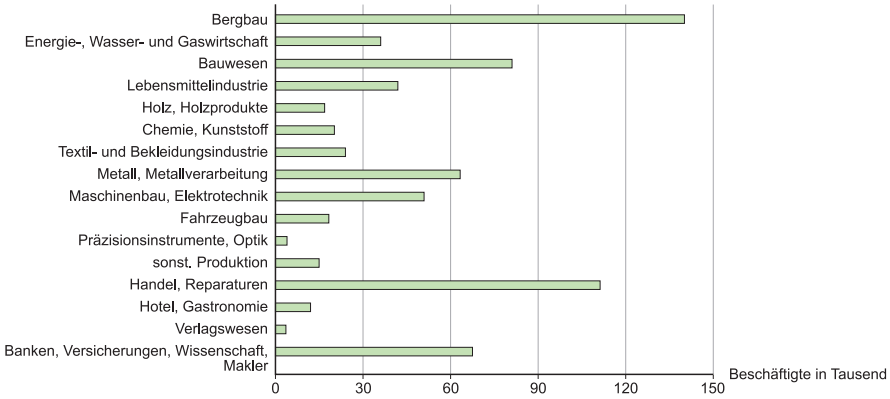
Altindustrie-Regionen in Polen: Bsp. Slaskie/Schlesien

M1 Gleiwitz liegt nicht im Ruhrgebiet

„Gut, dass die in Bochum wieder arbeiten," sagt Karol Rybinski. „Uns wären sonst einige Teile ausgegangen. Und dann hätten wir in Gliwice kurzarbeiten müssen." Rybinski ist 34 Jahre alt. Er arbeitet im Opel-Werk im südpolnischen Gliwice, dem ehemaligen oberschlesischen Gleiwitz. Er gehörte zur ersten Rekrutacja. 1998, als General Motors seine Fabrik in der steuerbegünstigten Sonderwirtschaftszone von Gliwice baute, bewarb er sich und bestand auf Anhieb den Auswahltest. Erst arbeitete er in der Lackiererei, dann am Montageband. Seit 2001 ist er als gewählter Gewerkschaftsvertreter freigestellt.
Das Werk mit seinen metallisch glänzenden Gebäuden und dem riesigen Parkplatz wirkt wie gelandet in der grünen Heide. Für einen Teil der Arbeiter hat Opel gleich nebenan eine neue Siedlung gebaut. (Wir) treffen uns vor dem Werkstor und fahren zu Karol Rybinski nach Hause ins benachbarte Zabrze, ehemals Hindenburg. Auf dem Weg erzählt der Familienvater: „Vielleicht kehre ich irgendwann in die Produktion zurück. Als Arbeiter hat man im Grunde doch keine Chance, nach oben zu kommen." Deshalb drückt er wochenends wieder die Schulbank. Er will das Abitur machen, danach Wirtschaftsrecht studieren. Schon von weitem zeichnet sich die gespenstische Ruine eines Kohlenbergwerks ab. Zabrze – die schwarzen Fensterlöcher und ein sinnlos gewordener Förderturm künden vom Untergang einer Bergbaustadt. Die Arbeitslosigkeit in Zabrze ist groß: über 25 Prozent. Anders als in Gliwice hat die Umstrukturierung vom Kohlenrevier in eine Industrie- und Gewerbestadt in Zabrze nicht geklappt. „Viel zu zeigen gibt es nicht", sagt Agnieszka, Karols sieben Jahre jüngere Frau. Die Wohnung besteht aus nur zwei Zimmern, einer kleinen Küche und einem winzigen Bad. „Karol bringt von Opel 417 Euro nach Hause. Ein Drittel des Gehalts geht für Steuern und Versicherungen drauf. Wenn wir die Miete abziehen, bleiben 270 Euro übrig, von denen wir (mit unsern beiden Kindern) leben müssen."

