Hochlohn- und Niedriglohnstandorten (Brincks/Domański 2018). Am stärksten ausgeprägt ist dieser Prozess in Europa mit der Integration der mittelost- und später der südosteuropäischen Standorte in Produktions-

2 In den Forschungsprojekten *The European Socio-Economic Models of a Knowledge-Based Society* (6. Rahmenprogramm der EU) und *Wandel der Arbeitsmodelle in der Automobilindustrie* (Otto-Brenner-Stiftung) wurden von Ulrich Jürgens und Martin Krzywdzinski in den Jahren 2005–2008 14 Fallstudien von Unternehmen der Automobilbranche mit insgesamt 131 Interviews durchgeführt (vgl. Jürgens/Krzywdzinski 2010).

netzwerke, deren Kern westeuropäische und vor allem deutsche Standorte ausmachen (Krzywdzinski 2014a). Auch in Nordamerika entstand eine ähnliche Konfiguration zwischen den USA und Mexiko (Klier/Rubenstein 2010). In der ASEAN-Region ist ebenfalls der Aufbau von Produktionsnetzwerken japanischer Unternehmen in Niedriglohnländern wie Thailand oder Malaysia festzustellen (Kobayashi u.a. 2015), wenngleich dieser Prozess aufgrund eines geringeren Grades an Marktöffnung nicht das gleiche Ausmaß wie in Europa und Nordamerika zeigt.

Beide Entwicklungen – die marktgetriebene Globalisierung und die kostengetriebene Internationalisierung innerhalb von Großregionen – sind noch lange nicht abgeschlossen. So ist beispielsweise seit 2008 (dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise) ein rasantes Wachstum der globalen Gesamtproduktion der deutschen Automobilhersteller von 10,1 Millionen auf 14,7 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2016 festzustellen (VDA 2017). Der gesamte Anstieg von 4,6 Millionen fand jedoch außerhalb von Deutschland und vor allem in Schwellenländern statt. Die Produktion in Deutschland stagniert seit längerer Zeit.

2.2 Wandel in Mittelosteuropa

Im Folgenden liegt der Fokus der Analyse auf der Entwicklung von internationalen Produktionsnetzwerken in Europa und vor allem auf der Rolle der mittelost- und südosteuropäischen Peripherie. Den Kern der Produktionsnetzwerke bilden die westeuropäischen Länder und insbesondere Deutschland: Hier befinden sich die Zentralen der Unternehmen und die wichtigsten Unternehmensfunktionen, insbesondere die Forschung und Entwicklung (FuE). Die mittelosteuropäischen Länder werden als Peripherie bezeichnet, weil die Entwicklung der dortigen Automobilstandorte insbesondere im ersten Jahrzehnt nach dem Zusammenbruch des Ostblocks durch die Ansiedlung von einfachen, arbeitsintensiven Prozessen geprägt war. Die MOE-Länder fungierten als verlängerte Werkbank der westeuropäischen Industrie. Die wichtigsten Motive der Unternehmensansiedlungen waren sehr niedrige Arbeitskosten und Investitionsanreize, etwa in Form der Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen, die Subventionen und Steuernachlässe boten.

Gefördert wurde diese Entwicklung durch die Dominanz neoliberaler Politik in Mittelosteuropa. Bohle und Greskovits (2007) charakterisieren die Ländergruppe trotz aller internen Unterschiede als einen „embedded neoliberalism“, der zwar – im Unterschied zu dem radikalen Neoliberalismus der baltischen Staaten – eine Reihe von sozialpolitischen Sicherungen behielt, zugleich aber eine massive Deregulierung durchsetzte. Mit dem Ziel der Förderung von ausländischen Investitionen betrieben die MOE-Länder eine restriktive Niedriglohnpolitik. In den 1990er und 2000er Jahren verharteten die Mindestlöhne auf einem Niveau

von etwa 30 Prozent des Durchschnittslohns in der Region – also weit unter der üblichen relativen Armutsgrenze von 50 Prozent des Medianeinkommens. Wie Tabelle 1 illustriert, verharren die Mindestlöhne in Tschechien und der Slowakei auf diesem Niveau, in Polen und Ungarn ist hingegen in den letzten Jahren eine Veränderung sichtbar. Bemerkenswerterweise geht diese Veränderung der Mindestlohnpolitik auf rechtsgerichtete Regierungen zurück (dazu später mehr).

Tabelle 1: Monatlicher Durchschnitts- und Mindestlohn in Mittelosteuropa (in Euro), 2017

	Tschechien	Slowakei	Ungarn	Polen
Durchschnittslohn	1.138	1.100	925	994
Mindestlohn	418	435	413	470
Mindestlohn/Durchschnittslohn	36,7%	39,5%	44,6%	47,3%

Quelle: Eigene Darstellung nach OECD (2018), Umrechnung in Euro nach den Euro-Referenzkursen der Bundesbank.

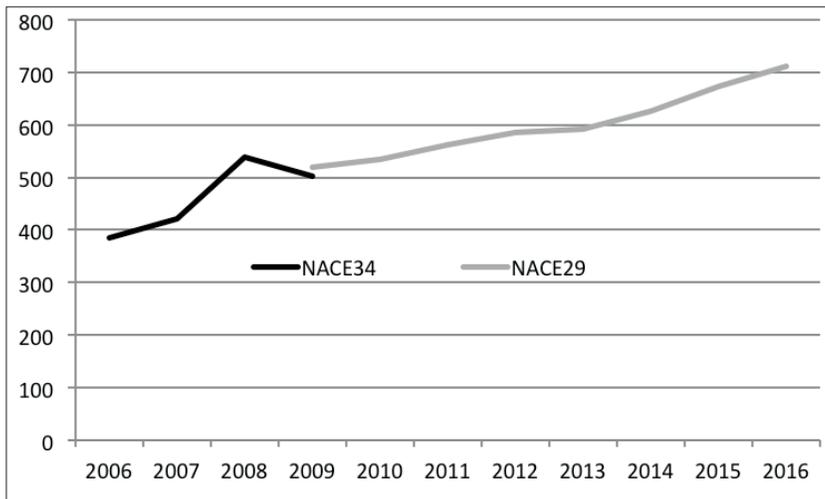
Hinzu kam die Deregulierung der Arbeitsmärkte. Die mittelosteuropäischen Länder haben insbesondere bei der Nutzung befristeter Arbeitsverträge und der Leiharbeit sehr offene Regeln, die den Unternehmen auch die längerfristige Nutzung von atypischer Beschäftigung erlauben (vgl. Trappmann 2011; Maciejewska u.a. 2016). Zudem sind die Auflagen für Sozialpläne bei Kollektiventlassungen relativ schwach, wodurch Entlassungen im europäischen Vergleich für Unternehmen „preiswert“ sind. Krzywdzinski (2014b) zeigt, dass auf diese Weise durchaus ein Deregulierungswettbewerb in Europa angeheizt wird, denn die Deregulierung der Arbeitsmärkte spielt für die Standortentscheidungen der Investoren eine wichtige Rolle.

Schließlich setzte insbesondere in den 1990er Jahren ein regelrechter Steuer- und Subventionswettbewerb zwischen den mittelosteuropäischen Staaten um ausländische Investitionen ein (vgl. Jürgens/Krzywdzinski 2010). Ungarn führte als erstes Land bereits 1991 Industrieparks ein, die Steuernachlässe für Investoren anboten. Polen zog 1995 mit der Einrichtung von Sonderwirtschaftszonen nach. Sie sollten zwar ursprünglich in strukturschwachen Regionen gebildet werden, es bürgerte sich aber die Praxis ein, die Wahl des Ortes den Wünschen der Investoren anzupassen. Tschechien und Slowakei schwenkten nach 1998 auf die von Ungarn und Polen beschrittene Politik der Förderung ausländischer Investitionen ein. Erst der EU-Beitritt schränkte die Möglichkeiten einer solchen Subventionspolitik ein, wenngleich die MOE-Länder weiterhin durch sehr niedrige Unternehmenssteuern gekennzeichnet sind.

