

# **VW Navarra im Kontext des europäischen Automobilsystems Östliche gegen südliche 'Peripherien'?**

Martina Fuchs  
Universität zu Köln  
Wirtschafts- und Sozialgeographisches Institut

Vortrag:  
„Europäische Automobilproduktion - Zukunftspotentiale durch  
nachhaltige technische und soziale Innovationen“  
am 31. Mai und 1. Juni 2005 an der Ruhr-Universität Bochum

- „Upgrading“ in transnationalen Unternehmen – die Bedeutung von Produktinnovationen
- Beziehungen in transnationalen Unternehmen: Zentrum-Peripherie-Muster?
- Veränderungen der Muster innerhalb Europas: Südliche und östliche Peripherien
- Wechselwirkungen von Netzen innerhalb transnationaler Unternehmen mit Regionen

# Gliederung

- Die Bedeutung von Volkswagen für die Region Navarra in Spanien
- Die veränderte Rolle Spaniens auf den europäischen Märkten
- Die Standortstrategie von Volkswagen und ihre Effekte für den Standort Navarra

# Die Bedeutung von Volkswagen für die Region Navarra in Spanien

- 1982/1983 übernahm Volkswagen Seat in Comunidad Foral bei Pamplona
- Produktion des Polo ab 1984
- Modellwechsel
- Motorenproduktion
- Exporte nach Deutschland, China, Südafrika, Italien, Großbritannien, Brasilien
- 4.200 Beschäftigte (2004), zusätzlich ca. 6.000 Beschäftigte in Zulieferbetrieben
- Heute vor allem 1st-tier

Fig. 2: History of Volkswagen Navarre (Source: Aláez Aller, Ricardo; Garcès, Amaya 2004b, p. 8)

Evolution of Volkswagen Navarre, S.A.	
1965	Start of production in the plant of Landaben: Authi (Automoviles de Turismo Hispano Inaleses)
1966	First car of the factory of Authi: Morris 1100
1967	Start of production of MG 1100
1968	Start of production of Morris 1100 Traveller, Morris 1300 Traveller, "Mini" 1275 (Mini-C)
1969	Start of production of Mini 1000, Mini 850. British Leyland acquires 50% of Authi.
1970	Labour conflicts
1971	Start of production of Austin 1300 v Mini GT.
1973	British Leyland acquires more shares of Authi, so that it holds 98% of the shares
1975	Sociedad Española de Automoviles de Turismo (SEAT) acquires the ownership (SEAT is owned by the I.N.I. (Instituto Nacional de Industria), 51%, private owners 42%, FIAT 7%)
1976	First car of the SEAT factory: Seat 124
1979	Start of production of Lancia; SEAT receives the competence to produce an Italian automobile brand outside of Italy
1981	Start of production of Panda
1982	Contract for cooperation between Volkswagen and SEAT. VW buys shares in 1986, 1990 and 1994 (full ownership)
1983	In the plan for industrial promotion, the government of Foral in Navarre concedes 746 Mio. Pesetas a Volkswagen. The investments of Volkswagen for the new Polo are 6.500 Mio. Pesetas
1984	Start of production of Polo Coupé (Polo A02)
1986	Introduction of the second turn. Quality standard Q-86
1993	New brand "Navarra de Automóviles S.A."
1994	Start of production of Polo A03. Quality standard ISO 9002. New brand "Volkswagen Navarra S.A."
1997	Environmental standard ISO 14001
1999	Start of production of Polo A03/GP
2001	Start of production of Polo A04

Fig. 3: Langfristige Entwicklung der Einkommen pro Person in Navarra und Spanien in Preisen von 1986 (Source: Revilla Diez 2003, p. 7)