Quelle: Gabriele Lesser, taz 23.10.2004

M2 Erwerbstätige nach Branchen in der Wojewodschaft Slaskie/Schlesien Ende 2002 (in 1000)



M3 Arbeitslosigkeit in der Wojewodschaft Slaskie/Schlesien in %

1999	2001	2003	2006 (April)
10,4	15,5	16,3	15,6

Quelle: http://www.stat.gov.pl.

M4 Wirtschaftswandel in der Wojewodschaft Slaskie/Schlesien

„Die Wojewodschaft Slaskie verfügt über zahlreiche Ressourcen an Mineralrohstoffen, die Grundlage der landesweit am stärksten entwickelten Abbauindustrie sind. Auf diesem Gebiet ist ein enormes Industriepotential des Landes konzentriert. Gegenwärtig befinden sich hier 38 Steinkohlenbergwerke in Betrieb, 6 weitere stehen vor dem Aus, ferner 19 Eisen- und Stahlhütten sowie 18 Kraftwerke und Wärmekraftwerke. Der Steinkohlenbergbau und das Hüttenwesen bleiben nach wie vor bedeutende Sparten der Wirtschaft dieser Region.
Infolge der Restrukturierung des Bergbaus wurden zwischen 1998 und 2002 23 Steinkohlenbergwerke liquidiert. 1990 wurden in Polen 70 Zechen betrieben, davon alleine in der Wojewodschaft Slaskie/Schlesien 67. Von 1993 bis 2001 ging in der Region die Beschäftigung in Steinkohlenbergwerken von knapp 300.000 auf ca. 140.000 Beschäftigte zurück. Der seit mehreren Jahren greifende Strukturwandel hat systematische Veränderungen der Wirtschaftsstruktur der Wojewodschaft bewirkt. Der Anteil von Industriezweigen an der Gesamtindustrie, die bis vor kurzem in der Wirtschaft der Wojewodschaft noch vorherrschten, wie der Bergbau, das Hüttenwesen und die Kokereiindustrie, geht zurück und Branchen wie Elektromaschinenbau, Energie- und Wärmewirtschaft gewinnen an Bedeutung. Am rasantesten bauen die Automobilindustrie (die Region ist der größte Automobilhersteller in Polen) sowie die Lebensmittelindustrie ihre Position aus."

Quelle: http://www.silesia-region.pl/infgosp/um-de03.html

Schwarzweiß kopierbar! © Ernst Klett Schulbuchverlag Leipzig GmbH, Leipzig 2006 | Alle Rechte vorbehalten
Von dieser Vorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet.

Strukturwandel durch Automobilindustrie in Slaskie/Schlesien

M5 Sonderwirtschaftszone Katowice/Kattowitz

„Die Sonderwirtschaftszone wurde für die Dauer von 20 Jahren errichtet (mit einer Laufzeit bis zum 8. August 2016). Sie ist in vier Unterzonen gegliedert: Gliwice/Gleiwitz, Sosonowiec/Dabrowa, Tychy, Jastrzebie/Zory.

Finanzielle Vorteile in der Kattowitzer Sonderwirtschaftszone:

- Förderung aus öffentlichen Mitteln bis zu einer Höhe von maximal 50% des Investitionsaufwands,
- Möglichkeit zur Befreiung von der Einkommenssteuer bis zu einer Höhe, die dem Gegenwert von 50% der Kosten für neu angestellte Mitarbeiter für zwei Jahre entspricht bei Neubeschäftigung einer bestimmten Mindestanzahl von Arbeitskräften,
- zusätzliche Aufstockung der öffentlichen Förderung bei kleineren und mittleren Unternehmen."

