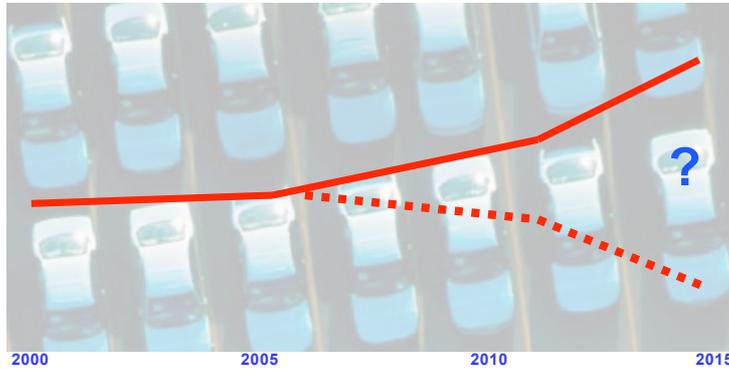


Zukunftsperspektiven für die europäische Automobilindustrie



Automobilkongress "Zukunftspotentiale durch nachhaltige technische und soziale Innovationen", Ruhr Universität Bochum, 31. Mai - 1. Juni 2005

Siegfried Roth, Europäischer Metallgewerkschaftsbund, Brüssel; EMF Automotive Sector Committee; Tel: 0049-69-6693-2381 e-mail: siegfried.roth@igmetall.de

Roth 2005

0

Inhalt

1. Europäische Automobilindustrie
2. Herausforderungen und Strukturwandel
3. Zukunftspotentiale
4. Strategische Schlussfolgerungen aus Sicht des EMB

Roth 2005

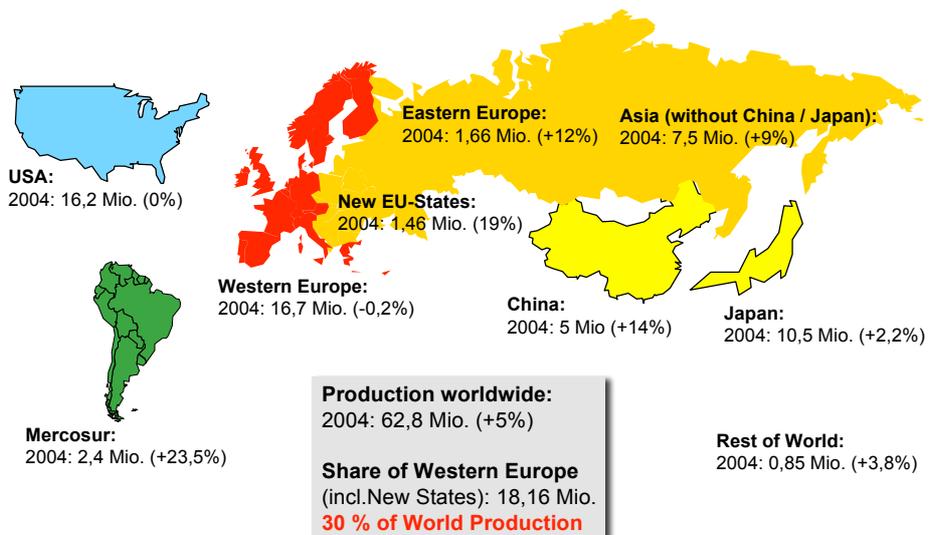
1

1. Europäische Automobilindustrie

Roth 2005

2

Automobilproduktion 2004 weltweit



Roth 2005

3

European Motor Vehicle Market 2004 - Sales

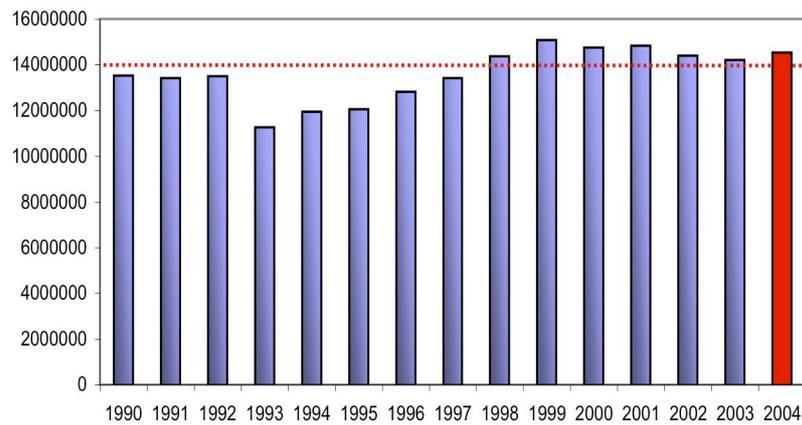
| Segment | Units | % Δ 04/03 |
|-------------------------------------|-------------------------|----------------|
| Passenger Cars | W.Eur.: 14.5 Mn | + 2.1 % |
| | Europe: 15.3 Mn | + 1.7 % |
| Light Commercial Vehicles | W.Eur.: 1.9 Mn | + 9.1 % |
| | Europe: 2.0 Mn | + 9.5 % |
| Commercial Vehicles >3.5t | W.Eur.: 0,339 Mn | + 6.2 % |
| | Europe: 0,365 Mn | + 7.8 % |
| Buses & Coaches >3.5t | W.Eur.: 0,031 Mn | - 0.7 % |
| | Europe: 0,032 Mn | + 2.4 % |
| Total Motor Vehicles | W.Eur.: 16.8 Mn | + 3.0 % |
| | Europe: 17.7 Mn | + 2.7 % |

Source: ACEA

Roth 2005

4

New Passenger Car Registrations in W.Europe 1990 - 2004



Market 2004: Germany: 3.2 Mn units (- 0.9%) UK: 2.6 Mn units (-0.5%)
 France: 2.0 Mn units (+0.2%) Spain: 1.5 Mn units (+9,8%)
 Italy: 2.6 Mn units (+0.5%)

