



Interessenvertretung in transnationalen Wertschöpfungsketten am Beispiel der Automobilzulieferindustrie

30.11.2017, WSI Herbstforum „Soziale Rechte in Europa“

Martin Krzywdzinski

Gliederung

1. Handlungsbedingungen von betrieblichen Arbeitnehmervertretern in Deutschland und Mittelosteuropa
2. Möglichkeiten und Grenzen transnationaler Kooperationsformen
3. Neue Wege der transnationalen Interessenvertretung?

Projekt

- Projekt „Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie“ in Kooperation von WZB, IMU Institut und Sustain Consult
- Gefördert durch die Hans-Böckler-Stiftung, Laufzeit 01/2015-06/2017
- Arbeitspaket WZB:
 1. Wie entwickelt sich die Stellung Mittelosteuropas in der innereuropäischen Arbeitsteilung?
 2. Wie entwickeln sich die Arbeits- und Beschäftigungsstandards in der mittelosteuropäischen Automobilzulieferindustrie?
 3. Wie bewähren sich Ansätze der internationalen Regulierung von Arbeits- und Beschäftigungsstandards?
- Datengrundlage: Befragung von 267 Zulieferbetrieben und vertiefende Fallstudien in 8 mittelosteuropäischen Betrieben.
- Datenquelle für die in dieser Präsentation zitierten Befragungsdaten: Krzywdzinski, M.; Schwarz-Kocher, M.; Korflür, I.; Löckener, R.; Schröder, A. (2016): Standortperspektiven in der Automobilzulieferindustrie. Befragung von Arbeitnehmervertretern in Deutschland und Mittelosteuropa, Version 1.01, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), unveröffentlichter Datensatz.

Rahmeninformationen zur Befragung

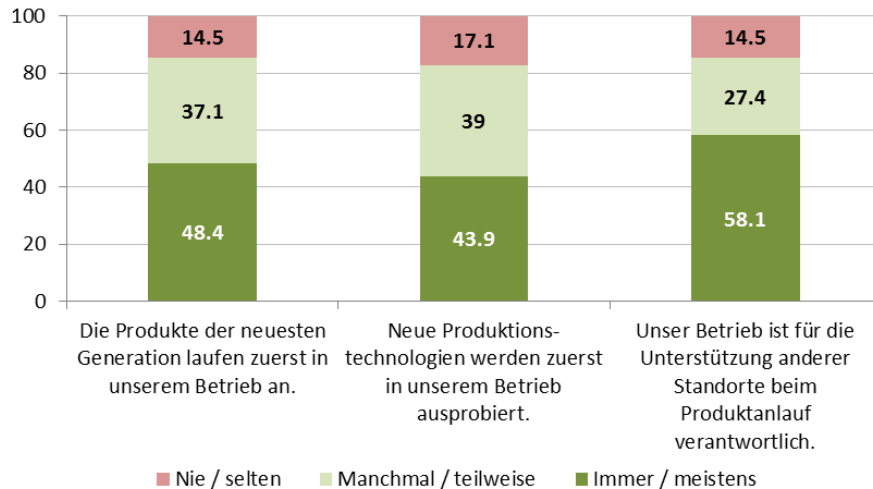
	Deutschland	Mittelosteuropa
Insgesamt	142 (100%)	125 (100%)
Nach Beschäftigung		
- 1 bis 200	18 (12,5%)	19 (15,2%)
- 201 bis 500	51 (35,4%)	24 (19,2%)
- 501 bis 1000	32 (22,5%)	34 (27,2%)
- 1001 bis 5000	34 (23,9%)	41 (32,8%)
- Mehr als 5000	5 (3,5%)	3 (2,4%)
Nach Unternehmensart		
- Heimisches Unternehmen ohne Auslandswerke	17 (12,0%)	20 (16,0%)
- Unternehmen/Konzern mit Auslandswerken	125 (88,0%)	105 (84,0%)
Nach Herkunftsland/-region		
- Deutschland	89 (62,7%)	44 (35,2%)
- West- oder Nordeuropa (außer D)	21 (14,8%)	23 (18,4%)
- Mittel- oder Osteuropa	4 (2,8%)	22 (17,6%)
- Nord- oder Südamerika	22 (15,5%)	20 (16,0%)
- Asien	6 (4,2%)	16 (12,8%)
Nach Produktbereich*		
- Body / Exterior	34 (23,9%)	30 (24,0%)
- Karosseriestruktur	28 (19,0%)	18 (14,4%)
- Fahrwerk	41 (28,9%)	27 (21,6%)
- Antriebsstrang	38 (26,0%)	33 (26,4%)
- Motor und Aggregate	69 (48,6%)	49 (39,2%)
- Interior	32 (22,5%)	36 (28,8%)
- Elektronik	43 (30,3%)	33 (26,4%)