In den 1990er und 2000er Jahren entstand auf dieser Grundlage eine sehr dichte Struktur von Automobilwerken, Zulieferstandorten und Dienstleistern

in MOE. Jährlich wurden zwischen 40 und 70 neue Produktionsstätten eröffnet (Jürgens/Krzywdzinski 2010: 48) – eine Dynamik, die sich trotz teilweise angespannter Arbeitsmärkte bis heute fortsetzt. Die Ansiedlung der Unternehmen war von starkem Beschäftigungswachstum begleitet (Abbildung 1). Selbst die Weltwirtschaftskrise von 2008/09 führte nur zu einer kurzen Verlangsamung der Beschäftigungsentwicklung in MOE. Bereits vor der Krise hatte die Beschäftigung in der MOE-Automobilindustrie (unter Einbeziehung Sloweniens und Rumäniens als weiteren wichtigen Automobilstandorten in Südosteuropa) etwa 500.000 Personen erreicht. Bis 2016 war sie auf 712.000 angewachsen. Im Hinblick auf die Beschäftigung entspricht somit die Automobilindustrie in MOE (plus Rumänien und Slowenien) fast der Größe der deutschen Automobilbranche.

Abbildung 1: Beschäftigung in der mittelost- und südosteuropäischen Automobilindustrie in Tsd. Beschäftigten, 2006–2016



Quelle: VDA (verschiedene Jahrgänge). Die Angaben schließen Tschechien, Ungarn, Polen, Rumänien, die Slowakei und Slowenien ein. Aufgrund eines Wechsels in der Branchenstatistik wird bis 2009 der Wirtschaftszweig 34 nach NACE Ver. 1.1 und ab 2009 der Wirtschaftszweig 29 nach NACE Ver. 2.0 verwendet.

Trotz dieser Dynamik dominierten in den 2000er Jahren kritische Einschätzungen der sozioökonomischen Auswirkungen des Booms der Automobilindustrie in MOE. Nölke und Vliegenthart (2009) beschrieben Mittelosteuropa als ein Ensemble von *dependent market economies*, die von global operierenden Unternehmen dominiert werden, deren Zentralen sich nicht selbst in der Region befinden. Die globalen Unternehmen nutzten demzufolge MOE vor allem für die

Produktion von standardisierten Massenprodukten mit begrenzten Innovationsdynamiken und entsprechend auch begrenzten Aufwertungspotenzialen für die mittelosteuropäischen Standorte, für die Qualifikationen der Belegschaften und für die Löhne. Bohle und Greskovits (2006) charakterisierten die Automobilstandorte in MOE damals als privilegierte Inseln mit relativ hohen Löhnen und guten Arbeitsbedingungen, die auf der besonderen Kompromisskonfiguration zwischen Kapital und Arbeit in den großen Automobilunternehmen beruhen und von der restlichen, von Niedriglohnindustrien dominierten Wirtschaft in der Region abgekoppelt sind. Die Privilegien dieser Standorte rührten Bohle und Greskovits zufolge daher, dass die Unternehmen von großzügiger Subventionierung durch den Staat profitierten, während zugleich soziale Sicherungssysteme und staatliche Dienstleistungen im Rahmen einer neoliberalen Politik abgebaut wurden. Ähnlich argumentierte Hardy (2009) in ihrer Analyse des *new capitalism* in Polen. Auch wenn sie die Beschreibung Polens als eine „low cost maquiladoras“ ablehnte (Hardy 2009: 93), hob sie zugleich hervor, dass das Land vor allem eine Niedriglohnfertigungsplattform für multinationale Unternehmen darstellt und es nur kleine Inseln von innovativen Clustern gibt.

Jüngere Studien zeichnen allerdings ein differenzierteres Bild der Entwicklung. Domański u.a. (2013) sowie Pavlínek und Zenka (2010) beschreiben eine zunehmende Diversifikation und Modernisierung der Produkte der mittelosteuropäischen Automobilindustrie. Jürgens und Krzywdzinski (2009) zeigen Muster des *upgrading* der mittelosteuropäischen Automobilstandorte, die als „verlängerte Werkbänke“ für arbeitsintensive Prozessschritte begannen und dabei zuerst auf ältere Produkte beschränkt waren. In einem Prozess eines mehrjährigen, manchmal eine Dekade laufenden Prozesses entwickelten sich viele Standorte zu vollständigen Fertigungswerken, deren Produktionsanlagen, aber auch deren Produkte modernisiert wurden. Angetrieben wurde diese Anpassung an die westlichen Standards nicht zuletzt durch die Durchsetzung global standardisierter *lean production*-Systeme (Jürgens/Krzywdzinski 2016; Herrigel u.a. 2017). Am Rande sei angemerkt, dass Studien über andere Branchen die These der *dependent market economies* in MOE ebenfalls in Frage stellen – etwa Lechowski (2018) in seiner Analyse der Entwicklung polnischer Anbieter von Unternehmenssoftware.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Standorte ist die Frage, inwieweit sie auch Aufgaben über die reine Produktion hinaus übernehmen. Hierbei sind insbesondere Funktionen bei der Einführung neuer Produkte und neuer Produktionstechnologien sowie die Unterstützung anderer Werke bei der Einführung neuer Produkte und Technologien interessant. Diese Aufgaben werden gelegentlich unter dem Begriff „Leitwerk“ zusammengefasst und ihre Beherrschung stellt eine besondere Kompetenz dar. Bei Produktanläufen und Einführungsprozessen neuer Technologien müssen die Produktentwicklung,

die Planung und die Fertigung eng zusammenarbeiten, was erhebliche Anforderungen an die Qualifikationen der Produktionsbelegschaften stellt (vgl. Clark/Fujimoto 1991; Jürgens 2000). Bei solchen Anläufen werden eventuell noch vorhandene Probleme bei der sogenannten *manufacturability* eines Produkts aufgedeckt, und es zeigen sich auch potenzielle Probleme bei dem Design der Produktionsprozesse und bei der Funktionsweise der Produktionstechnologien.

In einer 2015/16 durchgeführten Befragung deutscher und mittelosteuropäischer Automobilzulieferwerke (vgl. Krzywdzinski 2016) zeigte sich einerseits deutlich, dass Leitwerkaufgaben immer noch stark an deutschen Standorten konzentriert sind (Tabelle 2). 40 bis 50 Prozent der deutschen Werke berichten, dass sie dauerhaft für die Einführung neuer Produkte und Produktionstechnologien verantwortlich sind. Andererseits berichteten aber immerhin 20 bis 30 Prozent der mittelosteuropäischen Werke, dass sie solche Aufgaben übernehmen. Sicherlich ist das eine Minderheit der Standorte und sicherlich ist die Verbreitung solcher Rollen noch geringer als etwa in Deutschland. Allerdings wird deutlich, dass die Aufwertung von Standorten über reine Fertigungsaufgaben hinaus keine Ausnahme mehr in Mitteleuropa darstellt.