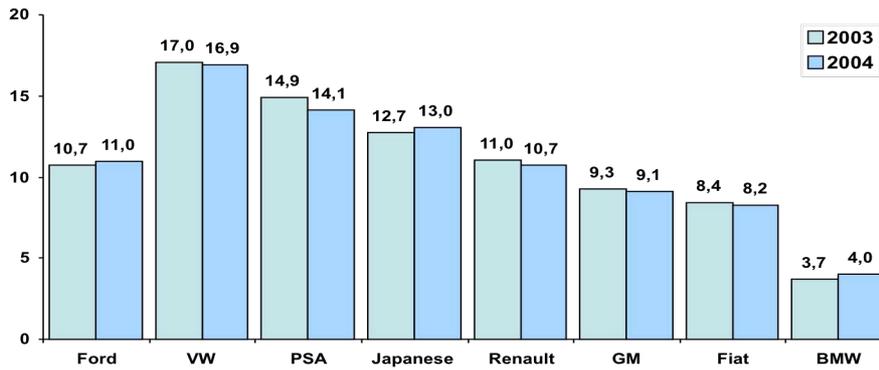
Source: ACEA

Roth 2005

5

Vehicle Market Share of Manufacturer Groups in Europe

(2004 vs Prior Year in %)



| | | | | | | |
|----------------|----------------|---------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------|
| Ford: 8,6 8,7 | VW: 9,2 9,4 | Peug: 8,3 7,8 | Toyota: 4,5 4,7 | Opel: 8,8 8,6 | Fiat: 6,2 6,0 | BMW: 3,0 3,3 |
| Volvo: 1,3 1,5 | Audi: 3,2 3,2 | Citr: 6,7 6,3 | Nissan: 2,9 2,7 | SAAB: 0,4 0,5 | AR/Lan: 1,5 1,5 | Mini: 0,7 0,7 |
| LR: 0,5 0,5 | Skoda: 2,2 2,1 | | Mazda: 1,3 1,5 | Other: 0,1 0,1 | Iveco: 0,6 0,7 | |
| Jag: 0,3 0,3 | SEAT: 2,4 2,3 | | Honda: 1,2 1,3 | | | |
| | | | Mitsub: 1,0 1,0 | | | |
| | | | Other: 1,8 1,8 | | | |

Source: Ford

Roth 2005

6

European Automotive Industry: Employment

| | |
|---------------------------|------------------------|
| Employment direct: | 1,923 Mn people |
| of which OEM | 1,057 Mn people |
| of which Supplier | 0,866 Mn people |



Source: VDA / ACEA

Roth 2005

7

EU Automotive Sector: Direct and Indirect Employment

Direct Employment:

Automotive Industry

- Automobile manufacturing
- Supplier, Equipment and accessories
- Bodywork, trailer, caravans

1,9 Mn

Indirect Employment:

Raw materials and energy sector activities

- Raw material
- Energy sector

Automobile use

- Sale and distribution of motor vehicles
- Maintenance and repair of motor vehicles
- Sale of motor vehicle parts and accessories
- Vehicle testing
- Sale of motor fuels
- Renting of automobiles
- Automotive recycling activities
- Automotive insurance, financing activities
- Driving schools and licensing activities
- Motor sport and media publishing activities

10,1 Mn

Transport

- Road transport (passengers and freight)
- Road building and maintenance
- Administration (Police Traffic, etc)

12 Mn

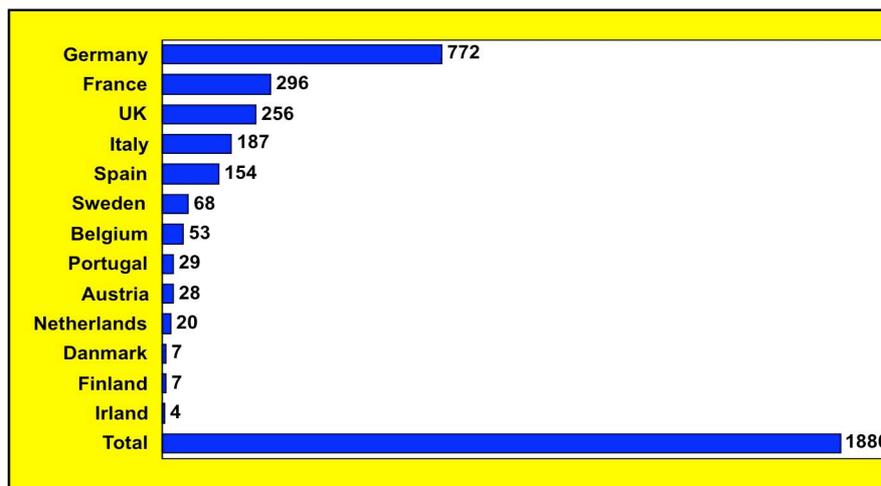
Source: EUROSTAT

Roth 2005

8

Employment in the European Automotive Sector 2003

(without Eastern Europe; in Thousand)



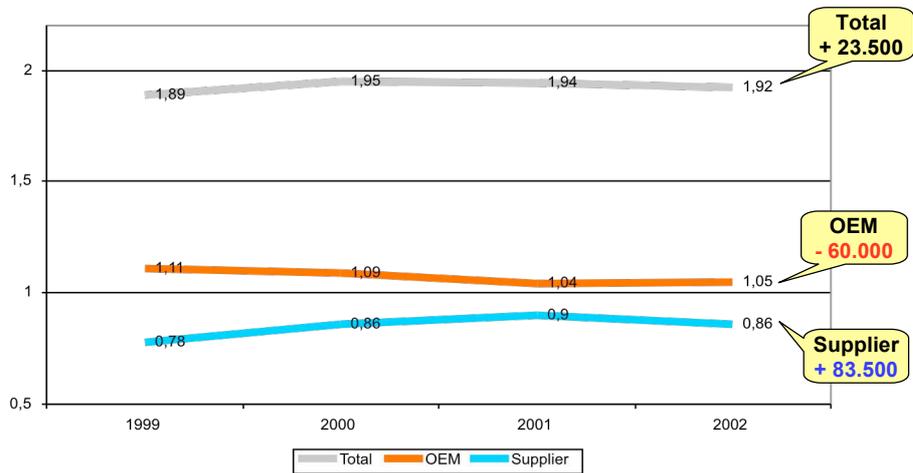
Source: VDA 2003

Roth 2005

9

Progress of Employment in the European Automotive Industry

(1999 - 2002; without Eastern Europe)