	Innerhalb MOE
Polen	18 (14,4%)
Tschechien	51 (40,8%)
Slowakei	36 (28,8%)
Ungarn	20 (16,0%)

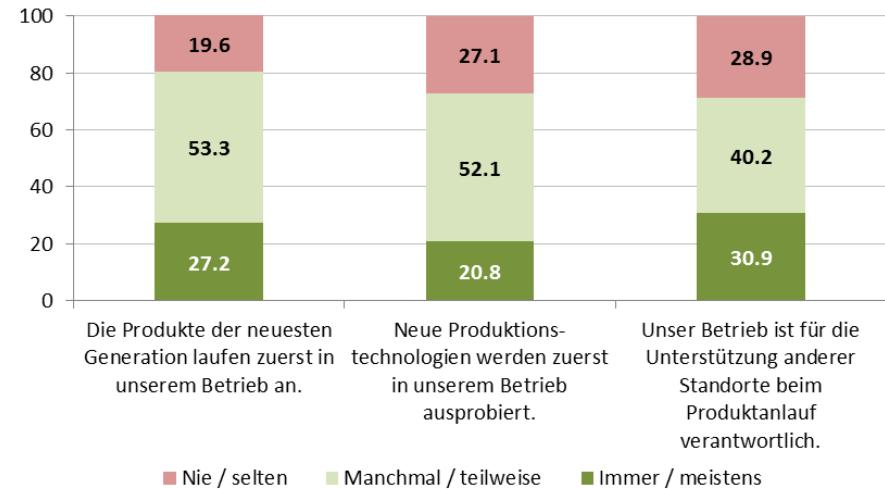
* Mehrfachnennungen möglich.

Upgrading und Leitwerkrollen

Leitwerkrollen, deutsche Automobilzulieferbetriebe (2016)



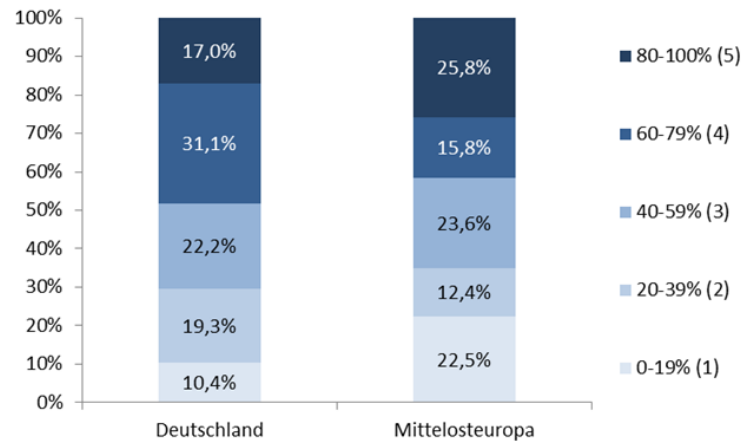
Leitwerkrollen, mittelosteuropäische Automobilzulieferbetriebe (2016)



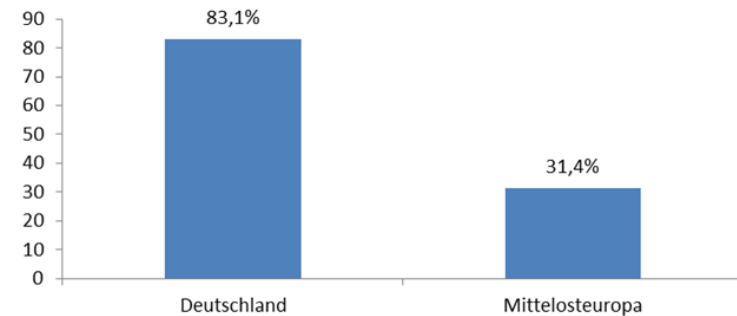
Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

Formale Qualifikationsbasis

„Wenn Sie jetzt nur an die Arbeiter denken, wie hoch ist in Ihrem Betrieb der Anteil von Arbeitern mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung?“