Tabelle 2: Standortkompetenzen deutscher und mittelosteuropäischer Fertigungs-
werke von Automobilzulieferunternehmen (Angaben jeweils in Prozent
der befragten Betriebe)

	Land	Immer/ meistens	Manchmal/ teilweise	Nie/ selten
Die Produkte der neuesten Generation laufen zuerst in unserem Betrieb an.	DE	48,4%	37,1%	14,5%
	MOE	27,2%	53,3%	19,6%
Neue Produktionstechnologien werden zuerst in unserem Betrieb ausprobiert.	DE	43,9%	39,0%	17,1%
	MOE	20,8%	52,1%	27,1%
Unser Betrieb ist für die Unterstützung anderer Standorte beim Produktanlauf verantwortlich.	DE	58,1%	27,4%	14,5%
	MOE	30,9%	40,2%	28,9%

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Krzywdzinski u.a. 2016. Befragt wurden betriebliche Arbeitnehmervertreter in 142 deutschen und 125 mittelosteuropäischen Automobilzulieferbetrieben.

Die beschriebene Entwicklung und langsame Aufwertung der mittelost- und südosteuropäischen Automobilindustrie verläuft bislang stabil. Ein „Weiterziehen der Verlagerungskarawane“ in andere Niedriglohnländer, wie sie Jürgens und Krzywdzinski (2010) befürchteten, ist bisher nur begrenzt in besonders arbeitsintensiven Produktbereichen festzustellen. Ein klassisches Beispiel hierfür ist die Produktion von Kabelbäumen für Automobile. Kabelbäume werden weitestgehend manuell in großen Fabriken mit mehreren Tausend Beschäftigten

montiert. Die Arbeit erfordert keine besonderen Qualifikationen und wird zu meist von Frauen durchgeführt. Kabelbaumzulieferer sind jene Unternehmen, die als erstes auf Lohnerhöhungen mit Verlagerung reagieren. Deutlich wird dies in Tabelle 3. Stammte noch 1998 ein relevanter Teil der in deutschen Werken verbauten Kabelbäume aus Ländern wie Österreich, Großbritannien oder Portugal, verschoben sich die Zentren der Produktion Anfang der 2000er Jahre immer mehr nach Ungarn, Polen, Tschechien und die Slowakei. Bereits Mitte der 2000er Jahre wurde allerdings aufgrund steigender Löhne die Produktion aus Ländern wie Polen oder der Slowakei immer mehr nach Rumänien verlagert, das zum Zentrum der europäischen Kabelbaumproduktion aufgestiegen ist. Seit einiger Zeit nimmt aber auch die Bedeutung von Montagestandorten in Tunesien, der Ukraine, Marokko oder auch Bulgarien zu.

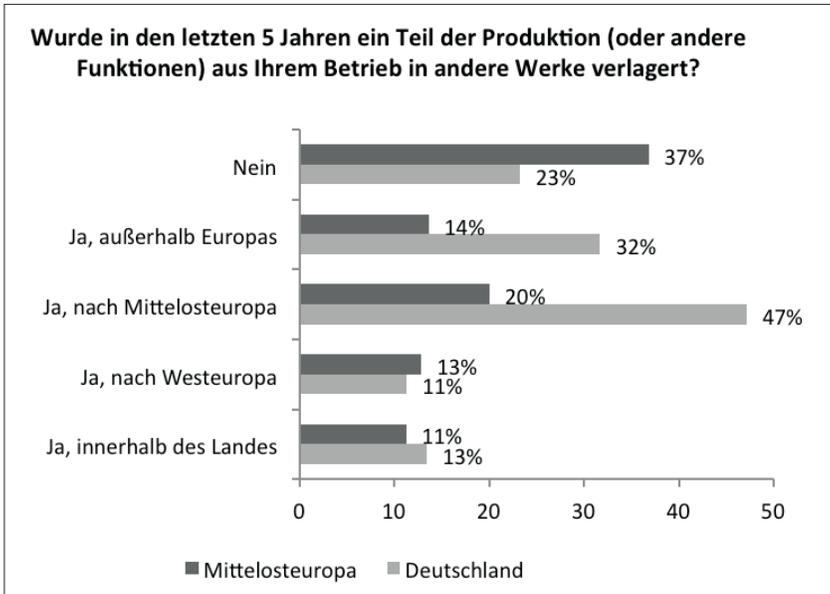
Tabelle 3: Die zehn wichtigsten Herkunftsländer von Kabelbaumimporten der deutschen Automobilindustrie, 1998–2017 (in Klammern Importwert in Millionen Euro)

1998	2008	2017
Österreich (253)	Polen (418)	Rumänien (1.250)
Ungarn (247)	Rumänien (408)	Tunesien (455)
Portugal (224)	Tschechien (375)	Tschechien (431)
Türkei (192)	Österreich (286)	Ukraine (428)
Tschechien (183)	Slowakei (286)	Ungarn (352)
Slowakei (160)	Ungarn (211)	Polen (240)
Polen (131)	Ukraine (162)	Slowakei (235)
Tunesien (130)	Tunesien (160)	Marokko (65)
Rumänien (67)	Frankreich (48)	Mexiko (64)
Großbritannien (44)	VAE (39)	Bulgarien (54)

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Eurostat (2018a).

Allerdings ist die Kabelbaumproduktion ein besonders von Verlagerungen geprägter Produktbereich. Zumindest im Vergleich zu Hochlohnländern wie Deutschland sind bislang Verlagerungsprozesse auf solche arbeitsintensiven Produkte beschränkt und insgesamt relativ wenig ausgeprägt (vgl. Abbildung 2). Während in Deutschland 77 Prozent der 2016 befragten Automobilzulieferbetriebe von Verlagerungen im Zeitraum 2011–2016 berichteten, waren es in Mitteleuropa 63 Prozent. Am häufigsten waren Verlagerungen innerhalb der mitteleuropäischen Region. Verlagerungen in Länder außerhalb Europas (sei es in die Länder Nordafrikas oder nach Asien) spielten eine deutlich geringere Rolle als im Fall der deutschen Betriebe.

Abbildung 2: Verlagerungsprozesse in Deutschland und Mitteleuropa im Vergleich (2016)



Quelle: Eigene Darstellung nach Krzywdzinski u.a. 2016.

2.3 Grenzen des *upgradings*

Die Modernisierung und Aufwertung der mitteleuropäischen Standorte der Automobilindustrie wird insbesondere von zwei Faktoren getrieben: einem sehr hohen Preisdruck in der Branche und zugleich sehr hohen Anforderungen an Qualität und Stabilität der Fertigungsprozesse. Insbesondere im Fall der Automobilzulieferer ist der Preisdruck direkt mit der Verlagerung in Niedriglohnländer verbunden. In vielen Fällen können Automobilzulieferer Standortentscheidungen gar nicht selbständig treffen, sondern werden von den Automobilherstellern entweder direkt angewiesen, in Mitteleuropa zu produzieren, oder sie können ihre Arbeitskosten bei den Preisverhandlungen nur auf dem Niveau der mitteleuropäischen Automobilindustrie geltend machen (Schwarz-Kocher u.a. 2018). Zugleich führt die zunehmende globale Standardisierung der Produkte dazu, dass Automobilhersteller von den Automobilzulieferern auch eine identische Produktqualität an allen Standorten weltweit verlangen. Insbesondere in den Zulieferverträgen der Automobilhersteller mit Modul- und Systemlieferanten geht es zumeist um die globale Zulieferung für alle relevanten Standorte – Unterschiede in der garantierten Qualität und Produktivität sind da nicht zulässig. In dem

Prozess der Zuliefererauswahl werden die Produktionsprozesse und -technologien von den Automobilherstellern genau durchleuchtet, um sicherzustellen, dass die Teile und Komponenten den erwünschten Spezifikationen genügen. Aus diesem Grund macht es keinen Sinn, unterschiedliche Technologieniveaus bei Werken in unterschiedlichen Ländern anzusetzen, und die Technologielücke zwischen Hochlohn- und Niedriglohnstandorten wird immer kleiner.

