

Automobilcluster Mitteleuropa

1. Kurzprofil
2. Internationale Anziehungskraft
3. Thematische Stärkefelder
4. Akteure und Netzwerke
5. Bildung, Qualifikation und Fachkräfte
6. Entwicklungsdynamik
7. Clusterbibliothek
8. Nachrichten und Termine

1 Kurzprofil

Die Region Mitteleuropa hat sich seit dem Ende des Kalten Krieges zu einem der weltweit wichtigsten Standorte der Automobilindustrie entwickelt. Das vorliegende Porträt konzentriert sich dabei auf die Automobilindustrie in der Slowakei, Polen und der Tschechischen Republik bzw. auf das Clustergebiet im Dreiländereck Slowakei – Tschechische Republik – Polen, in dem sich nach dem Fall der Sowjetunion globale Konzerne der Automobilindustrie, wie etwa *Volkswagen*, *PSA Peugeot Citroën* und *KIA*, angesiedelt haben. Der slowakische Teil des Clustergebiets liegt im Westen des Landes (Bratislava, Trnava und Žilina), hinzu kommen die Standorte Nošovice im Osten Tschechiens sowie Tychy bei Kattowitz in Südpolen.

2 Internationale Anziehungskraft

Die in der Westslowakei gelegene Hauptstadt Bratislava (427 Tsd. Einwohner) erwirtschaftet – trotz ihres mit 7,7 Prozent vergleichsweise geringen Anteils an der Gesamtbevölkerung der Slowakei – 28 Prozent des gesamten slowakischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) und ist politisches, kulturelles und wirtschaftliches Zentrum des Landes. Seit 1991 betreibt *Volkswagen* eine Fabrik in Bratislava, in dem vor allem *Sport Utility Vehicles (SUVs)* und Getriebe hergestellt werden. Die bedeutendsten internationalen Automobilhersteller in der Slowakei sind neben *Volkswagen* (mit Werken in Bratislava, in der mittelslowakischen Stadt Martin und dem im Osten gelegenen Košice), *PSA Peugeot Citroën* (Trnava) sowie *KIA* (Žilina). Fast die gesamte Produktion wird ins Ausland exportiert, rund ein Drittel davon nach Deutschland.

Ein Blick auf die BIP-Entwicklung der drei Länder des Automobilclusters (Slowakei, Tschechien und Polen) macht deutlich, dass alle drei Volkswirtschaften (darunter die polnische am sichtbarsten) von der Finanzkrise betroffen waren, sich inzwischen jedoch wieder gut erholt haben. Die Attraktivität des „Automobilcluster Mitteleuropa“ lässt sich anhand von Platzierungen in diversen Rankings illustrieren:

- Hinsichtlich der Rangliste der Automobilproduktion nach Ländern rangieren die drei im vorliegenden Porträt betrachteten osteuropäischen Länder auf den vorderen Plätzen: Tschechien mit 1,25 Mio. auf dem 16., die Slowakei mit 993 Tsd. auf dem 19. und Polen mit 593 Tsd. produzierten Automobilen auf dem 23. Rang.
- Die Slowakei ist laut einer Studie der *UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia* hinsichtlich der Pro-Kopf-Automobilproduktion weltweit führend mit einem durchschnittlichen Wert von 183 Automobilen pro 1.000 Einwohner. Auf dem zweiten Platz folgt Tschechien mit 118 Automobilen pro 1.000 Einwohner.
- Polen belegt 2015 im *Ease of doing business index* der *World Bank Group* den 32. Platz weltweit. Die Slowakei rangiert dort auf Platz 37, Tschechien auf Platz 44. Eine hohe Platzierung im Index ist ein Zeichen für unternehmerfreundlichere Regulierungen.
- Im *International Property Rights Index 2014*, einem jährlich von der Interessenvertretung *Americans for Tax Reform* veröffentlichten Ranking, das den Schutz von Eigentumsrechten misst und international vergleicht, belegen Tschechien und die Slowakei hinsichtlich der Region „Osteuropa und Zentralasien“ die ersten beiden Plätze. Polen liegt hier gemeinsam mit Ungarn und Litauen auf dem dritten Platz.
- In der Kategorie *Top 10 Eastern European Cities* der Studie *European Cities and Regions of the Future 2014/15* tauchen sowohl das nahe bei Tychy gelegene, polnische Kattowitz (Platz 3) als auch der zentrale Clusterstandort Bratislava (Platz 9) auf.