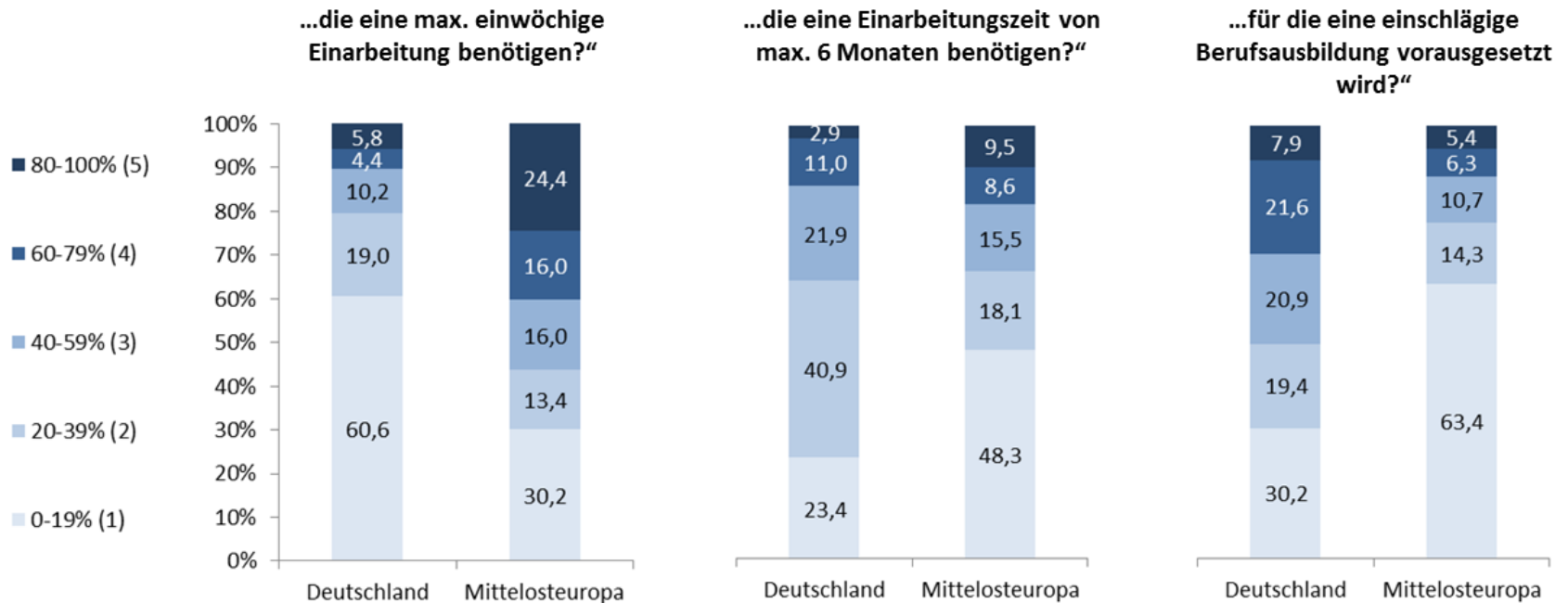
„Gibt es in Ihrem Betrieb eine mehrjährige Berufsausbildung in Kooperation mit Berufsschulen?“ (Anteil „Ja“)



Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

Strategien des Arbeitskräfteeinsatzes

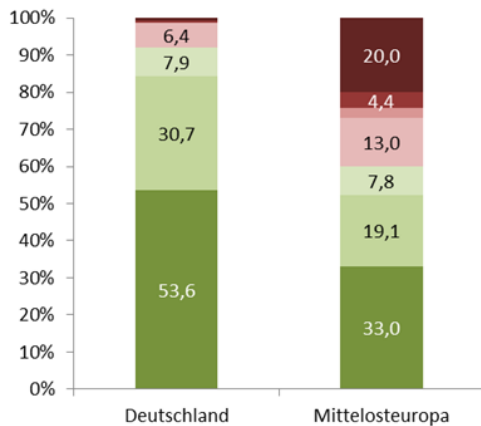
„Wenn Sie jetzt nur an die Arbeiter in der Produktion denken, wie hoch ist in Ihrem Betrieb der Anteil von Arbeitsplätzen,...



Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

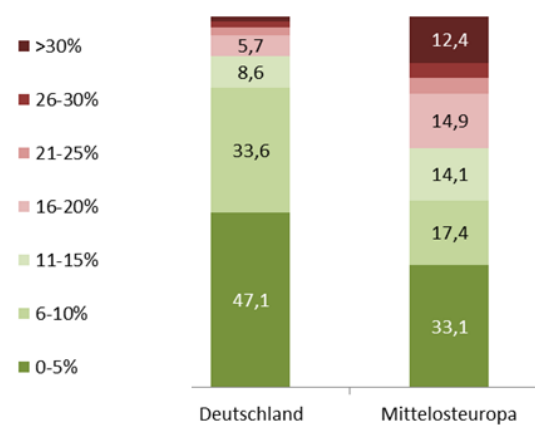
Grenzen des Upgradings in Mitteleuropa?