Eine Grenze der weiteren Entwicklung der mittelosteuropäischen Werke bildet hingegen das Fehlen von FuE-Kapazitäten in der Region. Zwar ist durchaus zu beobachten, dass die Aufwertung der Produktionsstandorte in Mitteleuropa auch mit einer zunehmenden Ansiedlung der sogenannten Anpassungsentwicklung einhergeht, bei der Produkte für spezifische Kunden und Projekte angepasst werden (ebd.; Krzywdzinski 2016). Aber die Grundlagenforschung und Produktentwicklung bleibt in den Zentralen der Unternehmen, vor allem in Deutschland. Im Unterschied zu großen Märkten wie China oder USA, die sich vom europäischen unterscheiden und in denen auch europäische Unternehmen eigene FuE-Standorte aufbauen (Calabrese 2001), ist es in Mitteleuropa bislang kaum zum Aufbau von FuE-Kapazitäten von Unternehmen der Automobilindustrie gekommen (Jürgens/Krzywdzinski 2010; Pavlinek 2012).

Die Konzentration von FuE in Deutschland ist ein wichtiger Grund für den Vorsprung der deutschen Werke gegenüber MOE bei der Übernahme der oben beschriebenen Leitwerkfunktionen, wie eine von Krzywdzinski (2016) beschriebenen Fallstudie illustriert. Es handelt sich um die Sparte Abgassysteme eines großen multinationalen Zulieferkonzerns. Am deutschen Standort befindet sich die FuE der Sparte. Aufgrund der benötigten Nähe zur FuE sind auch der Prototypenbau sowie die unternehmensinterne Werkzeug- und Betriebsmittelherstellung am deutschen Standort angesiedelt, denn das Unternehmen baut seine Schweißzellen und Transportsysteme größtenteils selbst. Durch die Nähe zum Prototypen- und Werkzeugbau übernimmt die am deutschen Standort vorhandene Fertigung auch immer das Einführen, Ausprobieren und Zur-Serienreife-Bringen von neuen Technologien und Produkten. Das Werk ist zudem für die Unterstützung der Auslandswerke beim Anlauf neuer Produkte und Prozesse verantwortlich. Obwohl sich das Unternehmen bemüht, entsprechende Kompetenzen auch im Ausland aufzubauen, hat das deutsche Werk immer noch eine herausragende Stellung im Konzern.

Das beschriebene Beispiel verdeutlicht die Bedeutung der Nähe zwischen FuE und Fertigung. Diese Nähe erlaubt es insbesondere, im Prozess der Einführung neuer Produkte und Prozesse einen schnellen und direkten Austausch zwischen Entwicklung, Prozessengineering und Fertigung zu etablieren (vgl. Dispan/Pfäfflin 2014). Hinzu kommt die besondere Stärke des Maschinenbaus in Deutschland. Prozessinnovationen werden oftmals in Zusammenarbeit zwischen

den Unternehmen der Automobilindustrie, den Maschinenbauunternehmen sowie auch Forschungseinrichtungen entwickelt. Hier existiert in Deutschland eine besonders leistungsfähige Clusterstruktur (vgl. Blöcker u.a. 2009), die es in Mitteleuropa in dieser Form nicht oder nur in einzelnen Regionen gibt. Aus der Diskussion über die Entwicklung industrieller Distrikte (Piore/Sabel 1984) und Cluster (Porter 1985) ist seit langem bekannt, dass solche Clusterstrukturen sehr lange für ihre Entwicklung brauchen, Unternehmen binden und nicht beliebig reproduziert werden können.

Für die langfristige Entwicklung der MOE-Automobilindustrie bedeutet das Fehlen eigener FuE eine erhebliche Gefahr. Zwar entwickelt sich die Beschäftigung sehr positiv, allerdings ist die Region durch eine sehr große Abhängigkeit von der Technologie der Verbrennungsmotoren geprägt. Mitteleuropa ist zu einem zentralen Produktionsstandort für Diesel- und Benzinmotoren sowie Motorkomponenten geworden (vgl. Jürgens/Krzywdzinski 2010), während es weder auf der Ebene der Industrie noch seitens der Regierungen industrie- und innovationspolitische Bemühungen gibt, um Kompetenzen in alternativen Technologien aufzubauen. Inzwischen haben asiatische Hersteller, die den Markt für Fahrzeugbatterien weitgehend beherrschen, mit dem Aufbau von Batteriewerken in Mitteleuropa begonnen, um so von den zunehmenden Investitionen der europäischen Staaten in die Förderung der Elektromobilität zu profitieren. 2018 eröffneten zwei große Batteriewerke der koreanischen Hersteller Samsung SDI und LG Chem in Göd (Ungarn) bzw. Wrocław (Polen). Das südkoreanische Unternehmen SK Innovation plant für 2020 die Eröffnung einer Fabrik für Lithiumbatterien in Komárom (Ungarn). Japanische und chinesische Unternehmen befanden sich zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Artikels auf Standortsuche in Mitteleuropa.

Bei all diesen Investitionen werden allerdings nur Fertigungskapazitäten aufgebaut. Auch hier findet keine Ansiedlung von FuE in Mitteleuropa statt. Inwieweit durch diese Investitionen potenzielle Beschäftigungsverluste im Bereich der Verbrennungsmotortechnologien kompensiert werden könnten, ist unklar. Für die Entwicklung der mitteleuropäischen Automobilindustrie wird es daher zentral sein, wie disruptiv der Wandel der Antriebstechnologien verlaufen wird. Im Falle eines schnellen Wandels könnte sich die bisherige Erfolgsgeschichte schon bald in ihr Gegenteil verwandeln.

2.4 Entkopplung von Standort-*upgrading* und Beschäftigungsbedingungen

Bemerkenswert ist, dass die Aufwertung der mitteleuropäischen Werke nur sehr begrenzt mit einem „social upgrading“ (Barrientos u.a. 2011) im Sinne einer

Verbesserung der Entgelt- und Beschäftigungsbedingungen einhergegangen ist. Die Lohndifferenzen zwischen MOE/SOE und Deutschland bleiben sehr groß und die Angleichung der Löhne stagniert seit der Krise von 2008. War in den 1990er Jahren bis Mitte der 2000er noch ein relativ starkes Wachstum der Löhne insbesondere in MOE festzustellen – in dieser Zeit nahmen die Löhne in der mittelosteuropäischen Automobilindustrie von etwa 8 bis 10 Prozent des deutschen Niveaus auf etwa 20 bis 25 Prozent zu –, so blieben die in Euro berechneten Lohnsteigerungen nach 2008 oftmals unter dem deutschen Niveau. Ein wichtiger Grund war sicherlich die Wechselkursentwicklung. Größere Lohnsteigerungen wurden durch eine Entwertung der Währungen wettgemacht. Nur die Slowakei wich von diesem Muster ab, da sie bereits den Euro eingeführt hat und dementsprechend ihre Währung gegenüber Deutschland nicht abwerten konnte. Hier nahmen die Arbeitskosten schneller als in Deutschland zu. Neben den Währungseffekten zählen die Schwäche der Gewerkschaften, das dezentralisierte System der Kollektivverhandlungen (Bohle/Greskovits 2006) sowie der Standortwettbewerb zwischen den MOE-Ländern (Bernaciak 2010; Meardi u.a. 2013) zu den Gründen der schwachen Lohnentwicklung.

