

Autoindustrie ist Motor der Wirtschaft

Zustrom der Zulieferer reißt nicht ab – Lohnkostenvorteile bei stimmiger Qualität

Handelsblatt, 12.11.2003

Ein Auto zählt in Polen zweifellos zu den Statussymbolen, an denen sich beruflicher Erfolg und soziale Stellung des Fahrzeughalters ableiten lassen. Dies hat handfeste wirtschaftliche Folgen: Kfz-Dienstleister und Hersteller investieren rund ums Auto seit Jahren viel Geld, um im Wettbewerb um private und gewerbliche Kunden besser bestehen zu können.

In der Exportwirtschaft bilden die Hersteller von Klein- und Mittelklassewagen, von Transportfahrzeugen und Stadtautobussen, insbesondere aber die Produzenten von Dieselmotoren und Kfz-Teilen die Avantgarde. Zusammen brachten sie es 2002 auf einen Ausfuhrwert von 5,1 Mrd. US-\$, immerhin eine Steigerung um 17,8 % gegenüber 2001. Jeder achte Dollar wird im Export bereits in der Auto- und Zulieferbranche verdient.

Und das ist kein Zufall, liegen doch die Arbeitskosten in der polnischen Kfz- und Kfz-Teileindustrie nur bei etwa einem Viertel der Vergleichswerte Ostdeutschlands. Mit der Qualität der in Polen gefertigten Produkte sind die Abnehmer in Ost und West offensichtlich zufrieden. Da gebe es keine Abstriche, bescheinigen namhafte Automobilhersteller. Zahlreiche Teillieferanten ließen sich erfolgreich nach ISO 9 002, 14 000 und QS 9000 zertifizieren.

Große Konzerne wie Fiat, Daewoo, Opel, Volkswagen, Volvo und MAN strömten in den 90er Jahren ins Land und beteiligten sich an örtlichen Fabriken oder errichteten eigene Werke auf der grünen Wiese. In ihrem Windschatten zog die Zulieferindustrie aus Deutschland, den USA, Italien, Frankreich, Japan sowie Schweden nach. Dieser Zuzug ist zwar inzwischen in die Jahre, doch nie zum Stillstand gekommen.



Ausländische Direktinvestitionen in der Automobilindustrie summierten sich bis Ende 2002 auf 6,2 Mrd. Dollar.

Neue Großinvestoren machen sich rar

Vor allem kleine und mittelständische Teillieferanten lassen sich weiterhin um die beiden großen Kfz-Konglomerate im Süden Polens und um Posen herum nieder. Beliefert werden von dort aber nicht nur der polnische Markt, sondern auch traditionelle Abnehmer im Westen.

Die Direktinvestitionen in die Automobilindustrie summierten sich bis Ende 2002 auf 6,2 Mrd. US-\$. Doch wurden von amtlicher Stelle nur Einzelinvestitionen jenseits der 1-Mill.-\$-Grenze erfasst. Die tatsächliche Höhe des finanziellen Engagements ausländischer Firmen dürfte also noch größer ausfallen.

Selbst mit den offiziell bestätigten Werten hält die Kfz-Industrie bereits einen Anteil von 10 % an allen Auslandsinvestitionen. Das polnische Wirtschaftsministerium gibt die Zahl der in der Kfz-Industrie tätigen Unternehmen, die mehr als 49 Mitarbeiter beschäftigen, mit 212 an. Insgesamt sind nach der gleichen Quelle 69.000 Personen in diesem Zweig tätig.

Schwierigkeiten hat Polen aber gegenwärtig, neue Großinvestoren für die Endfertigung von Fahrzeugen zu gewinnen. Von Dramatik kaum noch zu überbieten war die Entscheidung des japanisch-französischen Konsortiums TPCA (Toyota und Peugeot/Citroen), ein Kleinwagenwerk trotz weitgehender Avancen doch nicht in Polen, sondern im benachbarten Tschechien zu bauen. Von der Enttäuschung gezeichnet ging die Regierung daran, das staatliche System zur Investitionsförderung grundlegend neu zu überdenken. Auch scheinen sich die Hoffnungen, dass einer der koreanischen Konzerne KIA oder Hyundai das Land für Investitionen in der europäischen Region auswählt, kurzfristig nicht zu erfüllen.

Bereits niedergelassene Autokonzerne wie Fiat, VW und Opel warten dagegen mit Komplimenten für den Produktionsstandort Polen auf. Handfester Beweis dafür: Produktionserweiterungen und die Erneuerung der vor Ort gefertigten Modellpalette. Zusätzlich möchte MG Rover das krisengeschüttelte Autowerk von Daewoo-FSO übernehmen.

Dort hatte sich der koreanische Anteilseigner Ende September 2003 zu einem Tausch von Verbindlichkeiten gegen Aktien bereits erklärt und damit in letzter Minute einen drohenden Konkurs abgewendet. Gesucht wird nunmehr ein strategischer Investor. Als einziger Interessent liegt MG Rover recht gut im Rennen, jedoch sollen weitere potenzielle Interessenten angesprochen werden.

Auch die Zulieferer geben ihren polnischen Niederlassungen durchweg gute Noten und haben 2003/2004 Produktionserweiterungen fest eingeplant. Mit dem ersten Spatenstich zum Bau einer kompletten Dieselmotorenfabrik setzte sich Toyota – nach der Fertigstellung eines Werks für Getriebe – 2003 erneut in Szene. Dieselmotoren fertigen bislang Isuzu, Fiat und VW. Allein das VW-Motorenwerk am Standort Polkowice liefert pro Woche 300 Dieselaggregate an das Werk für Transporter (T5) nach Posen und 1800 an das Mutterhaus in Deutschland. Das bringt einen jährlichen Umsatz von 1 Mrd. Euro. Professor Burkhard Welkener, Leiter der Motorenfabrik bestätigt: „Traditionelle Zulieferer aus Deutschland haben auch weiterhin gute Chancen, bei Neuansiedlungen in Polen mit den dortigen VW-Werken ins Geschäft zu kommen.“