Anteil befristeter Verträge an Gesamtbeschäftigung (in%)



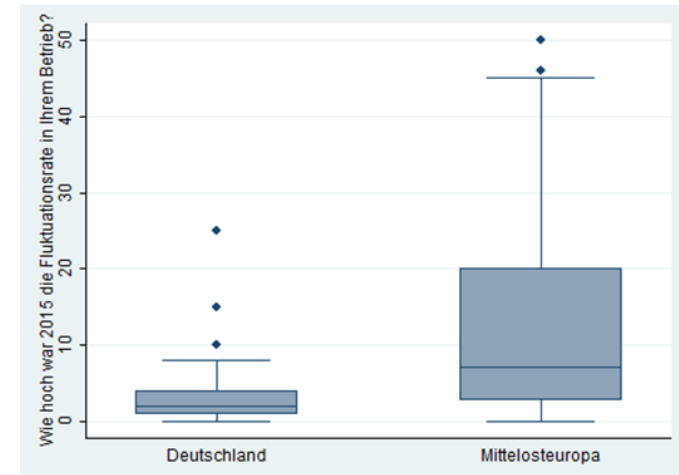
Durchschn. Anteil:
DE: 5%
MOE: 12%

Anteil der Leiharbeiter an Gesamtbeschäftigung (in%)



Durchschn. Anteil:
DE: 6%
MOE: 11%

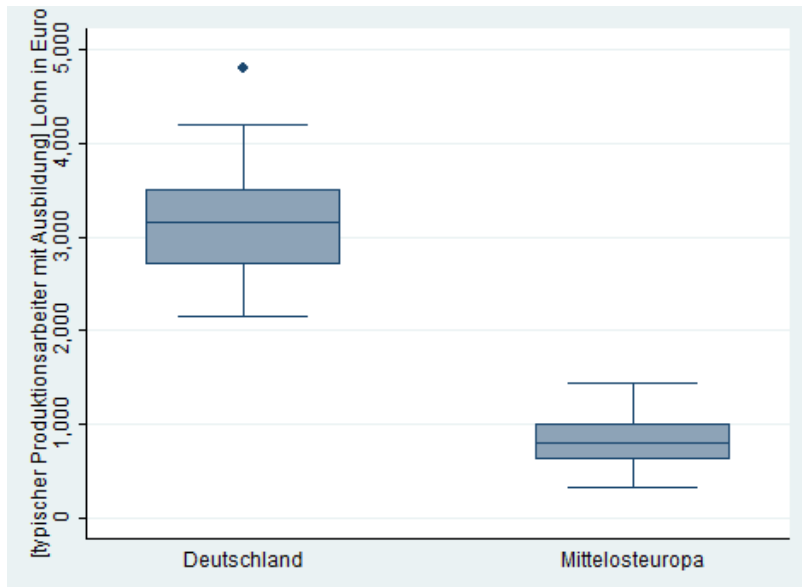
Fluktuationsraten (in % der Gesamtbeschäftigung)



Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mitteleuropa.

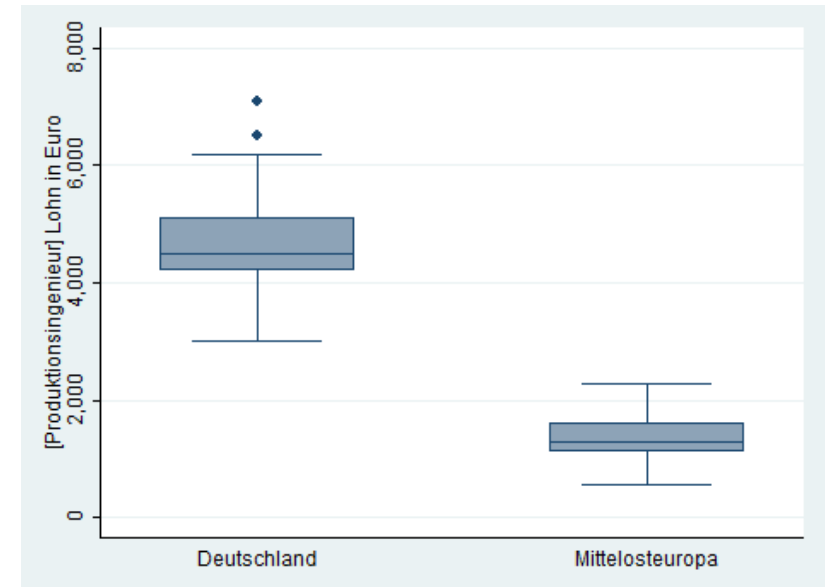
Entgeltunterschiede

Monatlicher Bruttogrundlohn eines Produktionsarbeiters mit Berufsausbildung und fünfjähriger Betriebszugehörigkeit



	Obs	Mean	Min	Max
Deutschland	118	3122	2150	4800
Mittelosteuropa	102	835	328	1450
Slowakei	31	931	480	1450
Tschechien	42	862	328	1369
Polen	12	782	505	1039
Ungarn	17	630	418	1029