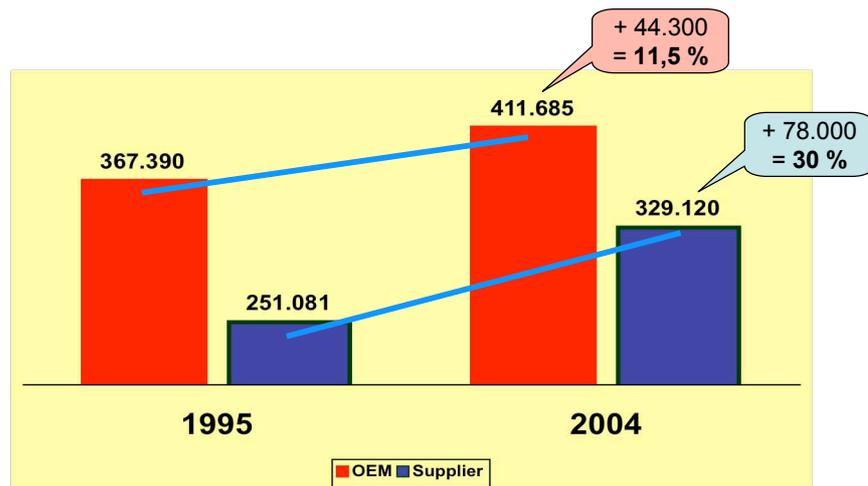
Source: Eurostat

Roth 2005

10

Automotive Supplier Industry: Strong Increase of Employment

(German Automotive Industry 1995 - 2004)



Source: VDA

Roth 2005

11

New EU States are, even in the long term, a relevant Production Market - not a Sales Market*

(* Sales of new cars)

Production:

| New EU States | |
|---------------|--------|
| 2005: | 2015: |
| 9% | 20% |
| 1,4 Mn | 3,3 Mn |

**Growth of
1,9 Mn units**

Sales:

| New EU States | |
|---------------|--------|
| 2005: | 2015: |
| 6% | 8% |
| 0,9 Mn | 1,3 Mn |

**Growth of
0,4 Mn units**

Sources: Deutsche Bank Research, ACEA, VDA, Global Insight

Roth 2005

12

2. Herausforderungen und Strukturwandel

Roth 2005

13

Herausforderungen (1)

- Härter werdender Wettbewerb (Zugleich Innovations- und Kostenwettbewerb)
- Gesättigte Märkte und Stagnation auf hohem Niveau
- Wachsende Überkapazitäten (Weltweit: 24 Mio., Europa: 7 Mio.)
- Wettbewerb von Nationalstaaten / Regionen um Standorte (Arbeitskosten, Steuern, Subventionen)
- Investitionen und Kapazitätsaufbau in emerging markets und low-cost countries
- Versuche Beschäftigte und Gewerkschaften verschiedener Standorte gegeneinander auszuspielen (Konflikt GM-E)

Roth 2005

14

Herausforderungen (2)

- Stagnierende Nachfrage
- Radikaler Wandel der Nachfragestruktur
- Wachsender Dieselanteil bei Pkw
- Steigende Rohstoffpreise (Stahl, Öl, und Kunststoffe)
- Wachsender Preisdruck auf Zulieferer
- Radikale Veränderungen der Wertschöpfungsstrukturen
- Markt- und kundengetriebene Reorganisation

Roth 2005

15

Markt- und kundengetriebene Reorganisation

Drastische Verkürzung der Entwicklungszeiten und -zyklen

Integration der Innovationspartner in flexible Netzwerke

Time-to-customer, OTD, Tendenziell Fertigung erst nach Auftragseingang

Systemlösungen für individuelle Kundenwünsche / Vernetzung mit dem Kunden

Radikale Neuausrichtung der Prozesskette und der Arbeitsorganisation

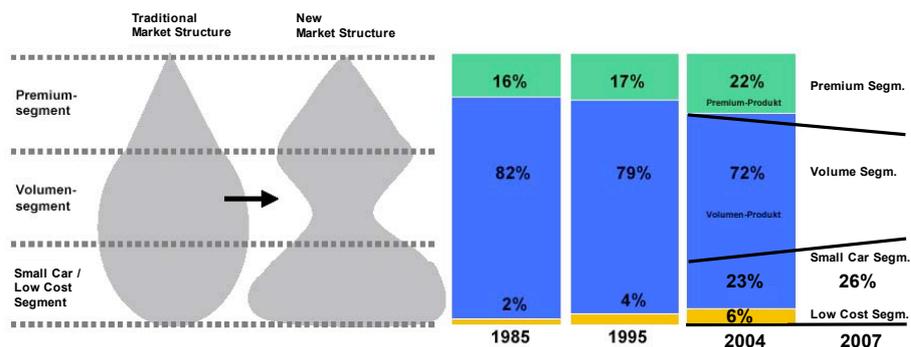
Insourcing und Kompetenzaufbau bei Elektrik, Elektronik, Software (Kompetenzzentren)

Hohe Bedeutung durchgehender, standardisierter I&K-Systeme

Roth 2005

16

Radical Change of the Market Structure in the Automotive Industry



Additionally Differentiation inside the Segments; Increase of Nich Cars

Source: Mattes / Ford and B&D 2005 (Forecast 2007)

Roth 2005

17

A New Challenge in the Small Car Sector

Cooperation PSA and Toyota in Kolin/Czech.



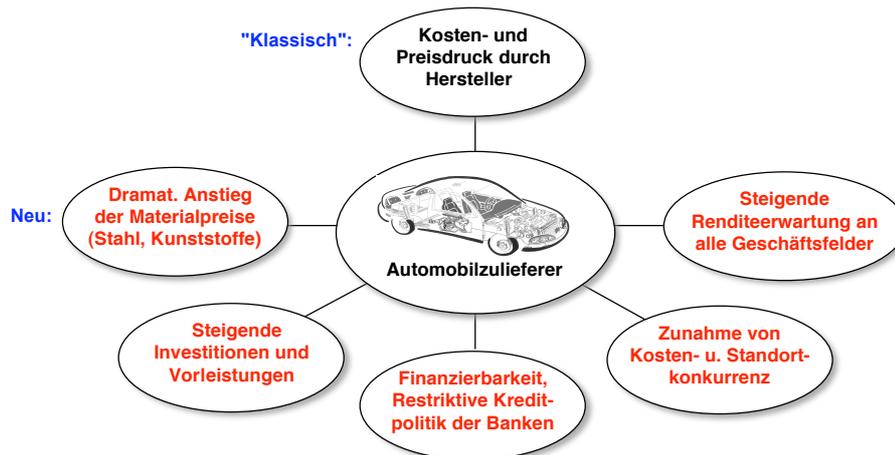
Conditions:

- Platform effects over 3 brands
- High rate of carry over parts
- Synergy effects in R&D
- Joint purchasing
- Production in low-cost country, etc.