Quelle: http://www.silesia-region.pl/infgosp/um-de07.html

M6 Automobilindustrie in der Wojewodschaft Slaskie/Schlesien

Quelle: http://www.silesia-region.pl/infgosp/um-de03.html

M9 Arbeitskosten in der Automobilindustrie in Deutschland und Polen

	Arbeitskosten (€/Std.) / (Rang Lebenshaltungskosten innerhalb der EU)	Kostenvorteil zur BRD (West) durch Lohnunterschied (in %)	Kostenvorteil zur BRD (West) durch Lohn, Logistik, Subvention (in %)	Produktions-Kapazität (ohne Motoren, Getriebe)	
				2003	2006/2007
BRD (West)	28,5 (8)	0,0	0,0	–	–
BRD (Ost)	16,5 (8)	10,5	13,0	–	–
Polen	5,4 (21)	20,3	21,3	350 000	550 000

Quelle: siehe M14

M7 Auslands-Investitionen in der Automobilindustrie in Polen

„Verglichen mit anderen Industriezweigen erfolgen die größten Auslands-Investitionen in der Automobilindustrie […] Gegenwärtig siedeln Automobilkonzerne in Polen Betriebe an, die für die europäischen Märkte produzieren. Größte Investoren:

Investor	Standort/ Wojewodschaft	Investition Mio. US$
Fiat	Bielsko Biala/Schlesien Tychy/Schlesien	1.549,5
Daewoo	Warschau/Masowien	1.452,3
GM	Gliwice/ Gleiwitz/ Schlesien	800
VW	Poznan/Posen	390,7
Alstom	Chorzów (Königshütte)/ Elblag (Elbing), Łódź	316,8
Delphi Automotive Systems	Kraków (Krakau)/ Schlesien	255,0
Isuzu Motors	Tychy Bielsko Biala/ Schlesien	192,7

Quelle: Die Automobilbranche in Polen, in: Deutsch-Polnische Wirtschaftsförderungsgesellschaft AG Recherche 07.06.2006

Aufgaben:

1. Erläutern Sie am Beispiel von Karol Rybinski die Beschäftigtenentwicklung in Slaskie/Schlesien seit den 1990er Jahren. Ziehen Sie hierzu eine wirtschaftsgeographische Karte „Oberschlesien" ihres Atlasses hinzu.
2. Erläutern Sie Standortvorteile Polens für internationale Automobilhersteller.
3. Beurteilen Sie den wirtschaftlichen Entwicklungsstand der NUTS-2-Region Slaskie/Schlesien innerhalb der EU-25. Verwenden Sie hierzu z.B. das Klett-GIS http://www.klett-gis.de.

a) Wählen Sie geeignete Parameter aus, mit denen Sie den Entwicklungsstand der Region Slaskie/Schlesien innerhalb der EU-25 beurteilen können.

b) Erarbeiten Sie entsprechende Karten zu den ausgewählten Parametern.

c) Beurteilen Sie vor dem Hintergrund der Ergebnisse von 3a) und 3b) den wirtschaftlichen Entwicklungsstand der NUTS-2-Region Slaskie/Schlesien. Erörtern Sie dabei Einflüsse der Parameterwahl bei 3a) auf die Urteilsfindung.

Schwarzweiß kopierbar! © Ernst Klett Schulbuchverlag Leipzig GmbH, Leipzig 2006 | Alle Rechte vorbehalten
Von dieser Vorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet.

Strukturwandels durch Automobilindustrie in Slaskie/Schlesien

M8 Polen als künftiger Investitionsziel der Automobilindustrie

„Unterdessen kündigt sich eine Umstrukturierung des GM-Produktionsverbundes in Europa an. Der Minivan Meriva soll in seiner nächsten Generation ab 2007 nicht mehr im spanischen Zaragossa, sondern im polnischen Gleiwitz gebaut werden. Als Argumente für den Standort Polen werden flexiblere Arbeitszeiten und längere Maschinenlaufzeiten ins Feld geführt. Die spanischen Arbeitnehmer haben aber noch bis zum 10. Oktober (2006) Zeit, der Konzernführung ein Angebot zu unterbreiten, um die Meriva-Produktion doch in Zaragossa zu halten. Die Chancen dafür gelten dem Bericht zufolge aber als minimal. Die Produktion des Agila (Plattform…) soll ab 2008 von Gleiwitz ins ungarische Suzuki-Werk Esztergom verlagert werden."