Monatlicher Bruttogrundlohn eines Produktionsingenieurs mit fünfjähriger Betriebszugehörigkeit

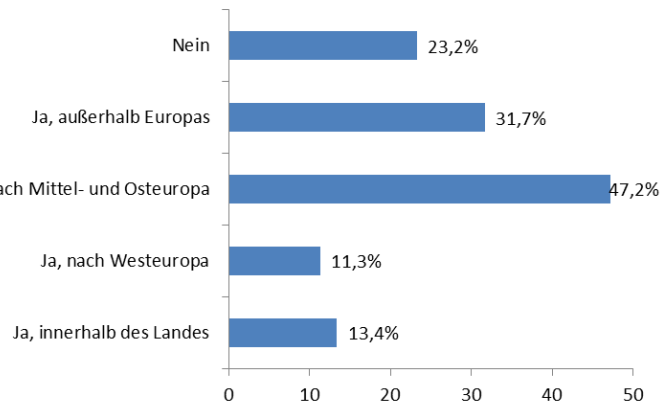


	Obs	Mean	Min	Max
Deutschland	109	4647	3000	7100
Mittelosteuropa	70	1343	570	2294
Tschechien	26	1396	666	2217
Ungarn	10	1335	965	1930
Polen	10	1305	688	2294
Slowakei	24	1304	570	1800

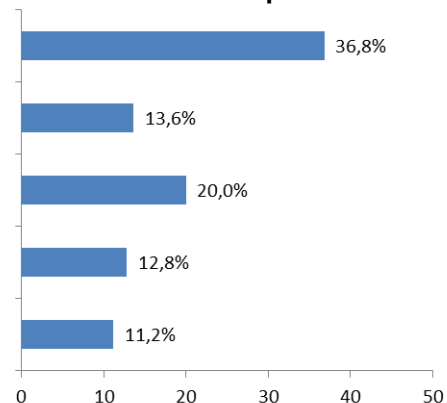
Verlagerungen im Ost-West-Vergleich

Wurde in den letzten 5 Jahren ein Teil der Produktion (oder andere Funktionen) aus Ihrem Betrieb in andere Werke verlagert?

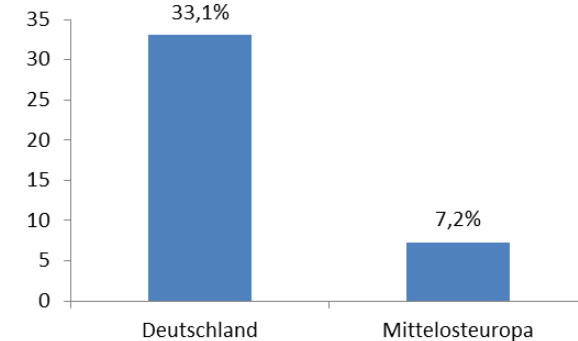
Deutschland



Mittelosteuropa



Wurde in den letzten fünf Jahren aufgrund von Verlagerungen Beschäftigung in Ihrem Betrieb abgebaut?



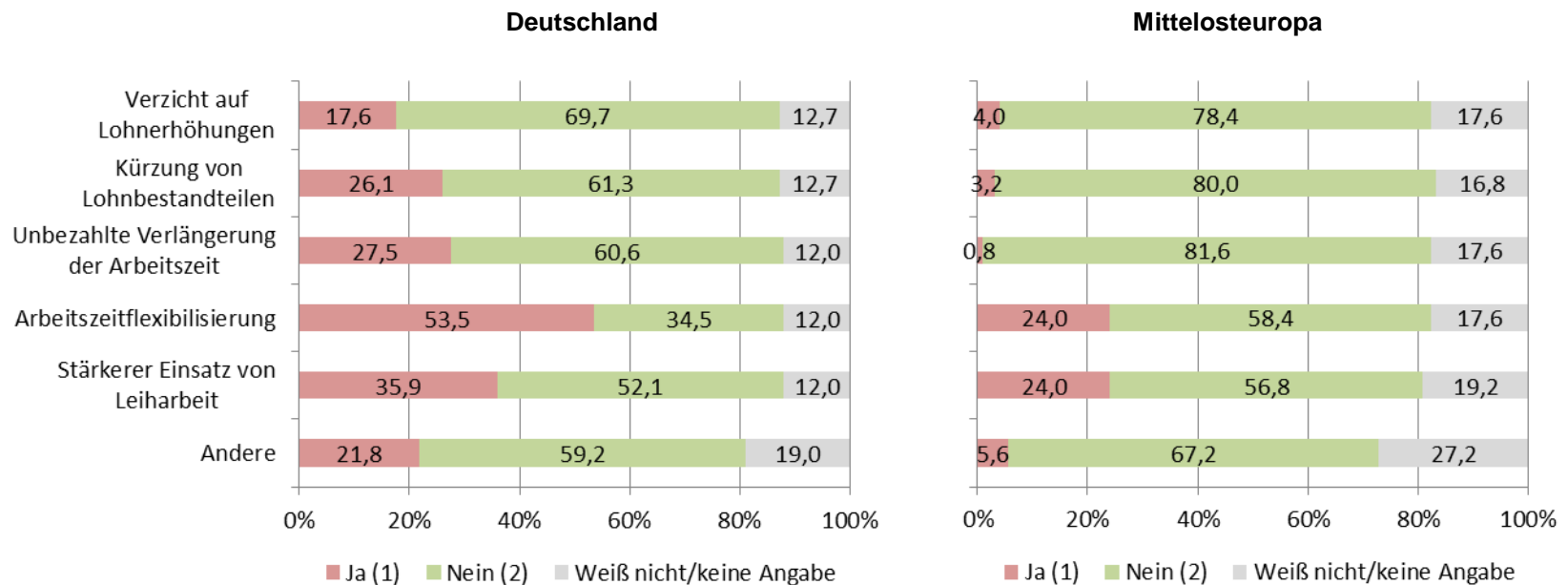
Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

Concession Bargaining

Concession bargaining um Löhne und Arbeitszeit in Deutschland.

Fokus des Concession Bargaining in MOE auf Flexibilität.

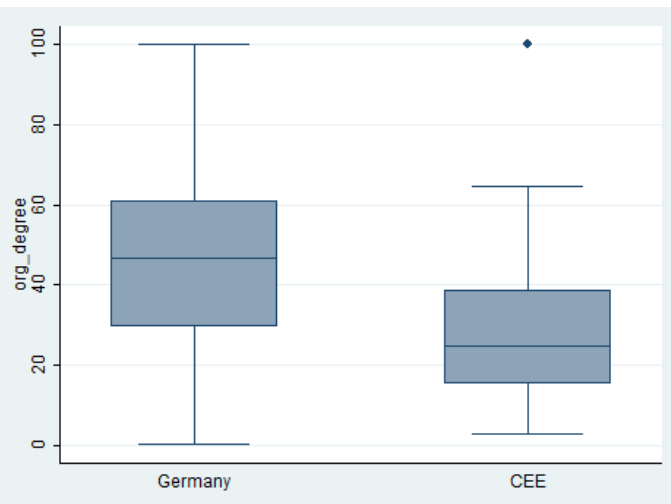
„Wurden in den letzten 5 Jahren vom Betriebsrat Zugeständnisse gemacht, um eine Verlagerung von Produktion (oder anderer Funktionen) zu verhindern bzw. um neue Produkte für den Betrieb zu gewinnen?“



Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

Organisierungsgrade und gewerkschaftlicher Einfluss

Gewerkschaftlicher Organisationsgrad der Gesamtbelegschaft

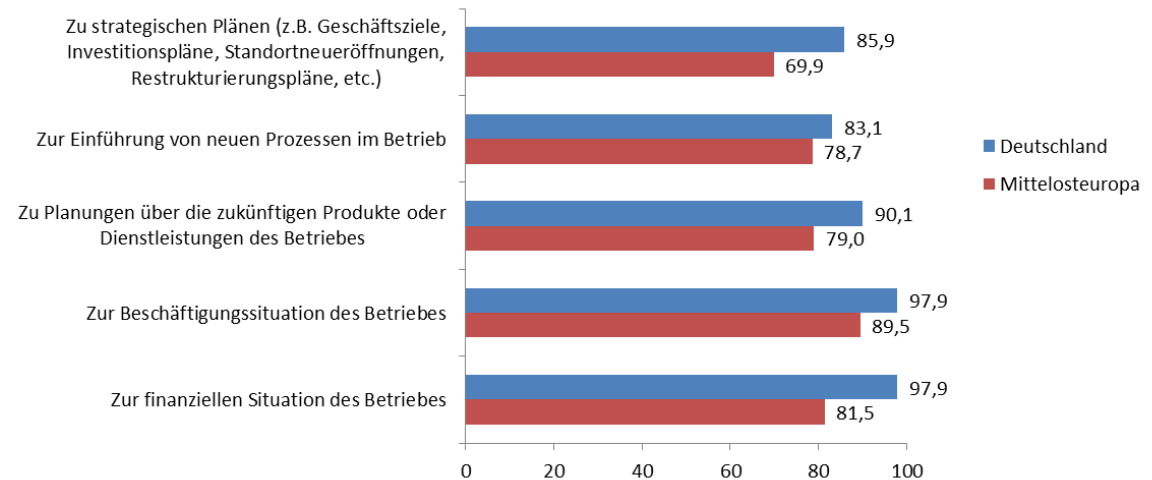


Mittelwert:

DE: 46,6%

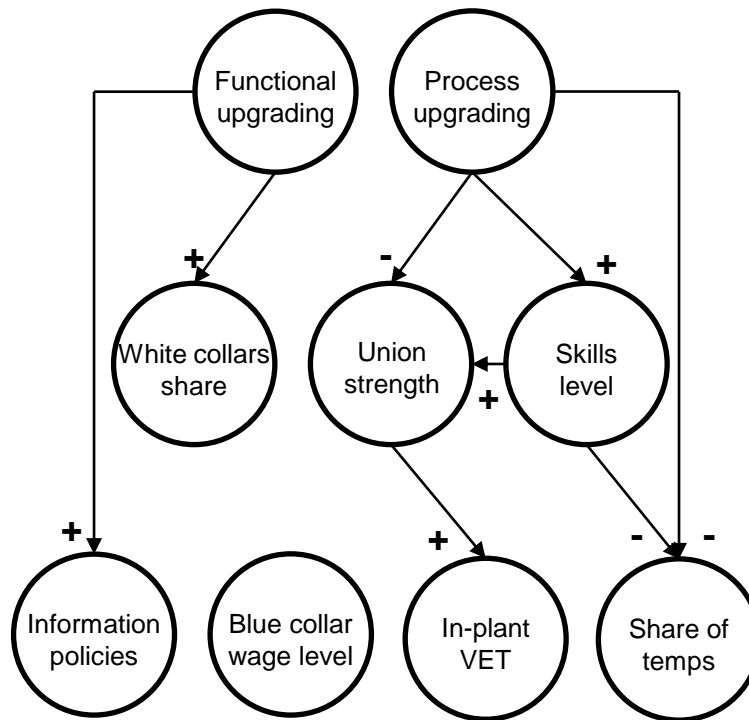
MOE: 28,6%

„Haben Sie als Arbeitnehmervertreter innerhalb der letzten 12 Monate vom Management Informationen zu den folgenden Themen erhalten?“



Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

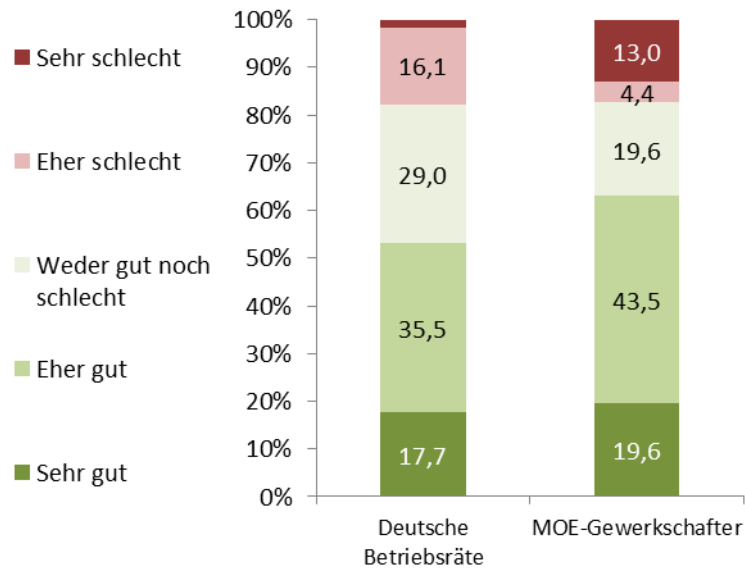
Ökonomisches und soziales Upgrading



Quelle: Eigene Berechnung basierend auf Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 125 Betriebe in Mitteleuropa.

Begrenzte Möglichkeiten der EBRs

„Wie bewerten Sie die Qualität der Informationen, die Sie aus dem EBR bekommen?“



„Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit zwischen den EBR-Mitgliedern aus unterschiedlichen Ländern?“



„Wie bewerten Sie die Möglichkeiten des EBR, auf die Umsetzung von Arbeits- und Beschäftigungsstandards an den europäischen Standorten Einfluss zu nehmen?“