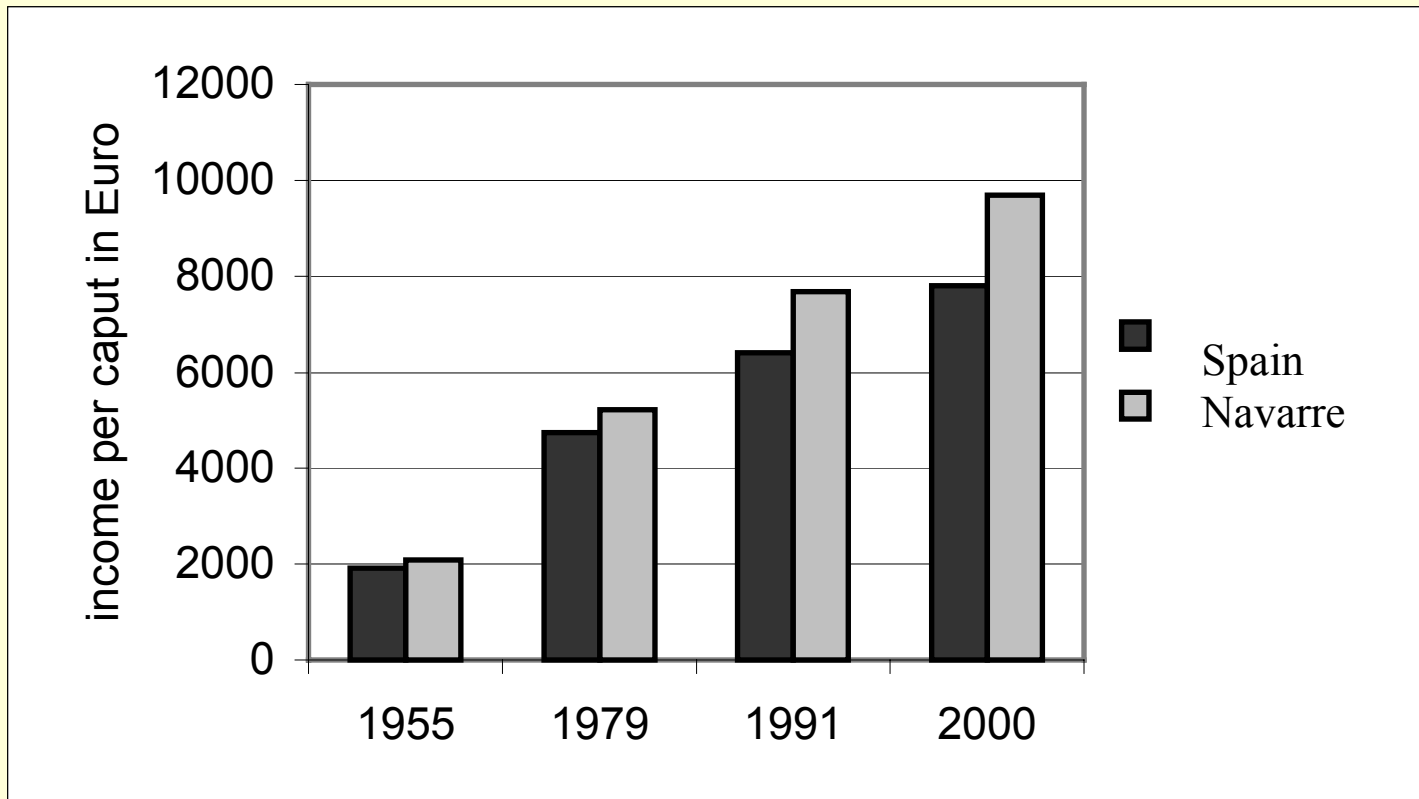