Roth 2005

18

Brisante Kumulierung der Herausforderungen im Automobilzulieferersektor



- Folgen:**
1. Kostendruck auf Belegschaften
 2. Absenkungsdruck auf Tarifverträge
 3. Verlagerungsdruck auf Standorte

Roth 2005

19

Unterschiedliche Betroffenheit der Automobilzulieferer je nach ...

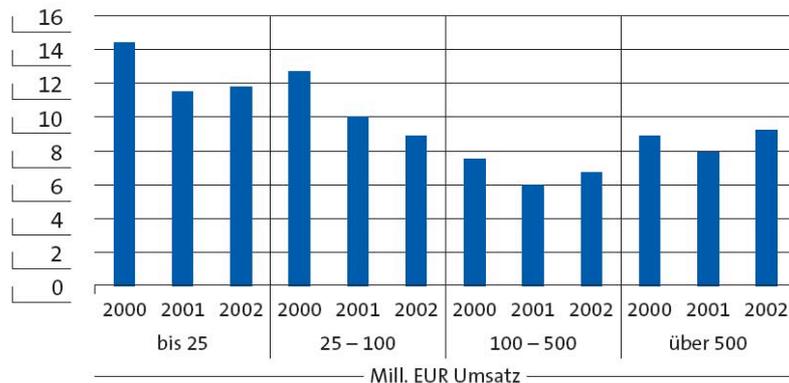
- ... Position im Wettbewerb
- ... Verhältnis gegenüber Abnehmern
- ... strategischer Ausrichtung
- ... Produkt-Portfolio
- ... Effizienz der Produktionskonzepte
- ... lokaler oder globaler Präsenz
- ... Umsatzgröße und -rendite

Roth 2005

20

Gesamtkapitalrendite bei Autozulieferern in % ¹⁾

- Kleinere Zulieferer sind ertragsstärker
- Hoher Ertragsdruck und sinkende Investitionsquoten bei Zulieferern mit Umsätzen zwischen 100 und 500 Mill. €
- In der Regel 1st-Tier-Lieferanten, die ihre Preisverhandlungen direkt mit den Herstellern führen - haben aber im Vergleich zu den Großen eine schwächere Verhandlungsposition
- Aber auch für die Zulieferunternehmen mit Umsätzen zwischen 30 und 100 Mill. EUR hat sich die Ertragssituation im Laufe der letzten Jahre weiter verschlechtert.

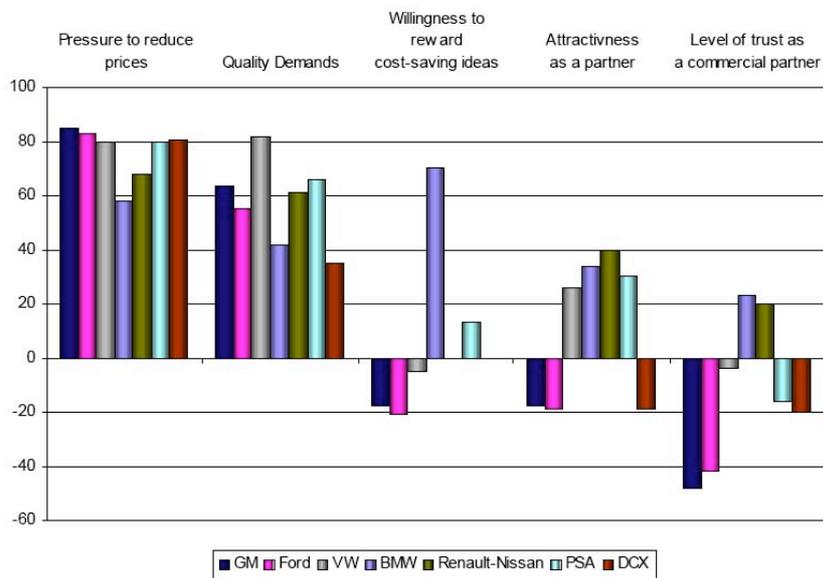


Quelle: IKB 2003/2004 1) = Betriebs- und Finanzergebnis plus Zinsaufwand in Relation zur Bilanzsumme

Roth 2005

21

Different Strategies of OEMs regarding suppliers



Source: Supplier Business.com
Roth 2005

22

Forderung der IG Metall / des EMB an OEM's: "Partnerschaftliche Geschäftsmodelle statt Kostenabwälzung"

Automobilhersteller sind aufgefordert, sich radikal von dem vorherrschenden Typ der Kostenabwälzung und Preisdrückerei zu verabschieden.

Wir brauchen partnerschaftliche Geschäftsmodelle statt Kostenabwälzung.

Zukunftsfähig ist nur das Modell einer partnerschaftlichen Gestaltung der Wertschöpfungskette, bei der Leistungen und Gegenleistungen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen und ein ausreichender Finanzierungs- und Investitionsspielraum für Zulieferer erhalten bleibt.

Roth 2005

23

3. Zukunftspotentiale

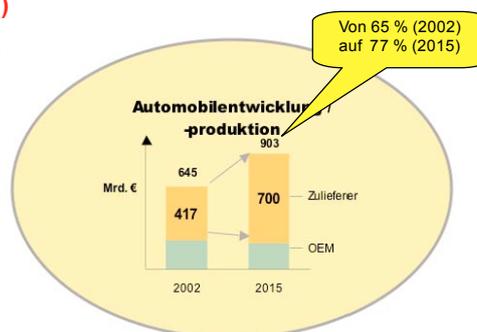
Roth 2005

24

Veränderungen der Wertschöpfungsstrukturen

(Ergebnisse der Mercer / FhG Studie „FAST 2015“)