Quelle: http://de.cars.yahoo.com/050925/29 2/4pbpp.htm

M10 Stellung der Fahrzeugproduktion Polens in Europa 2005

Rang	Land	Mio Einheiten Fahrzeuge
1	Deutschland	5,313
2	Frankreich	3,613
3	Spanien	2,610
4	Großbritannien	1,793
5	Russland	1,259
6	Italien	1,016
7	Belgien	0,831
8	Türkei	0,831
9	Tschechien	0,591
10	Polen	0,576*

*davon ca. 80% in Slaskie/Schlesien

Quelle: www.automobil-produktion.de/themen

Transformation der polnischen Wirtschaft im Gefüge wirtschaftlicher Globalisierungsprozesse

M11 Image Polens als Investitionsziel

„Auf die Frage nach dem Land mit der besten Entwicklung der eigenen Tätigkeit nach der EU-Erweiterung hat man folgende Ergebnisse erzielt (in Klammern: Benennungen der deutschen Firmen, die an der Umfrage teilgenommen haben):

1. Polen (38%)
2. Tschechien (28%)
3. Ungarn (13%)
4. Slowakei (5%)
6. Lettland (4%)
7. Estland (3%)
8. Slowenien (2%)“

Quelle: Polen als Standort für deutsche Investitionen. Polnische Agentur für Information und Auslandsinvestitionen AG PAIIZ. Danzig 2005, www.paiz.gov.pl

Aufgaben:

1. Erörtern Sie Chancen und Risiken des künftigen Transformationsprozesses der polnischen Wirtschaft. Argumentieren Sie aus unterschiedlichen Perspektiven, z.B.:
   - polnische Arbeitnehmer und Unternehmer
   - ausländische Unternehmen
   - ausländische Konkurrenz-Standorte

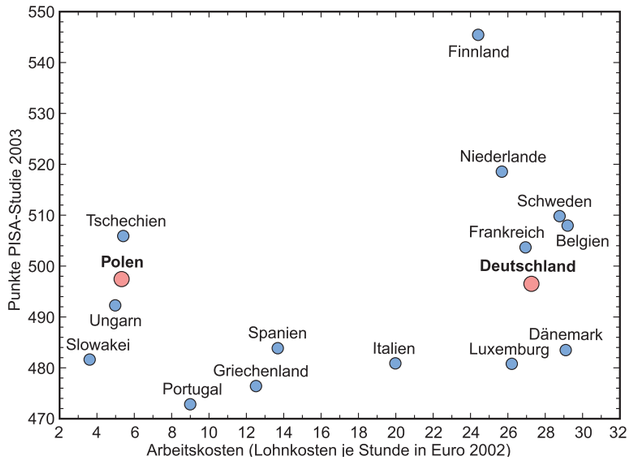
siehe hierzu weitere Materialien (M12 und M15) im Internet unter www.klett.de/extra
> EXTRA-Link W400174-0003

M13 Vorteile auf dem Weltmarkt

„So ist Polen – gemessen an der Zahl der durch Direktinvestitionen geschaffenen Arbeitsplätze – der europaweit attraktivste Standort. 38 000 Stellen entstanden alleine im vergangenen Jahr durch ausländische Direktinvestitionen, in Deutschland waren es lediglich 9000. [...] Ein Land, das wirtschaftlich erfolgreich sein will, braucht gut ausgebildete Arbeitnehmer. Tatsächlich investiert Polen mehr Geld in Bildung als Deutschland (5,6% des BIP ggü. 4,7% in Dtl.). In den naturwissenschaftlichen und technischen Studiengängen verzeichnet Polen, gemessen an der Zahl der Studenten, gleich viele Absolventen wie Deutschland. Allerdings verlassen viele kluge Köpfe nach der Ausbildung ihre Heimat. Seit 2004 gingen 200 000 Polen nach Irland, rund eine Million zog es nach Großbritannien. [...] Während in Deutschland 60 Prozent aller Forschungsaufgaben von den Firmen kommen, sind es in Polen 30 Prozent. Insgesamt investiert Polen nur 0,6 Prozent des BIP in Forschung und Entwicklung, in Deutschland sind 2,5 Prozent.“