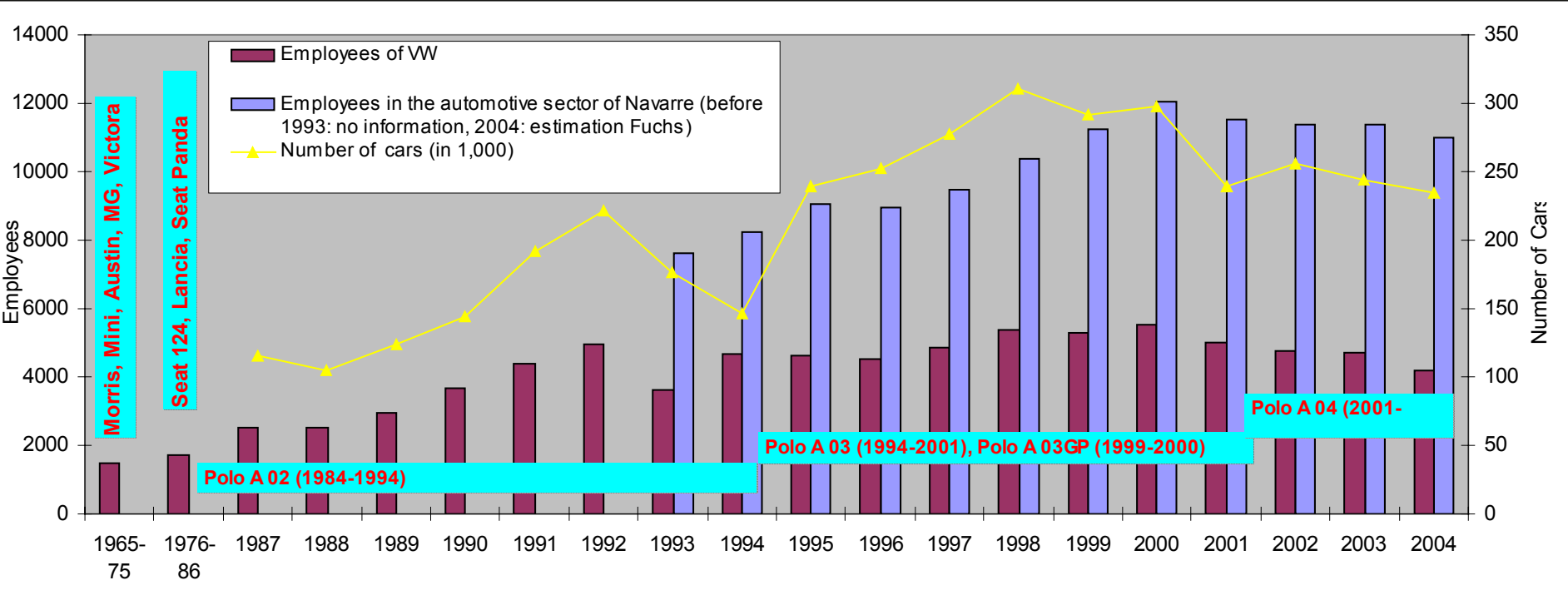