In den meisten Ländern Mittelost- und Südosteuropas blieb die Lohnentwicklung in der Automobilindustrie zudem hinter dem Produktivitätswachstum zurück, was eine Umverteilung der Wertschöpfung zugunsten des Kapitals impliziert (Tabelle 4), wenngleich diese Entwicklung nicht in allen Ländern gleichermaßen festzustellen ist. Besonders ausgeprägt war dies in Rumänien, Slowenien und Polen, während in Tschechien – dem mittelosteuropäischen Land mit der geringsten Arbeitslosigkeit – die Lohnzuwächse fast mit der Produktivitätsentwicklung Schritt hielten. In der Slowakei und Ungarn überstiegen hingegen die Lohnanstiege die Produktivitätsentwicklung.

Die sehr langsame Lohnentwicklung in Mittelosteuropa hängt mit den Strategien der Arbeitskraftnutzung zusammen, die sich von Deutschland unterscheiden.

Tabelle 4: Entwicklung von Produktivität und Personalkosten in der MOE/SOE-Automobilindustrie, 2000–2016

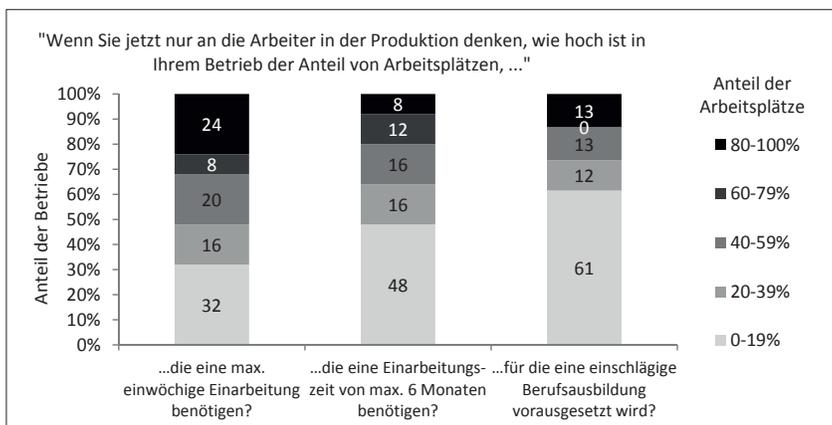
	Zunahme der Produktivität (Bruttowertschöpfung pro Beschäftigten)	Zunahme der Personalkosten pro Beschäftigten
Rumänien	+435,1%	+368,0%
Slowenien	+161,6%	+79,0%
Polen	+124,3%	+96,2%
Tschechien*	+151,0%	+142,2%
Slowakei	+112,9%	+204,5%
Ungarn	+33,0%	+142,9%

Quelle: Eurostat (2018b). * Angaben für 2001–2016.

Basierend auf der Befragung von Betriebsräten und Gewerkschaftsvertretungen in deutschen und mittelosteuropäischen Automobilzulieferwerken zeigen Krzywdzinski (2016) und Schwarz-Kocher u.a. (2018) deutliche Unterschiede im Hinblick auf den Qualifikationsbedarf für die Arbeitsplätze in der Produktion, und zwar auch dann, wenn die Werke das gleiche Technologieniveau aufweisen. In der Studie wurde danach gefragt, welcher Anteil der Arbeitsplätze in der direkten Produktion (a) eine maximal einwöchige Einarbeitung (einfache Anlern Tätigkeiten), (b) eine sechsmonatige Einarbeitung (gehobene Anlern Tätigkeiten) und (c) eine mehrjährige Berufsausbildung voraussetzen.

Abbildung 3 zeigt die Ergebnisse der Befragung für die mittelosteuropäischen Betriebe mit vorwiegend oder stark automatisierter Fertigung. Deutlich ist eine starke Polarisierung der Belegschaftsstrukturen. In über 60 Prozent der Betriebe wird eine einschlägige Berufsausbildung (rechte Säule) lediglich für bis zu 19 Prozent der Arbeitsplätze vorausgesetzt. Der durchschnittliche Anteil (Median) von Arbeitsplätzen, die eine maximal einwöchige Einarbeitung voraussetzen, liegt bei 40 bis 59 Prozent. Selbst in der hoch automatisierten Fertigung dominieren also angelernte Tätigkeiten.

Abbildung 3: Qualifikationsanforderungen in der Produktion in mittelosteuropäischen Automobilzulieferwerken mit vorwiegend oder stark automatisierter Fertigung (2016)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Krzywdzinski u.a. 2016.

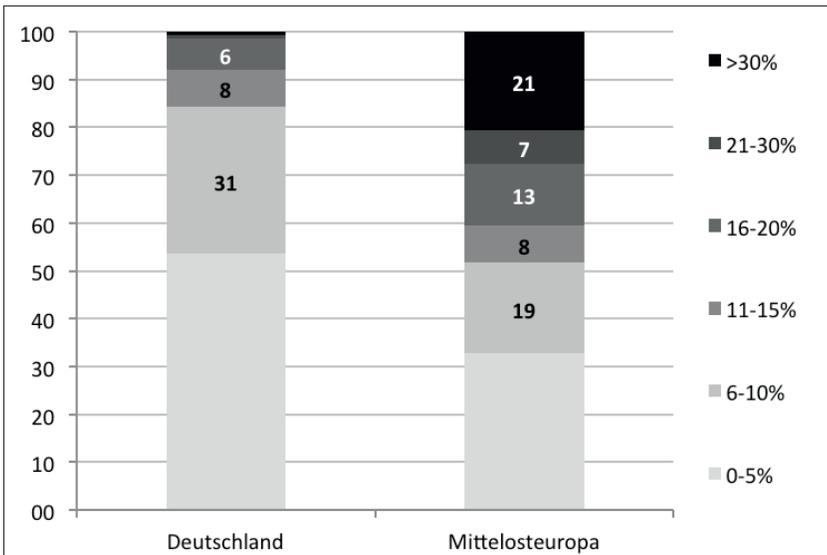
Die Grundlage für dieses Muster war in den untersuchten Fällen eine rigide Differenzierung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten auf dem Shopfloor zwischen dem Angelerntenbereich (Aufgaben der Materialbereitstellung, des Einlegens und des Maschinenbedienens) und einer kleinen Gruppe von Facharbeiterinnen und

-arbeitern sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren, die für Einrichtung, Steuerung, Instandhaltung und Problemlösung zuständig waren.

In den deutschen Werken zeigte sich eine deutlich andere Struktur. Auch hier war und ist die Mehrzahl der Arbeitsplätze für Anlernertätigkeiten ausgelegt, aber immerhin setzen durchschnittlich (Median) 40 bis 59 Prozent der Arbeitsplätze eine Berufsausbildung voraus. Im Angelerntenbereich überwiegen die gehobenen Anlernertätigkeiten.

Die mittelosteuropäischen Werke sind also auch im Fall einer hoch automatisierten, modernen Produktion durch einen deutlich höheren Anteil angelernter Arbeitskräfte geprägt als dies in Deutschland der Fall ist. Dies geht mit einer im Vergleich zu Deutschland stärker ausgeprägten Nutzung prekärer Beschäftigungsformen einher. Wie Abbildung 4 zeigt, setzen MOE-Standorte von Automobilzulieferunternehmen deutlich stärker auf befristete Verträge als deutsche Werke. Befristungen machen durchschnittlich null bis fünf Prozent der Beschäftigung in deutschen Zulieferwerken aus, in Mittelosteuropa dagegen sechs bis zehn Prozent. Während nur 15 Prozent der deutschen Werke einen Anteil befristeter Verträge an der Gesamtbeschäftigung von mehr als zehn Prozent aufweisen, sind es in Mittelosteuropa 48 Prozent der Werke. In 21 Prozent der MOE-Zulieferwerke übersteigt der Anteil von Befristungen sogar 30 Prozent der Beschäftigung.