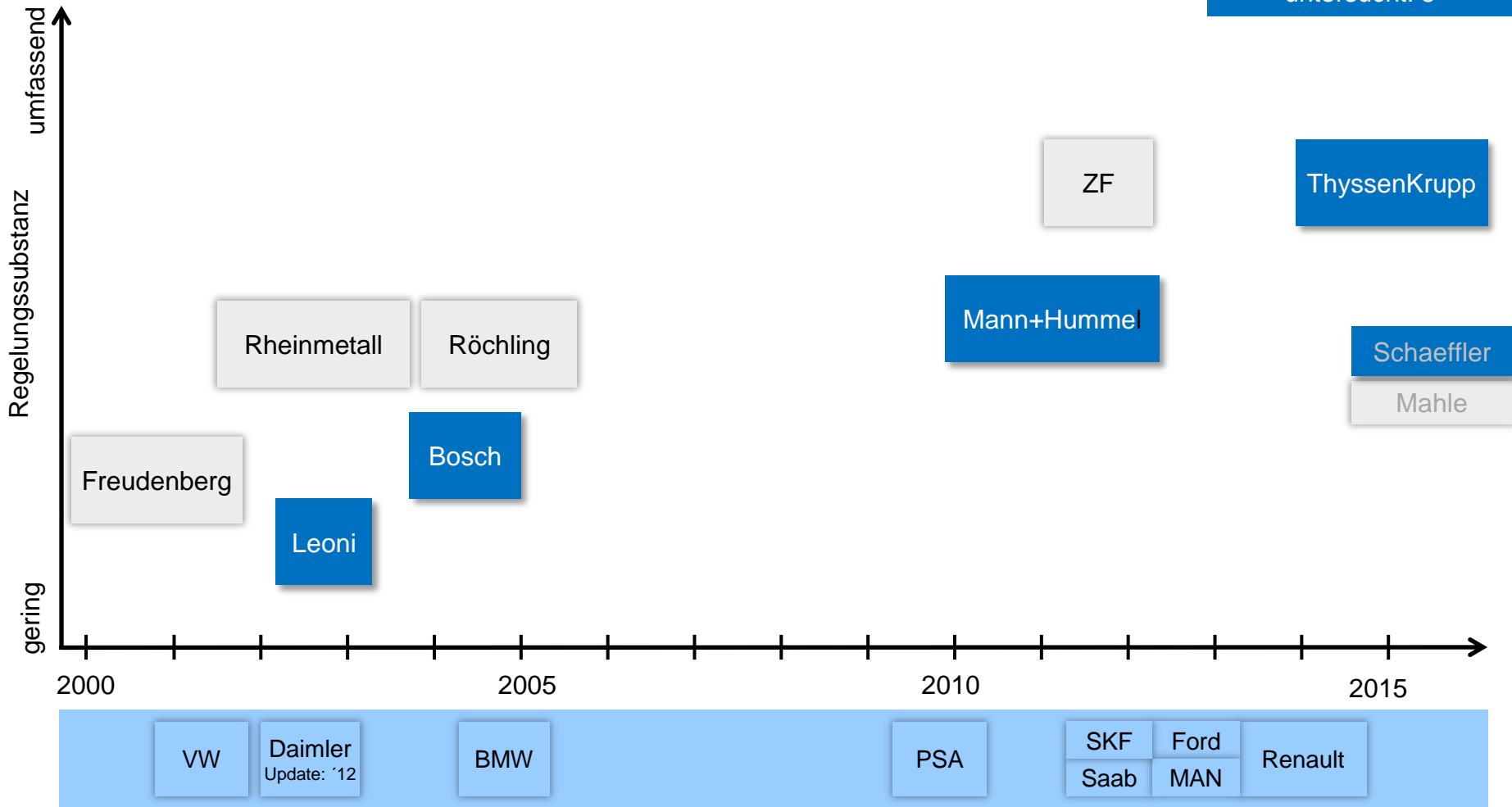


Quelle: Krzywdzinski et al. 2016. Befragung von Betriebsräten in Automobilzulieferbetrieben. 142 Betriebe in Deutschland, 125 in Mittelosteuropa.

Globale Rahmenabkommen

Gesamt IndustriAll: 46
 davon Automotive: 17
 davon Zulieferer: 8

untersucht: 5



Neue Wege?

- IG Metall Netzwerkinitiative und Transnationale Partnerschaft (TIP) in Ungarn
- Umbrüche und Konflikte in den Metallgewerkschaftsverbänden in Tschechien und der Slowakei

ŠTRAJK!

Schlussfolgerungen

- Unterschiedliche Handlungsbedingungen von Interessenvertretungen in Deutschland und Mittelosteuropa erschweren transnationale Kooperation
 - Konkurrenz um Standortkompetenzen / Produkte
 - Unterschiedliche Arbeitskraftnutzungsstrategien (High-road versus low-road)
 - Unterschiedlicher Druck durch Standortwettbewerb
 - Unterschiedliche Stärke der betrieblichen Vertretungen
- Bislang sehr ernüchternde Erfahrungen mit EBRs und Globalen Rahmenvereinbarungen, wenngleich mit Lernprozessen
- Wandel auf organisatorischer Ebene durch Organizinginitiativen und Umbrüche in Gewerkschaftsverbänden in Mittelosteuropa

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

