

Es geht wieder aufwärts

Hoffnung für Kanadas Kraftfahrzeug-Industrie



Tendenzwende in der Autobranche: nach „größer“, „schneller“ und „stärker“, heißt die Devise der letzten Jahre: „kompakter“, „sicherer“ und – vor allem – „sparsamer“.

Die Ära der großen Straßenkreuzer ist vorbei. Es lebe der genügsame, bequeme, dabei reaktionsschnelle und spurtstarke Klein- und Mittelklassewagen. Und es lebe vor allem eine auf langfristige, arbeitsteilige, internationale Kooperation ausgerichtete Automobilindustrie – noch immer der größte Arbeitgeber in den wichtigsten Industriestaaten.

Für Kanadas Kfz-Industrie, nach einer erheblichen Durststrecke, ein hoffnungsvoller Lichtblick.

Mit einer PKW- und Nutzfahrzeugproduktion von 1,375 Millionen Einheiten lag Kanada 1980 – umgerechnet auf die Bevölkerungszahl – weltweit hinter Japan, der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich, aber vor den USA, an vierter Stelle. Jeder 30. Kraftwagen oder LKW der Welt, der 1980 vom Fließband rollte, wurde in Kanada gefertigt.

Die Leistungsfähigkeit der kanadischen Automobilindustrie, die tradi-

tionell eng an die der USA gekoppelt ist, hat in den letzten Jahren besonders in Europa stark an Bedeutung gewonnen.

Wer in den kommenden herbstlich-trüben Tagen, bei Sprühtregen und Frühnebel in der Bundesrepublik den Scheibenwischer betätigt oder das Fernlicht einschaltet, verläßt sich dabei immer häufiger auf die Qualitätsarbeit kanadischer Facharbeiter. Kanadische Einzelteile stecken immer häufiger im VW, im BMW, sowie in den Erzeugnissen der Stuttgarter Daimler-Benz-Werke.

Wie kaum ein anderes Land bietet Kanada mit seinen rund 1300 Herstellern von Zubehöerteilen und Zulieferern der Ersatzteilbranche umfangreiche Möglichkeiten einer optimalen Zusammenarbeit. Der Erfolg: Kanadische Kfz-Produkte finden sich zwischenzeitlich auf den Märkten von mehr als fünfzig Ländern.

Zunehmend begegnen sich dabei zwei elementare Interessen der Kfz-Sparten Kanadas und derjenigen anderer Länder. Der Wunsch ausländischer Autoproduzenten, den wichtigen innerkanadischen Markt für ihr

Endprodukt zu erschließen einerseits und – dies das kanadische Hauptanliegen – die Lebensfähigkeit der weitgehend auf die Provinz Ontario beschränkten, eigenständigen kanadischen Kfz-Industrie zu erhalten und auszubauen.

Die magische Formel lautet: Zollnachlaßabkommen (Duty Remission Agreements). Im Klartext: die kanadische Bundesregierung bietet überseeischen Erzeugern bei der Ausfuhr ihrer Wagen nach Kanada entsprechend ihrer jeweiligen Teile-Einkäufe in Kanada besondere Zollvergünstigungen.

Seit 1978 gibt es zum Beispiel einen solchen Vertrag mit dem Volkswagen-Konzern. Bis heute konnten kanadische Zulieferer ihr jährliches Verkaufsvolumen gegenüber Volkswagen auf ca. 80 Millionen Dollar steigern. Das Programm war so überaus erfolgreich, daß sich die kanadische VW-Tochter im Oktober 1981 zum Bau einer eigenen Teilefertigung in Barrie, Ontario, entschloß. Dieses Werk – Investitionssumme 102 Millionen Dollar – wird, nach Produktionsaufnahme, direkt und indirekt zur Schaffung von 1500 neuen Arbeitsplätzen beitragen. (Als Folge jedoch der derzeitigen Labilität nordamerikanischer Kfz-Märkte – Barrie ist in erster Linie als Zulieferer der US-Endmontagewerke des VW-Konzerns konzipiert – hat sich der Konzern zur vorläufigen Aussetzung der Bauarbeiten entschlossen.) Zollrückerstattungsabkommen gibt es, nach dem erfolgreichen Muster des Vertrages mit Volkswagen, zwischenzeitlich auch mit BMW, Daimler-Benz, Fiat, Nissan und Honda. Weitere Verhandlungen laufen mit Toyota, Jaguar, Rover und Triumph.

Wie es dazu kam

Mit mehr als 100 000 Arbeitern und Angestellten gehören die Produzenten der kanadischen Kfz-Zulieferindustrie zu den wichtigsten Arbeitgebern des Landes. Ihr Absatzvolumen beläuft sich auf rund fünf Milliarden Dollar im Jahr.

Es liegt auf der Hand, daß dabei der