- **Hohes Wachstumspotential für Beschäftigung in Europa (Zulieferer als „Beschäftigungsmotor“)**
- **Erhöhung Zulieferer-Wertschöpfung v von 65% (2002) auf 77% (2015)**
- **Aufbau zusätzlicher Wertschöpfung von ~280 Mrd. €**
- **Massiver Investitionsbedarf bei Zulieferern (Investitionslast der Zulieferer verdoppelt sich!)**
- **Dramatisch hohes Wachstum bei Elektrik / Elektronik (+157 Mrd. €)**
- **Halbierung der Zuliefereranzahl (2015: ca. 2.800 Zulieferer weltweit)**



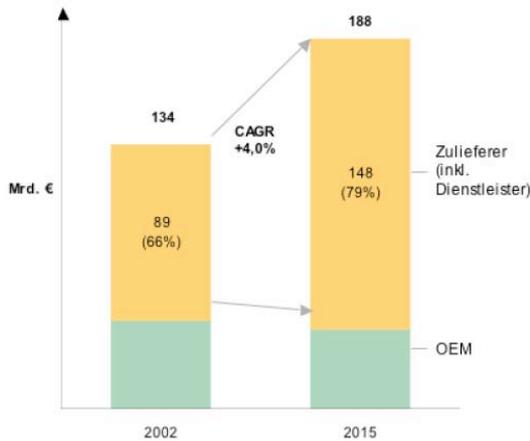
Quelle: Mercer / FhG Studie „FAST 2015“

Roth 2005

25

Hoher Investitionsbedarf bei Zulieferern

Entwicklung der jährlichen Gesamtinvestitionen (weltweit, Mrd. €)



- Die Investitionsquote der Zulieferer steigt von 4,7% (2002) auf 5,6% (2015)
- Die gesamte Investitionslast der Zulieferer verdoppelt sich nahezu;
- Dies erfordert insbesondere neue Finanzierungsformen und Risikokapital
- Dies erfordert zudem neue Kooperationsstrategien ("Partnership in Innovation") und Aufbau von Kompetenzen und Wissen

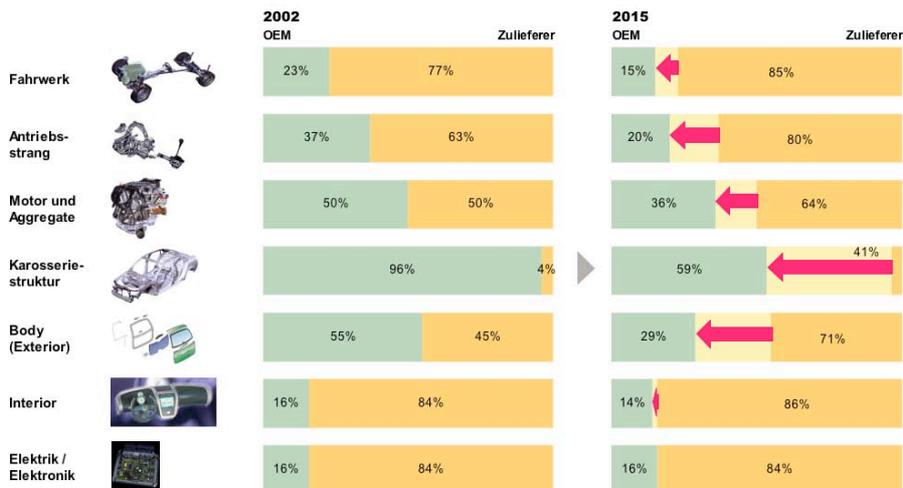
Quelle: Mercer / FhG Studie „FAST 2015“

Roth 2005

26

Veränderung der Anteile von OEM und Zulieferern

In allen Hauptmodulen – außer Elektrik / Elektronik – kommt es zu einer Verlagerung der Wertschöpfungsanteile zu den Zulieferern¹



¹ inkl. Dienstleister
Quelle: Mercer Wertschöpfungsmodell 2015

Roth 2005

27

Veränderung der Wertschöpfungstiefe nach Marken

Insbesondere Chrysler, Ford, Citroën, Nissan, PSA und Honda werden ihre Wertschöpfungstiefe deutlich reduzieren

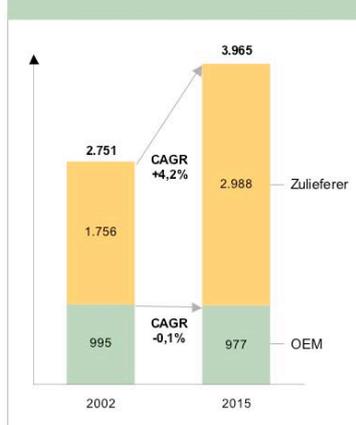


Roth 2005

28

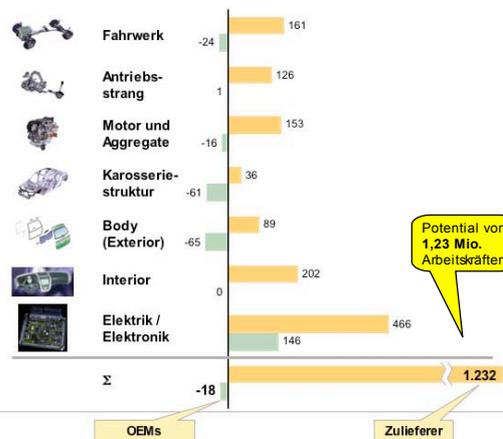
Beschäftigungspotentiale für Europa (2002 - 2015)

Beschäftigungswirkung Europa ... (in Tsd. Arbeitskräfte)



1 Annahme: Gleiche Produktivität über die sieben Hauptmodule
Quelle: Mercer Analyse

... und Veränderung (2002-2015) nach Hauptmodulen in Europa (Industriesegmenten)¹ (in Tsd. Arbeitskräfte)



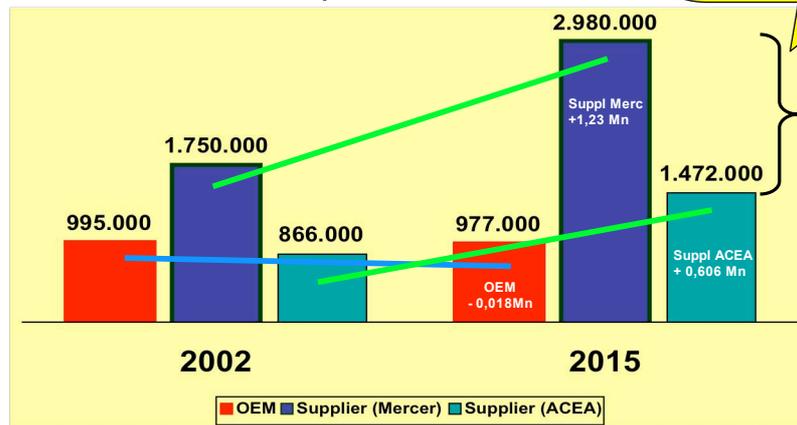
Roth 2005

29

Alternativrechnung: Beschäftigungsprognose in der europäischen Automobilindustrie 2002 - 2015 auf Basis a) Mercer u. b) ACEA Daten