Fig. 4: Beschäftigte und produzierte Fahrzeuge von Volkswagen Navarra (Source: Aláez Aller, Ricardo; Garcès, Amaya 2004b, p. 9)

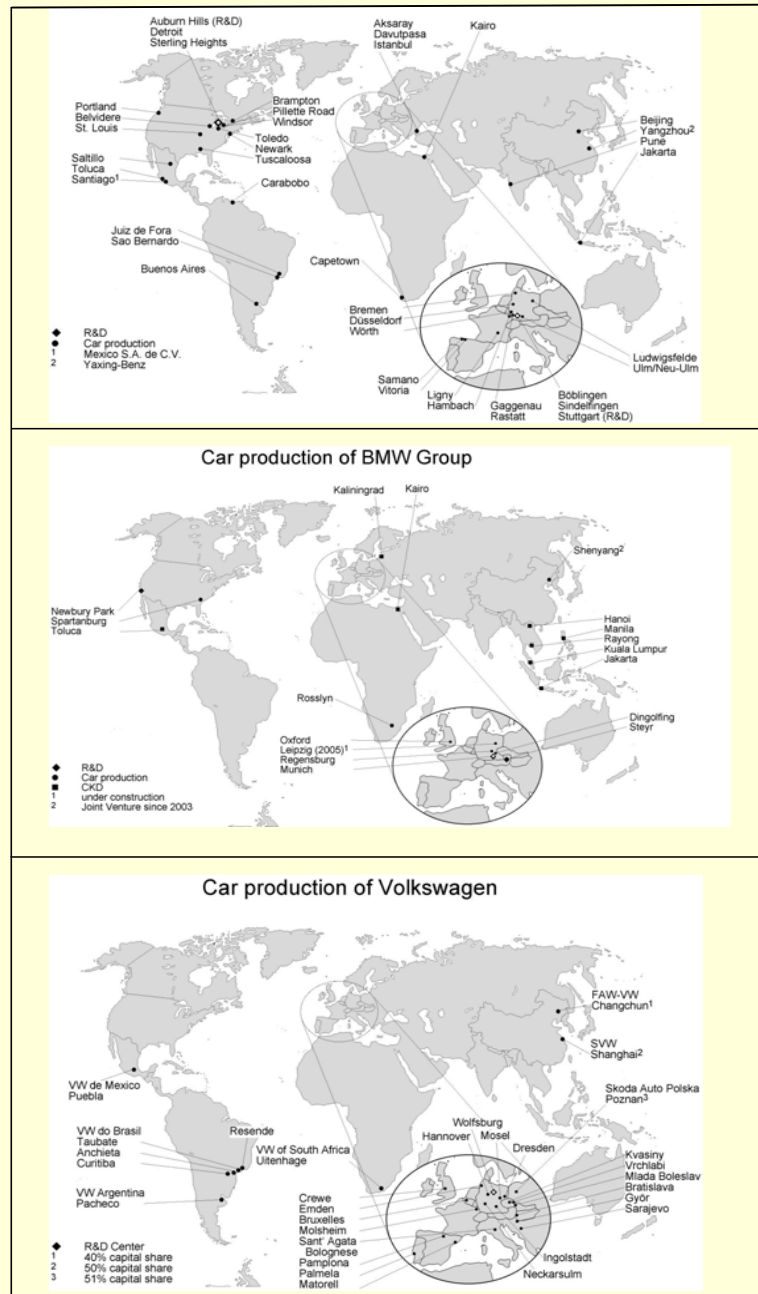


# Die veränderte Rolle Spaniens auf den europäischen Märkten

- Charakteristika europäischer Automobilmärkte
- Spaniens Spezialisierung auf die Produktion kleiner Fahrzeugmodelle
- Veränderungen im heutigen Muster der räumlichen Verteilung von Produktionsstätten für kleinere und größere Fahrzeuge
- Sonderrolle Pamplonas



Fig. 5: KFZ-Produktion (incl. CKD) ohne Motorenherstellung und Zulieferer (Quellen: DaimlerChrysler 2004, BMW 2004, Volkswagen 2004)



# Die Standortstrategie von Volkswagen und ihre Effekte für den Standort Navarra

- Wettbewerb des Standorts Pamplona mit anderen weltweiten Standorten, die den Polo produzieren
- Wettbewerb mit VW-Standorten, die Modelle auf derselben Plattform produzieren
- Konkurrenz „von unten“ durch den „Fox“?
- Wettbewerb mit anderen Automobilmarken
- „Going East“ ...?
- Relevanz des Automobilmarktes in Spanien
- Bedeutung internationaler Mitbestimmung (Weltbetriebsrat)
- Einfluss des „Clustering“
- Produktionstechnische Einflüsse und Transportkosten

Fig. 6: KFZ-Herstellung 1998-2002 (Source: VDA 2003)

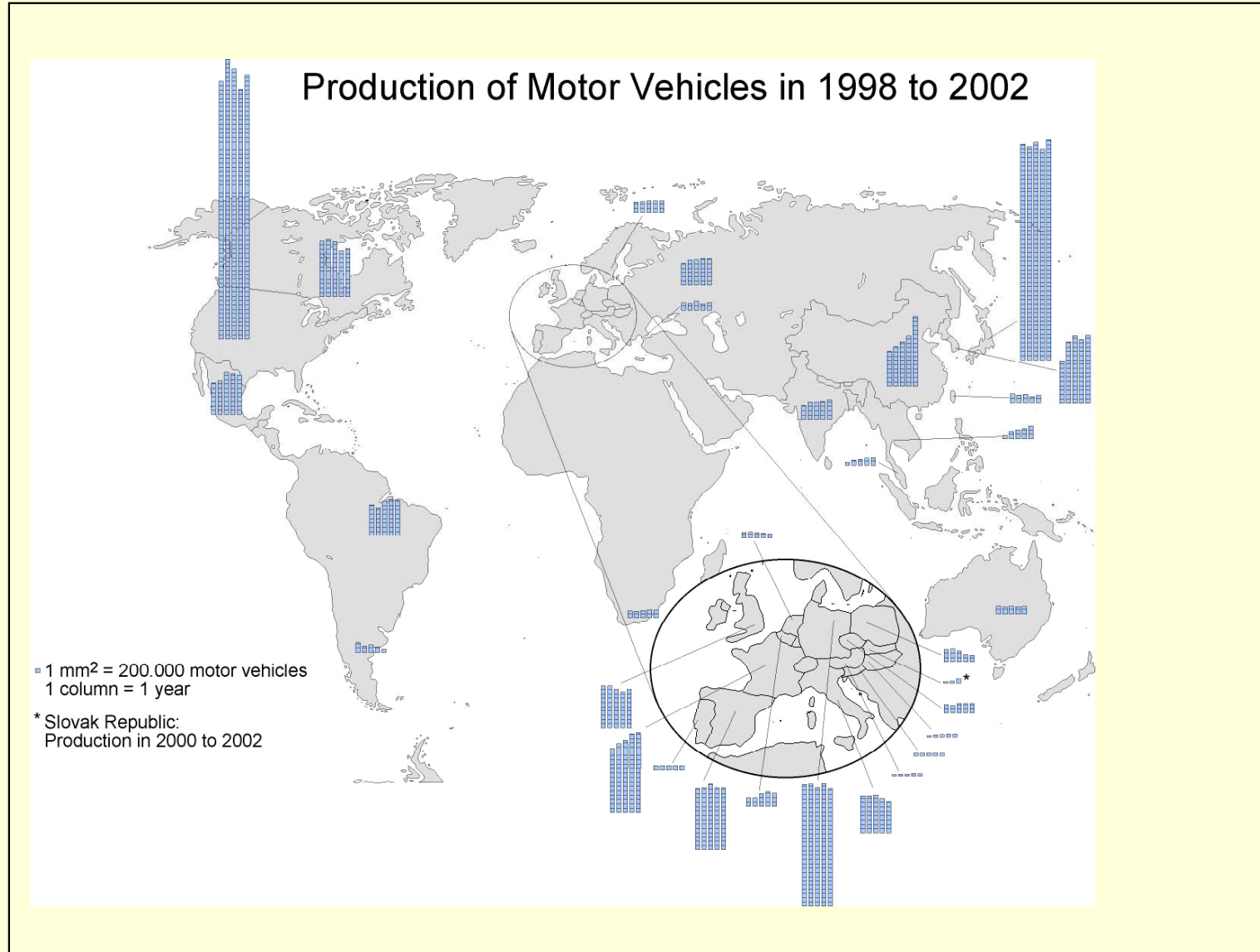


Fig. 7: Regionale Differenzierung der Automobilzulieferungen aus Regionen mit relativ niedrigem Pro-Kopf-Einkommen nach Deutschland (Source: Nunnenkamp 2004)

(mit Motoren, Motorteilen, anderen Teilen, Ausrüstungen, incl. elektronischen Systemen)