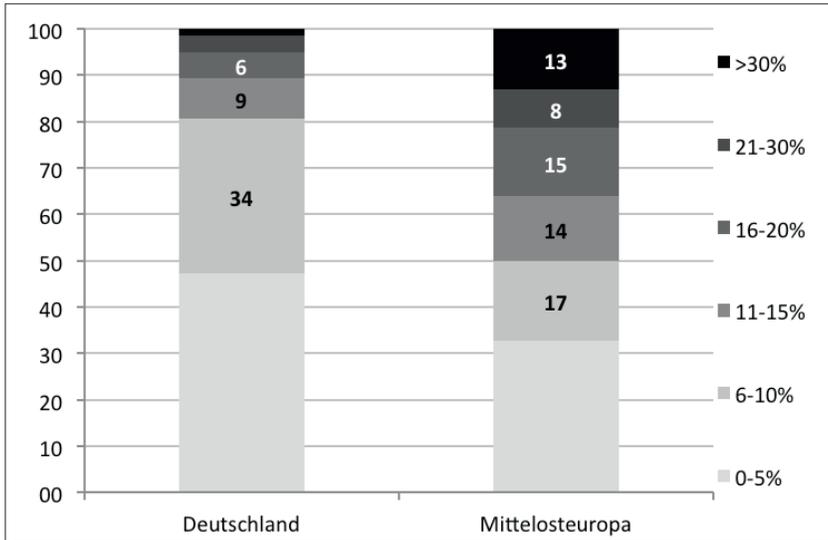
Abbildung 4: Befristete Verträge in deutschen und MOE-Automobilzulieferwerken (in Prozent der Gesamtbeschäftigung)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Krzywdzinski u.a. 2016.

Ein vergleichbares Muster zeigt sich im Hinblick auf Leiharbeit (Abbildung 5). In 21 Prozent der MOE-Werke überstieg der Anteil der Leiharbeit 20 Prozent der Gesamtbeschäftigung, in weiteren 29 Prozent der Werke lag er über 10 Prozent. Hingegen zeigten nur 19 Prozent der deutschen Werke einen Anteil von Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern von mehr als zehn Prozent.

Abbildung 5: Leiharbeit in deutschen und MOE-Automobilzulieferwerken (in Prozent der Gesamtbeschäftigung)



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Krzywdzinski u.a. 2016.

2.5 Ursachen und Folgen der Entkopplung

Für diese Entkopplung gibt es unterschiedliche Erklärungen. Pardi (2018) hat die These eines verhinderten Fordismus formuliert und argumentiert, dass eine Aufwertung von Entgelten und Beschäftigungsbedingungen in Schwellenländern vor allem dann möglich ist, wenn diese Länder für die Unternehmen auch als Markt wichtig sind und sich dementsprechend der klassische „fordistische“ Kompromiss zwischen Kapital und Arbeit reproduzieren lässt (vgl. Aglietta 1979). In diesem Konzept akzeptieren Unternehmen höhere Löhne, weil sie an einer Steigerung der Nachfrage für ihre Produkte interessiert sind. Im Unterschied zu früheren regulationstheoretischen Konzepten eines peripheren Fordismus (Lipietz 1987), der ohne Investitionen in Technologie und Innovation auskommt und auf Ausbeutung billiger Arbeitskraft setzt, findet im verhinderten Fordismus durchaus ein technologisches *upgrading* statt, das sich aber nicht in eine

soziale Entwicklung übersetzt. Der Grund sei die Spezialisierung der Länder des verhinderten Fordismus auf die Rolle von Exportplattformen. Pardi zeigt, dass die Integration Mittelost- und auch Südosteuropas in die Europäische Union dazu führte, dass die jeweiligen Märkte von Gebrauchtwagen aus Westeuropa überschwemmt wurden. Die Nachfrage nach Neuwagen stagniert bis heute und erreichte niemals ein Niveau, das – so Pardi – einen „fordistischen“ Kompromiss möglich machen würde. Als Folge wuchsen die Werke der Automobilindustrie in Mittelost- und Südosteuropa zu reinen Exportplattformen heran, deren Erfolg vor allem von ihren niedrigen Kosten abhängt. Als Kontrast verweist Pardi auf die Entwicklung in China, wo steigende Löhne zu dem enormen Nachfragewachstum beigetragen haben, das wiederum weitere Lohnsteigerungen ermögliche.

Auch wenn Pardi eine Reihe von Entwicklungen treffend beschreibt, ist seine These, dass eine Exportorientierung (beziehungsweise fehlende Binnenmarktorientierung) notwendigerweise zu einer Entkopplung von ökonomischem und sozialem *upgrading* führen müsse, nicht überzeugend. Zwar befinden sich die MOE-Länder durchaus im Wettbewerb mit anderen Niedriglohnstandorten, allerdings haben sie im Hinblick auf Technologien und Produkte einen klaren Vorsprung gegenüber Konkurrenten in Osteuropa (Ukraine), dem Westbalkan (Serbien) oder dem Mittelmeerraum (Türkei, Tunesien u.a.). Hinzu kommen die Zugehörigkeit von MOE zur EU und die politische Instabilität von deren Niedriglohnkonkurrenten. Vor diesem Hintergrund scheinen deutliche Entgeltsteigerungen und eine Verbesserung der Beschäftigungsbedingungen in Mittelosteuropa durchaus möglich.

Die festzustellende Entkopplung von wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung scheint weniger an der spezifischen Rolle der mittelosteuropäischen Länder in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie zu liegen als an den Machtverhältnissen und Strategien der Akteure in diesen Ländern. Die neoliberale Ausrichtung der Politik in Mittelosteuropa ist bereits weiter oben thematisiert worden. Ein weiterer wichtiger Grund für die Stagnation von Löhnen und die Prekarität von Beschäftigungsbedingungen ist die Schwäche der Gewerkschaften. Diese Schwäche liegt zum einen daran, dass die gesetzlich verankerten Rechte von Gewerkschaften bzw. Betriebsräten deutlich hinter der westeuropäischen Regulierung zurückliegen (Kohl/Platzer 2004). Zudem ist die Gewerkschaftslandschaft stark zwischen rivalisierenden Verbänden fragmentiert und zudem dezentralisiert, da Branchenverbände relativ wenig Ressourcen haben und der Betrieb die zentrale Organisationsebene ist (Drahokoupil u.a. 2015; Kahancova 2015; Czarzasty u.a. 2014; Krzywdzinski 2010). Während in einzelnen, stark organisierten Betrieben durchaus deutliche Entgeltzuwächse und auch eine Aufwertung der Beschäftigungsbedingungen zu verzeichnen sind, fehlt die gewerkschaftliche Schlagkraft in der Breite.

Schließlich ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass die Regierungen der mittelosteuropäischen Länder die Bildungspolitik stark auf akademische Bildung ausgerichtet und die Entwicklung ihrer Berufsausbildungssysteme weitgehend vernachlässigt haben, was sich auch auf die Unternehmensstrategien auswirkt (CEDEFOP 2015). Dementsprechend berichten fallstudienbasierte Untersuchungen über weitgehend veraltete Lehrinhalte und eine schlechte Ausrüstung der Schulen (Jürgens/Krzywdzinski 2010: 192f.; Bluhm 2007: 116f.). Probleme der Rekrutierung gut qualifizierter Arbeitskräfte können durchaus dazu führen, dass Unternehmen ihre Arbeitseinsatzstrategien auf angelernte Beschäftigte und niedrige Löhne ausrichten.

An dieser Stelle fehlt der Platz, um die Folgen der Entkopplung von wirtschaftlicher Entwicklung, Löhnen und Beschäftigungsbedingungen systematisch zu untersuchen. Erwähnt werden sollen aber die Auswirkungen auf die politischen Machtverhältnisse in den mittelosteuropäischen Staaten. Der Aufstieg der rechtsnationalistischen Parteien in Ungarn und insbesondere in Polen war auch dadurch bedingt, dass sich diese Parteien als eine „soziale“ Alternative zu den liberalen und sozialdemokratischen Parteien profilieren konnten. Diese hatten den Beitritt der mittelosteuropäischen Länder zur EU und auch die bereits beschriebene arbeits- und sozialpolitische Deregulierung getragen. Demgegenüber hat beispielsweise die 2015 in Polen an die Macht gewählte rechtsnationalistische PiS-Regierung die Bedingungen für den Einsatz von Befristungen, Leiharbeit und Werkverträgen erheblich verschärft, um die Verbreitung atypischer Formen der Beschäftigung einzuschränken. Zudem wurde der Mindestlohn erhöht, ein Kindergeld eingeführt und die von der liberalen Vorgängerregierung durchgeführte Erhöhung des Renteneintrittsalters wieder zurückgenommen (Mrozowicki/Kajta 2018). Es ist kaum verwunderlich, dass die Regierung den stärksten Rückhalt unter Landwirten, Arbeitern, Arbeitslosen und Rentnern hat und auch die Unterstützung der *Solidarność*-Gewerkschaft genießt (vgl. Ost 2018).

3. Schlussfolgerungen

Wie die in diesem Artikel analysierte Entwicklung in der Automobilindustrie zeigt, müssen die in der sozialwissenschaftlichen Forschung kurz nach dem EU-Beitritt der MOE-Länder formulierten Diagnosen eines Lock-in Mittelosteuropas in der Rolle einer Fertigungsplattform für standardisierte und arbeitsintensive Produkte (Nölke/Vliegenthart 2009; Hardy 2009) relativiert werden. Festzustellen ist vielmehr eine nachhaltige Modernisierung der Produkte, der Produktionstechnologien und auch der Produktionssysteme in den mittelosteuropäischen Werken und eine langsame Schließung der Lücke gegenüber westeuropäischen

beziehungsweise deutschen Standorten. Dies geht mit einer zunehmenden Ansiedlung von Aufgaben der Anpassungsentwicklung und auch der Rolle von Leitwerken im Hinblick auf die Einführung neuer Produkte und Prozesstechnologien einher – wenngleich westeuropäische und insbesondere deutsche Standorte hier immer noch einen deutlichen Vorsprung haben. Die Rolle Mittelosteuropas in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie unterscheidet sich damit deutlich von benachbarten Niedriglohnstandorten in Osteuropa, dem Westbalkan oder im Mittelmeerraum. Aufgrund dieses Entwicklungsvorsprungs bleiben auch Verlagerungen aus Mittelosteuropa in andere Niedriglohnländer bislang begrenzt.

Es werden aber auch Grenzen dieses Aufwertungsprozesses in Mittelosteuropa deutlich. Im Unterschied zu Ländern wie China, Indien oder Brasilien, die aufgrund der Größe ihres Marktes ebenfalls zu wichtigen Standorten von FuE der Automobilunternehmen werden, werden Aufgaben der Grundlagen- und Produktentwicklung bislang in Mittelosteuropa kaum angesiedelt. Dies bedeutet auch, dass es kaum Innovationsaktivitäten in der Region gibt, die auf Zukunftstechnologien wie Elektromobilität ausgerichtet sind. Die Region ist vielmehr sehr stark von der Technologie der Verbrennungsmotoren abhängig. Sollte sich der Wandel im Bereich der Antriebstechnologien beschleunigen, könnte dies die Beschäftigung in der Region empfindlich treffen.

Bemerkenswert ist, dass die Aufwertung von Produkten und Technologien in der mittelosteuropäischen Automobilindustrie nur begrenzt von einer Verbesserung der Entgelte und Beschäftigungsbedingungen begleitet wurde. Es ist ein zentrales Argument dieses Artikels, dass diese Entkopplung wesentlich von der Politik der mittelosteuropäischen Länder selbst herbeigeführt wurde. Neoliberale Politikrezepte dominierten in den 1990er und 2000er Jahren und wurden auch von sozialdemokratischen Regierungen mitgetragen (Bohle/Greskovits 2007; Drahekoupil 2009). Durch eine restriktive Mindestlohnpolitik wurde gezielt ein Niedriglohnsektor geschaffen. Durch Deregulierung der Arbeitsmärkte und Abbau sozialstaatlicher Sicherungen wurde die Position der Unternehmen auf den Arbeitsmärkten gestärkt, während zugleich gewerkschaftliche Rechte eingeschränkt und die Dezentralisierung des Tarifverhandlungssystems gefördert wurde. Zugleich unterblieben Investitionen in die Ausbildungssysteme und insbesondere in die berufliche Ausbildung, wodurch gerade im industriellen Bereich Unternehmensstrategien gefördert wurden, die auf angelernte Arbeitskräfte setzen – und dies schlicht, weil gut ausgebildete Industriearbeiter fehlen.

Von dieser politischen Entwicklung profitieren die rechtsnationalistischen Parteien, die sich nun mit Projekten zur Stärkung sozialer Sicherungssysteme und Eindämmung prekärer Beschäftigungsformen profilieren können und erhebliche Unterstützung gerade auch aus der Arbeiterschaft erfahren.

Literatur

- Aglietta, Michel (1979): *A Theory of Capitalist Regulation: The US Experience*. London.
- Barrientos, Stephanie/Gereffi, Gary/Rossi, Arianna (2011): Economic and social upgrading in global production networks: A new paradigm for a changing world. In: *International Labour Review* 150(3-4): 319-340. DOI: 10.1111/j.1564-913X.2011.00119.x.
- Bernaciak, Magdalena (2010): Cross-border competition and trade union responses in the enlarged EU: Evidence from the automotive industry in Germany and Poland. In: *European Journal of Industrial Relations* 16(2): 119-135. DOI: 10.1177/0959680110364827.
- Blöcker, Antje/Jürgens, Ulrich/Meißner, Heinz-Rudolf (2009): *Innovationsnetzwerke und Clusterpolitik in europäischen Automobilregionen. Impulse für Beschäftigung*. Münster.
- Bluhm, Katharina (2007): *Experimentierfeld Ostmitteleuropa? Deutsche Unternehmen in Polen und der Tschechischen Republik*. Wiesbaden.
- 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): 3-25. DOI: 10.1007/BF02686305.
- (2007): Neoliberalism, embedded neoliberalism and neocorporatism: Towards transnational capitalism in Central-Eastern Europe. In: *West European Politics* 30(3): 443-466. DOI: 10.1080/01402380701276287.
- Brincks, Corey/Domański, Boleslaw (2018): Integrated peripheral markets in the auto industries of Europe and North America. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 18(1): 1-28. DOI: 10.1504/IJATM.2018.090170.
- Calabrese, Giuseppe (2001): R&D globalisation in the car industry. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 1(1): 145-159. DOI: 10.1504/IJATM.2001.000032.
- Carrillo, Jorge/Lung, Yannick/Tulder, Rob van (Hg.) (2004): *Cars, Carriers of Regionalism?*. London.
- CEDEFOP (2015): On the way to 2020: data for vocational education and training policies: Country statistical overviews 2014 update. *Cedefop research paper No. 45*. Luxemburg.
- Clark, Kim/Fujimoto, Takahiro (1991): *Product Development Performance: Strategy, Organization and Management in the World Auto Industry*. Boston.
- Czarzasty, Jan/Gajewska, Katarzyna/Mrozowicki, Adam (2014): Institutions and Strategies: Trends and Obstacles to Recruiting Workers into Trade Unions in Poland. In: *British Journal of Industrial Relations* 52(1): 112-135. DOI: 10.1111/j.1467-8543.2012.00919.x.
- Dispan, Jürgen/Pfäfflin, Heinz (2014): *Nachhaltige Wertschöpfungsstrategie. Unternehmensstrategie im Kontext von Industriepolitik und Megatrends*. Düsseldorf.
- Domański, Boleslaw/Guzik, Robert/Gwosdz, Krzysztof/Dej, Magdalena (2013): The crisis and beyond: the dynamics and restructuring of automotive industry in Poland. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 13(2): 151-166. DOI: 10.1504/IJATM.2013.052998.
- Drahokoupil, Jan (2009): *Globalization and the State in Central and Eastern Europe. The politics of foreign direct investment*. London.
- 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): 223-240. DOI: 10.1177/0959680114546437.
- Eurostat (2018a): *EU Handel nach SITC seit 1988 (DS-018995)*. Luxemburg.
- (2018b): *Detaillierte jährliche Unternehmensstatistiken für die Industrie (sbs_na_ind_r2 und sbs_na_2a_dfn)*. Luxemburg.
- Hardy, Jane (2009): *Poland's New Capitalism*. London/New York.
- Herrigel, Gary/Voskamp, Ulrich/Wittke, Volker (2017): *Globale Qualitätsproduktion. Transnationale Produktionssysteme in der Automobilzulieferindustrie und im Maschinenbau*. Frankfurt a.M.

- Jürgens, Ulrich (2000): Communication and Cooperation in the New Product and Process Development Networks – an International Comparison of Country- and Industry-specific Patterns. In: Jürgens, Ulrich (Hg.): *New Product Development and Production Networks*. Berlin: 107-148.
- Jürgens, Ulrich/Krzywdzinski, Martin (2009): Changing East-West Division of Labour in the European Automotive Industry. In: *European Urban and Regional Studies* 16(1): 27-42. DOI: 10.1177/0969776408098931.
- (2010): *Die neue Ost-West-Arbeitsteilung. Arbeitsmodelle und industrielle Beziehungen in der europäischen Automobilindustrie*. Frankfurt a.M.
- (2016): *New Worlds of Work. Varieties of Work in Car Factories in the BRIC Countries*. Oxford.
- Kahancova, Marta (2015): Central and Eastern European trade unions after the EU enlargement: successes and failures for capacity building. In: *Transfer: European Review of Labour and Research* 21(3): 343–357. DOI: 10.1177/1024258915585946.
- Klier, Thomas/Rubenstein, James (2010): The changing geography of North American motor vehicle production. In: *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 3(3): 335-347. DOI: 10.1093/cjres/rsq024.
- Kobayashi, Hideo/Yingshan Jin/Schroeder, Martin (2015): ASEAN economic community and the regional automotive industry: impact of ASEAN economic integration on two types of automotive production in Southeast Asia. In: *International Journal of Automotive Technology and Management* 15(3): 268-291. DOI: 10.1504/IJATM.2015.070279.
- Kohl, Heribert/Platzer, Hans W. (2004): *Arbeitsbeziehungen in Mitteleuropa. Transformation und Integration. Die acht neuen EU-Mitgliedsländer im Vergleich*. Baden-Baden.
- Krzywdzinski, Martin (2010): Organizing employees in Central Eastern Europe: The approach of Solidarność. In: *European Journal of Industrial Relations* 16(3): 277-292. DOI: 10.1177/0959680110375137.
- (2014a): How the EU's Eastern Enlargement Changed the German Productive Model. The Case of the Automotive Industry. In: *Revue de la Régulation – Capitalisme, Institutions, Pouvoir* 15(1): 1–61. DOI: 10.4000/regulation.10663.
- (2014b): Do Investors Avoid Strong Trade Unions and Labour Regulation? Social Dumping in the European Automotive and Chemical Industries. In: *Work, Employment and Society* 28(6): 926-945. DOI: 10.1177/0950017013516692.
- (2016): Technologie, Qualifikationen und internationale Arbeitsteilung. Anmerkungen zu der Diskussion über Industrie 4.0. *WZB Discussion Paper SP III 2016-301*. Berlin.
- 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, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), unveröffentlichter Datensatz.
- 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.
- Lipietz, Alain (1987): *Mirages and Miracles. The Crises of Global Fordism*. London.
- Maciejewska, Małgorzata/Mrozowicki, Adam/Piasna, Agnieszka (2016): The silent and crawling crisis: international competition, labour market reforms and precarious jobs in Poland. In: Myant, Martin; Theodoropoulou, Sotiria; Piasna, Agnieszka (Hg.): *Unemployment, internal devaluation and labour market deregulation in Europe*. Brüssel: 229-254.
- McKinsey (2013): *A new dawn: Reigniting growth in Central and Eastern Europe*. New York.
- Meardi, Guglielmo (2007): More voice after more exit? Unstable industrial relations in Central Eastern Europe. In: *Industrial Relations Journal* 38(6): 503-523. DOI: 10.1111/j.1468-2338.2007.00461.x.

- Meardi, Guglielmo/Strohmer, Sonja/Traxler, Franz (2013): Race to the East, race to the bottom? Multi-nationals and industrial relations in two sectors in the Czech Republic. In: *Work, Employment and Society* 27(1): 39-55. DOI: 10.1177/0950017012464417.
- Mrozowicki, Adam/Kajta, Justyna (2018): Rechtspopulismus in Polen. In: Becker, Karina; Dörre, Klaus; Reif-Spirek, Peter (Hg.): *Arbeiterbewegung von rechts? Ungleichheit – Verteilungskämpfe – populistische Revolte*, Frankfurt a.M.: 257-270.
- Nölke, Andreas/Vliegenthart, Arjan (2009): Enlarging the Varieties of Capitalism. The Emergence of Dependent Market Economies in East Central Europe. In: *World Politics* 61(4): 670-702. DOI: 10.1017/S0043887109990098.
- OECD (2018): *OECD.Stat (Labour, Earnings)*. Paris.
- Ost, David (2018): Workers and the Radical Right in Poland. In: *International Labor and Working Class History* 93(1): 113-124. DOI: 10.1017/S0147547917000345.
- Pardi, Tommaso (2018): Une voiture low cost pour les pays riches. Logan et l'intégration européenne. In: *la Nouvelle Revue du Travail* 12. DOI: 10.4000/nrt.3544.
- Pavlínek, Petr (2012): The internationalization of corporate R&D and the automotive industry R&D of East-Central Europe. In: *Economic Geography* 88(3): 279-310. DOI: 10.1111/j.1944-8287.2012.01155.x.
- Pavlínek, Petr/Zenka, Jan (2010): Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. In: *Journal of Economic Geography* 11(3): 559-586. DOI: 10.1093/jeg/lbq023.
- Piore, Michael/Sabel, Charles (1984): *The second industrial divide: Possibilities for prosperity*. New York.
- Porter, Michael (1985): *Competitive strategy*. New York.
- Schwarz-Kocher, Martin/Krzywdzinski, Martin/Korflür, Inger (2018): *Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie in Deutschland und Mitteleuropa unter dem Druck veränderter globaler Wertschöpfungsstrukturen*. Düsseldorf.
- Trappmann, Vera (2011): Precarious employment in Poland – a legacy of transition or an effect of European integration? In: *Emecon* 2(1): 1-22.
- VDA (verschiedene Jahrgänge): *Tatsachen und Zahlen*. Frankfurt a.M.



iz3w ◀

Friedensprozesse – Give Peace a Chance

Außerdem: Separatismus in Kamerun |
AfD pro-kolonial | Umbrüche in Georgien

52 Seiten, € 5,30

www.iz3w.org

iz3w ▶ Zeitschrift zwischen Nord und Süd