70 % Beschäftigungszuwachs in der europ. Zulieferindustrie

Potential zwischen 0,606 und 1.23 Mio neue Jobs



70 % Wachstum bezogen auf die ACEA Daten bedeuten 606.000 new jobs in der Zulieferindustrie

Source: Mercer / FHG "FAST 2015" (Different Data Base than EUROSTAT, ACEA, VDA) Own Calculations

Roth 2005

30

Offene Fragen zur Beschäftigungsprognose für Europa

Geht der Abbau der Fertigungstiefe bei den OEM's linear so weiter?

Welchen Regionen Europas sind die "Beschäftigungsgewinner", welche die "Verlierer"?

Welche Geschäftsmodelle müssen OEM's wählen, um am Wachstum zu partizipieren?

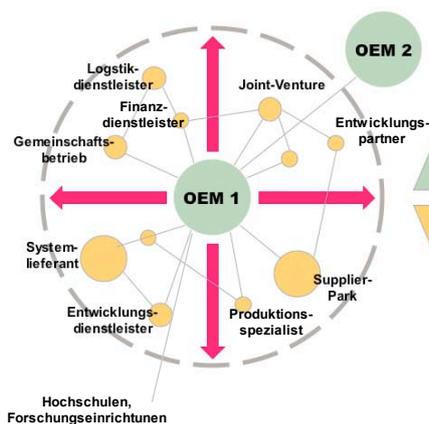
Welche Vertragsbedingungen / Finanzierungsspielräume / Kooperationsstrukturen brauchen Zulieferer, um am Wachstum zu partizipieren?

Roth 2005

31

Der künftige Wettbewerb findet zwischen „Wertschöpfungs-Clustern“, nicht zwischen einzelnen OEMs statt

„Network Excellence“ und Netzwerkmanagement werden entscheidende Faktoren



OEM: Aufbau „Extended Enterprise“

* Erfolgsfaktor: Frühzeitige Identifikation der „richtigen“ Partner (Zulieferer, EDLs, LDLs, ...) und enge Bindung / Vernetzung (auch: Kapitalbeteiligung, JV, etc.)

- Marken- und baureihenbezogenen, fahrzeug-generationsübergreifend (langfristig)
- Klare Rollenverteilung und Kompetenzen für Netzwerkmanager

Zulieferer, Dienstleister: Erweiterte „Wertschöpfungs-Cluster“

- Identifikation von Schlüsselkunden und Aufbau neuer Geschäftsmodelle zur kompetenten und komplementären Ergänzung der Wertschöpfungs-Cluster
- Synchronisation / Vernetzung der Geschäftssysteme (Strategie, Operations)
- Optimierung des Gesamtsystems gemeinsam mit OEM

Quelle: Mercer/FHG 2004 / Eigene Darstellung
Roth 2005

32

Innovationsdynamik in Wertschöpfungs-Clustern

Durch kooperative Wertschöpfungsprozesse können erhebliche Vorteile und Synergien insbesondere bei Produkt- und Prozessinnovation erschlossen werden

Sie sind wegen ihrer Kompetenzbündelung auch relativ resistent gegen Verlagerungen.

Sie üben einen permanenten Innovationsdruck durch die Nähe von Konkurrenten, Partnern, Anwendern und Wissenschaft aus.

Sie sind somit ein Garant für langfristige Beschäftigungssicherung in den betreffenden Regionen.

Roth 2005

33

Werksübergreifende, flexible Produktionsvernetzung gewinnt an Bedeutung

Beispiele:

BMW:

- Flexibler Produktionsverbund (Perlenkettenprinzip)
- Konsequenzen für Standortplanung

Ford in Europa:

- Flexible Produktionsanlagen
- Modellflexibilität
- Hohe Auslastung der Produktionskapazitäten
- Verschieben von Produktionsspitzen
- Schnelle Integration von Nischenmodellen

Ansatz, den Widerspruch zwischen der kosteninduzierten globalen Standardisierung und der kundeninduzierten Differenzierung aufzulösen

Roth 2005

34

Produktionskonzepte: Handlungsspielräume und Kompetenzerweiterung als funktionaler Ansatz

(im Gegensatz zu Ansätzen der "Humanisierung der Arbeit")

Handlungsspielräume und Kompetenzerweiterung entlang der Prozeßkette und Prinzipien der lernenden Organisation werden somit funktional für Unternehmen. Kennzeichen sind:

- Hohe Spielräumen für Eingriffe in den Fertigungsablauf, insbesondere im Hinblick auf Störungsvermeidung und Fehlerbehebung.
- Einbindung der Teams in ein umfassendes Informations- und Kommunikationssystem über den gesamten Prozess hinweg.
- Mitwirkung in prozessübergreifenden Teams mit dem Ziel der effizienten Bewältigung von Neuanläufen und Änderungen.
- Lernen erfolgt immer mehr als ein, in die Arbeit integrierter Prozeß
- **Aber Produktionskonzepte alleine bieten keinen entscheidenden Vorteil mehr - es geht vielmehr um einen integrated approach (Produkt-Produktionskonzept-Supplier Integration-Vertrieb)**

Roth 2005

35

Verlagerungsresistenz und Verlagerungsgefährdung

Verlagerungsresistenz

Unternehmen mit

- hochwertigen, komplexen Produkten und Verfahren
- kapitalintensiver Produktion in Verbindung mit hohem know-how der Beschäftigten
- enger Wechselbeziehung von F&E und Fertigung
- vernetzter, synergetischer Beziehung, z.B. in regionalen Clustern
- Fähigkeit, kontinuierlich einen know-how Vorsprung generieren können ("Lernende Organisation")