Quelle: Marion Mühlberg, Jörg Quitzau, Marc Brost: Angstgegner Polen – Wie fit ist Polens Volkswirtschaft. DIE ZEIT Nr. 25, 14. Juni 2006

M16 Relation von Bildungsniveau und Lohnkosten in ausgewählten Ländern



Quelle: Polen als Standort für deutsche Investitionen. Polnische Agentur für Information und Auslandsinvestitionen AG PAIIZ. Danzig 2005, www.paiz.gov.pl

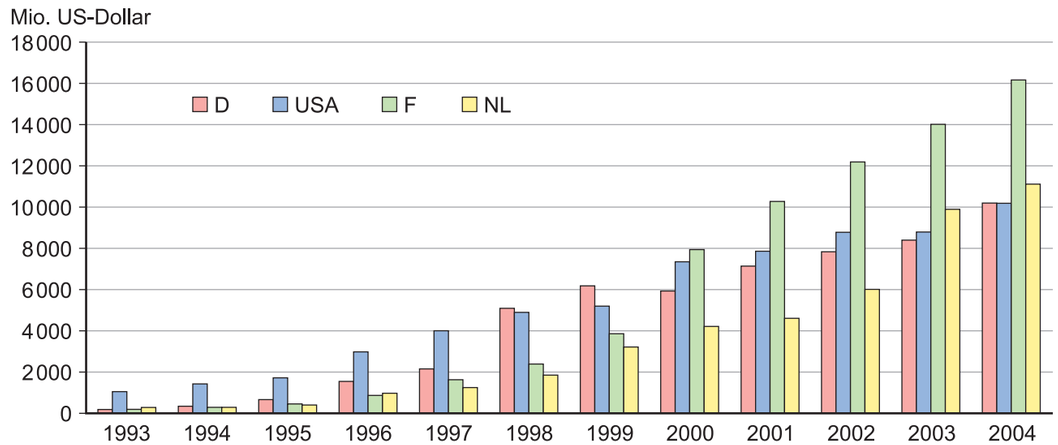
M14 Zweite Welle „Going East“

„[...] Bereits nach 2006 werden Automobilhersteller in Polen, der Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn Produktionskapazitäten für 2,6 Millionen Fahrzeuge aufgebaut haben – das entspricht 50 Prozent der deutschen Produktionskapazitäten. Gleichzeitig läuft bereits die zweite Welle des „Going East“ der Zulieferer in Staaten wie der Ukraine, Rumänien oder der Russischen Föderation. [...] Die Automobil-Industrie kehrt Deutschland den Rücken. Das erfordert ein mutiges Gegensteuern. Dabei spielen Arbeitskosten und Gewinnsteuern eine Schlüsselrolle.“

Quelle: Carina Büttner, Ferdinand Dudenhöfer: Osteuropäisches Roulette, in Automobil-Produktion, Juni 2004, S.41

Transformation der polnischen Wirtschaft im Gefüge wirtschaftlicher Globalisierungsprozesse

M12 Ausländische Direktinvestition in Polen – Bestand (1993–2004, nach den vier wichtigsten Herkunftsländern, Mio. US-Dollar)



Quelle: Polen als Standort für deutsche Investitionen. Polnische Agentur für Information und Auslandsinvestitionen AG PAIIZ. Danzig 2005, www.paiz.gov.pl

M15 BIP-Wachstum und Arbeitslosigkeit in Polen in %;

	BIP-Wachstum	Arbeitslosigkeit
2000	2,0	15,0
2001	1,0	17,5
2002	1,4	20,0
2003	3,3	20,0
2004	5,4	19,0*
2005	3,4	–
2006	4,5 (Prognose)	–

*Jugendarbeitslosigkeit 33%

Quelle: www.ahk.de

Schwarzweiß kopierbar! © Ernst Klett Schulbuchverlag Leipzig GmbH, Leipzig 2006 | Alle Rechte vorbehalten
Von dieser Vorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet.