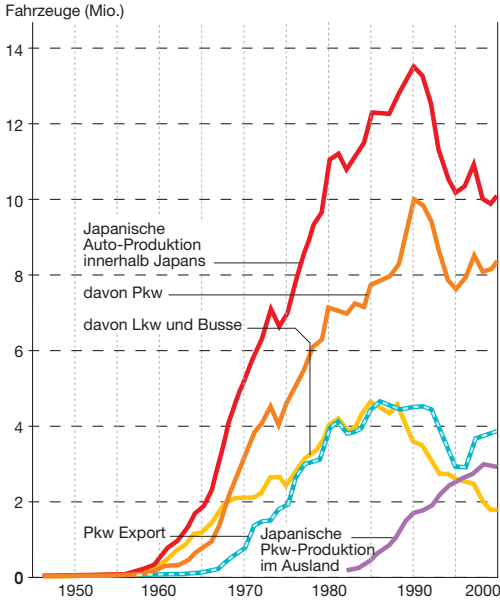


### Dynamik der Industriecluster am Beispiel der Autoindustrie



Trotz deutlichen Rückgangs der Produktionszahlen (M 2.76) beschäftigt Japans *Automobilindustrie* insgesamt noch immer 5,5 Mio. Menschen, das sind 9% aller Beschäftigten des Landes. 1999 erwirtschaftete sie 65% der Nettogewinne in Japans *Welthandel*.

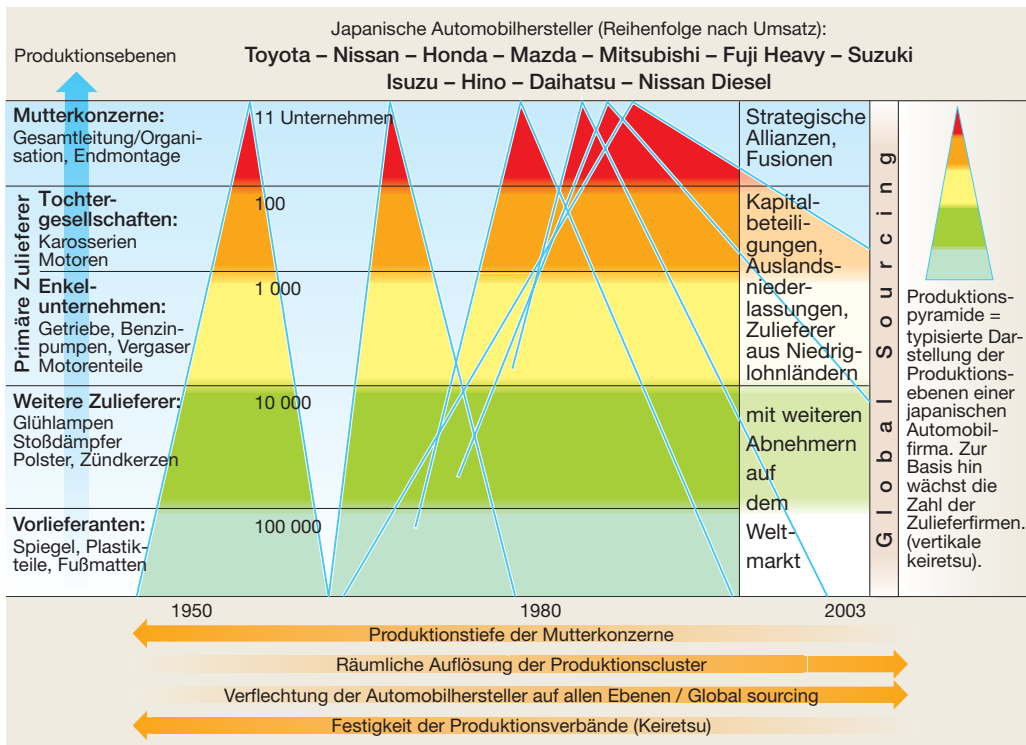
Das als Ausbeutungssystem für Kleinbetriebe vielkritisierte Zuliefererwesen der 1960er und 1970er Jahre (vgl. S. 82–83) hat sich seither erheblich gewandelt. Das inländische Verteilungsmuster der elf japanischen Autohersteller zeigt eine funktionsräumliche Verteilung. Man bezeichnet die räumliche Konzentration funktional verflochtener Betriebe als *Industriecluster*, die bei Toyota und Honda (M 2.77) besonders deutlich sind.

**M 2.76** Entwicklung der japanischen Automobilproduktion

Nach Nihon jidōsha kōgyōkai 1988; Nikkan jidōsha shinbunsha 2001; aus Winfried Flüchter: *Automobilindustrie in Japan. Geographische Rundschau* 54, H. 6. Braunschweig: Westermann 2002, S. 18

**M 2.77** Standorte der Autohersteller Toyota und Honda auf Mittel-Honshu Nach Winfried Flüchter: ebenda, S.19





M 2.78 Strukturwandel in der japanischen Autoindustrie Nach ebenda, S. 18–26 Entwurf Dr. Rolf Ziegler

Grundlage ist eine Produktionspyramide (M 2.78), deren zwischenbetriebliche Organisation als vertikale „Keiretsu“ (jap.: Reihe/Verbandgruppe) bezeichnet wird. Ein japanischer Autohersteller hat im Durchschnitt etwa ein Dutzend Tochterunternehmen und deren Töchter (Enkelunternehmen). Diese Unternehmen der ersten Reihe sind in Zuliefervereinigungen oder Kooperationsverbänden organisiert und beliefern überwiegend ihr Mutterunternehmen. Die Erstzulieferer (ca. 200–300) arbeiten mit mehreren Tausend Vorlieferanten der zweiten Stufe zusammen. Das Ende der Zulieferkette bildet eine fünfstellige Zahl von Zulieferern der dritten und höheren Stufen. Das Bild der Pyramide wird aber heute zunehmend dadurch aufgebrochen, dass die Mitglieder der Zuliefervereinigungen nicht nur einen, sondern mehrere Hersteller beliefern. Dadurch verringert sich ihre Abhängigkeit gegenüber den oberen Stufen der Produktionspyramide. Das heißt, die Ausrichtung der Zulieferer auf einen Hersteller weicht

einer flexibleren Anpassung, was zu einer räumlichen Streuung der Niederlassung führen kann, also der Clusterbildung entgegenwirkt. Die einst als Toyotismus gerühmte lokal-regionale Einbettung der Produktion mit all ihren Vorteilen, wie z.B. Senkung der Transportkosten, weicht einer dynamischen Anpassung, die im Extrem „Global Sourcing“ bedeutet und von mehreren Ebenen der Produktionspyramiden aus erfolgt. Die weltweite Suche nach den attraktivsten Bezugsquellen sowie strategische Allianzen mit ausländischen Konkurrenten verstärken diesen Trend von der Spitze her (z.B. Toyota/Peugeot/General Motors). Globale Suche nach Lieferanten aus Niedriglohnländern und Abnehmern in anderen Industriestaaten von den mittleren und unteren Ebenen her verringert die vertikalen Abhängigkeiten innerhalb der Produktionspyramide. Diese neuere Entwicklung erhöht zwar die Konkurrenz, führt aber zu einer noch flexibleren Anpassung an den Markt und noch geringerer Produktionstiefe.