Verlagerungsgefährdung

Unternehmen mit

- standardisierbaren Produkten und Verfahren
- lohnintensiver Produktion in Verbindung mit gerigem bis mittleren know-how der Beschäftigten
- einfache Standardprodukte / kostengünstiger Transport
- "Stand-alone"-Strukturen, geringe Einbindung in vernetzte Strukturen
- geringer Innovationsdynamik und geringen Aufwendungen für Qualifikationen

Roth 2005

36

Zwischenfazit

- Der Begriff des Einzelunternehmens verliert an Bedeutung. Wettbewerbslinien verlaufen immer mehr zwischen Wertschöpfungsnetzwerken
- Innerhalb dieser Cluster bekommen die Aspekte "Network-Excellence" und "Network-Management" eine immer größere Bedeutung
- Markt- und Kundenanforderungen treiben einen kontinuierlichen Anpassungsprozess von Organisation und Netzwerk
- Werksübergreifende, flexible Produktionsvernetzung wird ein entscheidender Erfolgsfaktor bei Time-to-market und Time-to-Customer
- Mit Standardisierung, Vernetzung, "Digitaler Fabrik" gewinnen Unternehmen an Mobilität (Standortverlagerung, Greenfield-Fabriken), Schnelligkeit, Flexibilität.
- Der erhöhte Komplexitätsdruck "nach innen" erfordert verstärkte Vernetzung verteilter Kompetenzen und Aufbau von Wissenssystemen
- Handlungsspielräume und Kompetenzerweiterung entlang der Prozeßkette und Prinzipien der lernenden Organisation werden somit funktional für Unternehmen. Aber Produktionskonzepte alleine bieten keinen entscheidenden Vorteil mehr - es geht um einen integrated approach (Produkt-Produktionskonzept-Supplier-Vertrieb)
- Zudem setzen indirekte Steuerung über Kennziffern und Zielvereinbarungen Unternehmenseinheiten und org. Gliederungen enge Handlungsgrenzen

Roth 2005

37

4. Strategische Schlussfolgerungen aus Sicht des EMB

Ziel einer europäischen Automobilpolitik

Ziel einer europäischen Automobilpolitik muß es sein, ein langfristig tragfähiges europäisches Konsensmodell zu entwickeln, das geprägt ist durch die **Balance zwischen Wettbewerbsfähigkeit, sozialer und ökologischer Verantwortung.**

Ein solcher Grundkonsens muß Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit auf der einen Seite, mit den Zielen von Beschäftigungsentwicklung und hohen Sozial- und Umweltstandards auf der anderen Seite verbinden.

Dies muß auch die Richtschnur für eine langfristig ausgerichtete "CARS 21" Initiative der EU-Kommission sein.

4.1 Wachstum, Innovationen und Beschäftigung

Die europäische Automobilindustrie braucht Zukunftsperspektiven für die Unternehmen und die Beschäftigung an den jeweiligen Standorten.

Es ist von fundamentaler Bedeutung, Rahmenbedingungen für eine langfristige Strategie der europäischen Automobilindustrie zu definieren, die gleichermaßen zu mehr "**Wachstum, Innovationen und Beschäftigung**" führen.

Wir brauchen eine neue Qualität "integrierte europäische Industriepolitik", die zu bessere Regulierung und nachhaltigem Wachstum führt.

Sie muß zum Ziel haben, die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange nachhaltig zusammen zu führen und beteiligungsorientiert mit den wichtigsten Akteuren des Automobilssektors frühzeitig zu beraten.

4.2 Bessere Regulierung für "Wachstum, Innovationen und Beschäftigung"

- Alle politischen Regulierungsmaßnahmen müssen einem **integrierten Ansatz** folgen und danach ausgerichtet und bewertet werden, diese drei Zielsetzungen gleichermaßen zu erfüllen.
- Die Gesetzgebung darf keine widersprüchlichen Forderungen stellen oder kontroverse Ziele verfolgen.
- Gesetzliche Vorschriften müssen unter frühzeitiger **Beteiligung der wichtigsten Akteure** beraten werden.
- Regelmäßig durchzuführende unabhängige Studien sollen bessere Entscheidungsgrundlagen bieten (z.B. **wissenschaftliche Folgenabschätzung**, Benchmark zum Vergleich der Regelungen mit denen anderer Wirtschaftsregionen, u.ä.)

4.3 Faire Wettbewerbsbedingungen im erweiterten Europa

Das Zusammenwachsen des erweiterten Europas erfordert eine gezielte Infrastruktur- und Regionalentwicklung in den Beitrittsländern.

Es darf aber nicht zu einer sozialen und industriepolitischen Schieflage durch massenhaften Verlagerung von Arbeitsplätzen kommen.

Deshalb ist die EU aufgefordert, steuerliche Bedingungen so zu gestalten, dass es **keinen unlauteren Steuerwettbewerb** mehr geben kann.

Die Instrumente des Beihilferechts müssen geschärft werden, dass unlautere Standortsubventionen ausgeschlossen werden, bzw. **simple Standortverlagerungen keine Subventionen mehr erhalten**.

EU-Strukturförderung muss - in Verbindung mit einer entsprechenden Industriepolitik - gleichermaßen die **Förderung der Beitrittsländer**, wie auch den Erhalt und die **Weiterentwicklung der gewachsenen Automobilstrukturen** in den traditionellen Kernsektoren zum Ziel haben.

Roth 2005

42

4.4 Verbesserung der Innovationsfähigkeit (I)

Die Zukunftsfähigkeit der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie liegt primär im **Innovationswettbewerb** und nicht im Kostenwettbewerb.

Die europäische Automobil- und Zulieferindustrie hat in den nächsten Jahren die Chance, vorallem durch den Einsatz neuer Technologien zu wachsen und Beschäftigung aufzubauen

Nach der Studie "FAST 2015" von Mercer/Fraunhofer Gesellschaft, kann die europäische Automobilindustrie zum **globalen Wachstumsmotor** werden und hat insbesondere im Zulieferbereich ein Wachstumspotential bei der Beschäftigung von 60% bis 2015.

Roth 2005

43

4.4 Verbesserung der Innovationsfähigkeit (II)

Im Rahmen der EU-Forschungspolitik und insbesondere im 7. Forschungsrahmenprogramm muss die **Grundlagenforschung**, die **Entwicklung** und insbesondere die **beschleunigte Umsetzung von Innovationen** in der Automobilindustrie mit Nachdruck vorangetrieben werden.

Dazu gehören vor allem innovative Konzepte und Lösungen in den Bereichen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung, Kommunikationssysteme, Emission, Sicherheit und alternativer Antriebe. Diese müssen mit einem angemessenen Rahmen und Budget in der Forschungsförderung ausgestattet werden.

Die Finanzierungsmöglichkeiten für KMU-Automobilzulieferer müssen verbessert werden. Hier bedarf es neuer Initiativen und Standards zur Förderung von Kooperationen und zur Bereitstellung von Risikokapital.

Roth 2005

44

4.4 Verbesserung der Innovationsfähigkeit (III)

Strategische Innovationsfelder liegen

- bei **neuen Antriebskonzepten** (Optimierung konventioneller Antriebe, Hybridkonzepte, Brennstoffzelle), die als Übergangsstrategie zur nachhaltigen Reduzierung von CO² genutzt werden können.
- in der Entwicklung und Umsetzung des **Satellitennavigations-systems GALILEO** als Infrastrukturbasis für intelligente Kommunikations-, Leit- und Steuerungssysteme.
- bei Rahmenbedingungen zur **Vernetzung der Verkehrsträger** (Schiene, Straße und Wasserwege) als Bestandteil einer integrierten verkehrswirtschaftlichen Strategie.

Roth 2005

45

4.5 Förderung der Innovationsdynamik in Wertschöpfungs-Clustern (I)

Zu den Alleinstellungsmerkmalen der europäischen Automobilindustrie gehören die regionalen und länderübergreifenden "**Wertschöpfungscluster**".

Hier gibt es hervorragende Beispiele für Zusammenarbeit zwischen Herstellern, Zulieferern, Engineering-Dienstleistern und Fachhochschulen, Hochschulen.

Solche Wertschöpfungs-Cluster setzen nicht nur enorme Synergien frei, sondern sind auch relativ resistent gegen Verlagerungen und sind somit ein Garant für langfristige Beschäftigungssicherung in den Regionen.

Roth 2005

46

4.5 Förderung der Innovationsdynamik in Wertschöpfungs-Clustern (II)

Diese Ansätze müssen industriepolitisch durch die EU unterstützt werden. Dies gilt auch für die Einbeziehung grenznaher Automobilregionen der neuen EU-Mitgliedsländer in diese Cluster, aber auch für neu entstehende.

Durch europäische, nationale und regionale Innovationsdialoge sind diese Ansätze weiter zu entwickeln.

Wenn wir die europäischen Strukturen erhalten wollen, brauchen wir einen gezielten **Wissens- und Innovationsfluss innerhalb neuer Netzwerkstrukturen**. Diese zu fördern ist eine der wichtigsten industriepolitischen Aufgaben der EU und muss sich in den forschungs- und arbeitsmarktpolitischen Instrumenten wiederfinden

Roth 2005

47

4.6 Förderung von Wissensvernetzung und lernender Organisation (I)

Um in Zukunft erfolgreich zu sein, sind Unternehmen gezwungen, in immer kürzeren Zeitabständen neue, intelligente Produkte zu entwickeln und zu fertigen.

In diesem Zusammenhang kommt dem **Wissen der Beschäftigten** eine enorme Bedeutung zu.

Wissen schnell und vernetzt zu nutzen ist der entscheidende Erfolgsfaktor für Unternehmen geworden und nimmt die Schlüsselstellung im Wettbewerb des 21. Jahrhunderts ein.

Roth 2005

48

4.6 Förderung von Wissensvernetzung und lernender Organisation (II)

Es ist deshalb eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben der europäischen Automobilindustrie, das Wissen der Beschäftigten umfassend zu nutzen und zu fördern.

Lebenslanges Lernen und Kompetenzentwicklung muss einen zentralen Stellenwert in der Organisations- und Personalentwicklung der europäischen Automobilunternehmen einnehmen.

Die politischen Entscheidungsträger in der EU sind aufgefordert, der Förderung von **Kompetenzentwicklung und Wissensvernetzung** eine hohe Priorität zu geben.

Die EU-Kommission muss einen Dialog mit den wichtigsten Akteuren organisieren um über gezielte Fördermöglichkeiten zu beraten.

Roth 2005

49

4.6 Förderung von Wissensvernetzung und lernender Organisation (III)

Den Herausforderungen des **demographischen Wandels** muss durch einen Dialog mit den wichtigsten Akteuren im Automobilsektor zur Entwicklung von entsprechenden Arbeits-, Beschäftigungs- und Entwicklungskonzepten Rechnung getragen werden.

Insbesondere müssen bei den Arbeitskonzepten exemplarische Lösungen entwickelt werden, die zur Sicherung und Erweiterung des know-hows und zur Weitergabe des Erfahrungswissens zwischen den Generationen beitragen.

Roth 2005

50

4.7 Beteiligungsstrukturen und Arbeitsbedingungen

Beteiligungsstrukturen und die Mitwirkung der Beschäftigten in der Automobilindustrie sind im Sinne des europäischen Sozialmodells zu stärken und weiterzuentwickeln.

Europäische Betriebsräte sind die Antwort auf die zunehmende Integration der Unternehmen auf der europäischen Ebene. Themen wie Beschäftigung, Beschäftigungsfähigkeit, Investitionen, Standortentscheidungen und Arbeitsbedingungen haben zunehmend länderübergreifende Bedeutung. Um diesen wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, muss die Handlungsgrundlage der Europäischen Betriebsräte durch die überfällige Revision der EBR-Richtlinie gestärkt werden.

Nicht zuletzt ist die EU-Kommission aufgefordert, auf die Einhaltung der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in den Automobil- und Zulieferstandorten der erweiterten EU zu dringen.

Roth 2005

51

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Positionspapier des EMB zu bestellen bei:
petra.klenk@igmetall.de



Europäischer Metallgewerkschaftsbund
Fédération Européenne des Métallurgistes
European Metalworker's Federation

Zukunftsperspektiven für die europäische Automobilindustrie
Positionspapier des Europäischen Metallgewerkschaftsbundes EMB zu CARS 21



Europäischer Metallgewerkschaftsbund
Fédération Européenne des Métallurgistes
European Metalworker's Federation

Future prospects of the European automotive industry
Position paper of the European Metalworkers' Federation (EMF) on CARS 21