Die wichtigsten Messestandorte in der Slowakei sind Bratislava sowie das weiter östlich gelegene Nitra. In Bratislava befindet sich das größte Messe- und Kongresszentrum der Slowakei, [Incheba Expo Bratislava](#), mit einer Ausstellungsfläche von insgesamt 60 Tsd. m². Zu den regelmäßigen Messen in Bratislava zählen unter anderem die seit 1967 regelmäßig stattfindende internationale Bauchfachmesse [Coneco](#), die [Slovmedica](#) und der Autosalon Bratislava, der sich jedoch eher auf Produkte und Automobile der Oberklasse konzentriert. Im slowakischen Nitra findet alljährlich die [Autoshow – Autosalon Nitra](#) statt. Im polnischen Kattowitz, nahe Tychy gelegen, findet jährlich die Automesse [Autoserwis](#) statt; in Prag u.a. das [Central & Eastern European Automotive Forum](#).

Der internationale Verkehrsflughafen [Letisko Milana Rastislava Štefánika](#) liegt 9 km nordöstlich des Stadtzentrums von Bratislava und fertigt im Jahr ca. 1,4 Mio. Passagiere ab. Es handelt sich um den größten und wichtigsten Flughafen des Landes. Gleichzeitig liegt der [Flughafen Wien-Schwechat](#) nur eine halbe Stunde von Bratislava entfernt, so dass dieser für die Verkehrsinfrastruktur der Slowakei eine wichtige Rolle spielt.

Investitionen ausländischer Investoren können in der Slowakei durch finanzielle Zuschüsse und Steuerbegünstigungen gefördert werden. Neben Subventionen des slowakischen Staats stehen hierzu auch EU-Fördermittel bereit.

Seit 2015 gibt es zudem neue steuerliche Anreize für F&E-Investitionen. 25 Prozent der Ausgaben für die Entwicklung innovativer Produkte können zur Verringerung der Steuerbasis geltend gemacht werden. Auch 25 Prozent der Lohnkosten für Absolventen, die für Forschung und Entwicklung eingestellt werden, können steuermindernd berechnet werden.

Das jährliche Volumen ausländischer Direktinvestitionen (FDI) in der Hauptstadtregion Bratislava ist seit 2005 kontinuierlich von ca. 11 Mrd. EUR (2005) auf 35 Mrd. EUR im Jahr 2011 gestiegen (2012 gingen die FDIs in Bratislava erstmals leicht zurück).

Eine kumulative Auswertung der FDIs in der Slowakei für die Zeit von 2002 bis 2012 der [Slowakischen Handels- und Investitionsförderungsagentur \(SARIO\)](#) stellte heraus, dass diese sich innerhalb der Slowakei regional verhältnismäßig gleich verteilen. Demnach konzentrieren sich die FDIs in der jüngsten Zeit – neben der traditionell starken Hauptstadtregion Bratislava – vermehrt auch auf die Mittel- und Ostslowakei.

Polen, Tschechien und die Slowakei stehen im Rahmen der Visegrád-Gruppe (auch: V4), gemeinsam mit Ungarn in losen Kooperationsbeziehungen. Der Schwerpunkt der Aktivitäten der 1991 ins Leben gerufenen Gruppe liegt nach dem Beitritt aller Mitgliedsstaaten zur NATO und zur EU heute insbesondere auf der weiteren wirtschaftlichen Integration in die EU und der Anwerbung von ausländischen Direktinvestitionen. Eine Kooperation des Visegrád-Fonds, der *Res Publica Foundation*, *Google* und der *Financial Times* ist das [New Europe 100](#)-Projekt, mithilfe dessen das Profil der *Central and Eastern Europe-Region* (CEE, deutsch: Mittel- und osteuropäische Länder) als Innovationsstandort geschärft wird, indem herausragende Akteure und Unternehmer aus der CEE-Region vorgestellt und vernetzt werden.

Der südpolnische Standort Tychy ist Teil der Oberschlesischen Industrieregion und seit 2007 gemeinsam mit 10 anderen polnischen Städten Mitglied der *Metropolia Silesia* (vormals: Oberschlesischer Metropolverband (Górnośląski Związek Metropolitalny, GZM)). Hauptaufgaben des Netzwerks liegen in der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der Koordination im Verkehrssektor sowie der Verbesserung der EU-Mittelabrufung.

3 Thematische Stärkefelder

Die Automobilindustrie hat in den Ländern Mittel- und Osteuropas – insbesondere in Polen, der Tschechischen Republik, Slowakei, Ungarn, Rumänien und Slowenien – seit dem Fall des Warschauer Pakts bzw. dem Beitritt zur EU enorm an Bedeutung gewonnen.

Nach oben

Insbesondere die Entwicklung der slowakischen Automobilindustrie ist beeindruckend, da die Zahl der produzierten Automobile von 2007 bis 2014 um ca. 74 Prozent gesteigert werden konnte. Die Pkw-Produktion in Polen hingegen zeigt sich seit 2008 rückläufig und hat seither einen Einbruch von ungefähr einem Drittel erfahren – gefragt sind dagegen Kfz-Teile, deren Export 2014 um fast ein Zehntel zunahm. Von Januar bis März 2015 stieg die polnische Pkw-Produktion jedoch wieder, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 22 Prozent, Lkws um 15 Prozent und die Produktion von Bussen sogar um 37 Prozent.

Derzeit arbeiten in der slowakischen Automobilindustrie (sowohl direkt als auch indirekt) über 80 Tsd. Beschäftigte (17 Prozent aller Beschäftigten in der Slowakei). Damit steigt die Zahl der Beschäftigten in der Branche seit 2009 kontinuierlich an.

Maßgeblich für den slowakischen Automobilsektor sind die drei großen multinationalen Automobilkonzerne *Volkswagen*, *PSA Peugeot Citroen* und *KIA*. Das *KIA Motors*-Werk in *Žilina*, das zu den produktivsten und modernsten Autofabriken der Welt zählt, konnte 2014 einen neuen Rekord aufstellen, als dort in einem Jahr mehr als 323.000 Fahrzeuge vom Band liefen. Ausschlaggebend für die Ansiedlung *KIAs* waren zum einen die gute Ausbildung der Beschäftigten als auch der Lohnkostenvorteil (wobei das Durchschnittsgehalt in der Montage mit monatlich ca. 1.000 EUR immer noch gut 30 Prozent über dem slowakischen Durchschnitt liegt). In Polen liegt der durchschnittliche Lohn pro Stunde bei etwa bei 6,80 EUR, in Tschechien bei 10,00 EUR und in der Slowakei bei etwa 9,00 EUR. Im Vergleich: Nach den Berechnungen des statistischen Bundesamtes für 2013 liegen sie in Deutschland bei 36,20 EUR.

Rund die Hälfte der in *Žilina* gefertigten Motoren werden an das tschechische Werk der Konzern-Schwester *Hyundai Motor* in *Nošovice* geliefert. Ausschlaggebend für den Bau des *Hyundai*-Werks in *Nošovice* war sowohl die zentrale Lage des tschechischen Standortes in Europa als auch die Nähe zum *KIA Motors*-Werk im slowakischen *Žilina*. Bereits 2013 rollte in *Nošovice* das einmillionste Auto vom Band.

Aufgrund der guten Entwicklung der slowakischen Automobilindustrie konnte der Gesamtjahresumsatz von 2009 (10,2 Mrd. EUR) bis 2013 (21,6 Mrd. EUR) mehr als verdoppelt werden.

KIA ist inzwischen hinter *Volkswagen* und vor dem Energiekonzern *Slovnaft* das zweitgrößte Unternehmen im Land. Größter Absatzmarkt des Werkes war 2014 Russland, wohin 18 Prozent der Jahresproduktion geliefert wurden; dahinter folgten Großbritannien, Deutschland, Italien und Spanien.

Vervollständigt wird die slowakische Automobilindustrie durch ein dichtes Netz von Automobilzulieferern. Derzeit existieren ca. 320 Fertigungsstätten von Zulieferern in der Slowakei, ca. 240 haben sich im Westen des Landes, insbesondere entlang der Autobahn D1 zwischen Bratislava und Žilina sowie der Schnellstraße R1 zwischen Trnava und Banská Bystrica, angesiedelt.

Im Herbst hat *Volkswagen* in Stupava (nördlich von Bratislava) eine Fabrik zur Produktion von Werkzeugen und Ausrüstungen eröffnet, außerdem bestätigte das Unternehmen Pläne, in Bratislava Karosserien für die Luxusmarke *Bentley* bauen zu wollen. Der Zulieferer *Hyundai Dymos* investiert weitere 23 Mio. Euro in Žilina. Außerdem verhandelt die Slowakei mit dem US-Hersteller *Tesla* über den Bau einer Fertigungsstätte.

Die dynamische Automobil- und Elektronikindustrie in der Slowakei sorgt auch dafür, dass neue Logistikzentren im Land entstehen. In der Hauptstadtregion Bratislava befindet sich eine Reihe von Industrieparks, wie etwa der [DNV Logistic Park](#), der Eurovalley Park (1.500 ha), [Pointpark](#) und der [Prologis Park Bratislava](#). Die Umsätze der slowakischen Transport-, Lager- und Logistikbranche sind in den vergangenen vier Jahren jeweils um 7 bis 10 Prozent gewachsen.

Die tschechische Automobilindustrie setzt sich aus über 800 Unternehmen und mehr als 150.000 Beschäftigten zusammen. Sie steht für 20 Prozent der gesamten tschechischen Fertigungsindustrie als auch für ein Fünftel des gesamten tschechischen Exports. Von Januar bis April 2015 stieg die PKW-Produktion in Tschechien um fast 4 Prozent auf 447.000 Einheiten.

Die drei größten Automobilunternehmen in Tschechien sind *Škoda* in Mladá Boleslav (dt. Jungbunzlau) und Vrchlabí nördlich von Prag, *Toyota Peugeot Citroën Automobile* (TCPA) in Kolín sowie *Hyundai Motor Manufacturing Czech* in der nahe Ostrau gelegenen Stadt Nošovice im Osten Tschechiens. Dieses befindet sich so nur 90 Kilometer vom slowakischen Werk der Konzerntochter *KIA*, so dass Synergieeffekte erzielt werden können. Der tschechische Automobil- und Motorenhersteller *Škoda* wurde bereits 1895 als *Laurin & Klement* gegründet und zählt damit zu den ältesten Unternehmen der Branche. Seit 1991 gehört das Unternehmen zu 100% zur *Volkswagen AG*.

Der Anteil der Automobilindustrie an der gesamten Wirtschaftsleistung Polens beträgt 12,6 Prozent, wodurch der Sektor eine Schlüsselrolle für Industrie, Handel und Dienstleistung im Land einnimmt. Zugleich steht die polnische Automobilindustrie für 15,9 Prozent der gesamten Exportleistung, in erster Linie durch die Ausfuhr von Pkw, Ersatzteilen und Zubehör.

Neben der langen Tradition der Automobilbranche in Polen ist das Land außerdem noch aufgrund der hoch qualifizierten Arbeitskräfte für internationale Automobilkonzerne attraktiv. Polen bietet internationalen Unternehmen so neben gut qualifizierten Fachkräften auch die Möglichkeit, innerhalb der momentan 14 Sonderwirtschaftszonen besondere steuerliche Erleichterungen in Anspruch zu nehmen. Eine solche Sonderwirtschaftszone findet sich beispielsweise auch in Tychy: Tychy ist gleichzeitig eine Subzone der aus insgesamt vier Teilzonen bestehenden Sonderwirtschaftszone Kattowitz (*Katowice Special Economic Zone*, KSSE), die 1996 gegründet wurde und deren Fortbestehen erst kürzlich bis 2016 verlängert worden ist (wie das der 13 anderen polnischen Sonderwirtschaftszonen auch). In die gesamte Sonderwirtschaftszone wurden bislang 5,2 Mrd. EUR investiert, wodurch mehr als 53.000 Arbeitsplätze geschaffen wurden. Der überwiegende Teil der Investitionen (63 Prozent) floss dabei in den Automobilsektor (siehe Diagramm).

Bezüglich der Herkunftsländer der Investitionen in die KSSE stammen rund ein Drittel aller Investitionen aus den USA, ca. ein Fünftel aus Italien und 11,8 Prozent aus Polen selbst. Der Anteil der deutschen Investitionen liegt bei 9,5 Prozent.

In Tychy produzieren *Hyundai*, die Konzernmutter von *KIA*, und *Fiat*. Im April 2015 eröffnete die *Opel AG* an ihrem Standort Tychy ein *Global Business Services Centre*, in dem Aufgaben der Personalabteilungen der *Opel*- und *Vauxhall*-Werke in Europa zentral gebündelt werden.

4 Akteure und Netzwerke

Mitteleuropa hat nach Angaben der EU eine der höchsten Dichten an Autobauern und Automobilzulieferern in Europa. Von März 2010 bis Februar 2013 wurde die Vernetzung verschiedener führender Standorte der Automobilindustrie in Zentraleuropa durch die Europäische Union (EU) gefördert. Das Förderprogramm der EU, *Autonet – Transnational Network of Leading Automotive Regions in CE*, stand unter der Leitung eines slowakischen Netzwerks: die nationale Clusterorganisation *Automotive Cluster – West Slovakia* (heute: *Automotive Cluster Slovakia*) steuerte das europäische Netzwerk und koordinierte die Aktivitäten der Partnerstandorte in Italien, Slowenien, Ungarn, Tschechien, Polen und Deutschland. *AutoNet* wurde zum Großteil vom [Europäischen Fonds für regionale Entwicklung](#) mit einer Fördersumme von 1,75 Mio. EUR finanziert. Die drei Schwerpunkte des Projekts lagen in der Stärkung des Innovationspotentials durch die Vernetzung und Kooperation der Akteure sowie der Anregung des Technologietransfers, transnationaler Kooperationen und *joint ventures*; ein drittes Ziel lag darin, bei den Entscheidungsträgern (regional, national und auf EU-Ebene) Bewusstsein für die Bedeutung von Innovation zu schaffen. Im Mittelpunkt stand dabei das "innovative Dreieck" bestehend aus KMU, Universitäten und Politik. Partnerregionen des mitteleuropäischen Automobilnetzwerks waren u.a. der Mährisch-Schlesische Automobilcluster (*Moravian-Silesian Automotive Cluster*), der *Automotive Cluster of Slovenia* und die ungarische *Mid-Pannon Regional Development Company*; einbezogen wurden die beiden italienischen Clusterakteure *Poli-Auto e Filiera dell'Industria Automotive*, die *Provinz Regio Emilia* und – auf deutscher Seite – die [Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH](#).

Das Netzwerk *Automotive Cluster Slovakia* (*Automobilový klaster Slovensko, AKS*) wurde 2007 von der Stadt und dem Landschaftsverband (*kraj*) Trnava als *Automotive Cluster West Slovakia* gegründet und hat derzeit 36 Mitglieder. Ziel ist es, die lokale Automobilindustrie durch Vernetzung, Ausbildungsinitiativen (*Automotive Academy*), Innovation und Technologietransfer zu stärken. Ferner bietet das Netzwerk Unterstützung für kleine und mittlere Unternehmen an, beispielsweise bei der EU-Mittelabrufung.

Die staatlich-geförderte [Slowakische Handels- und Investitionsförderungsagentur](#) (*Slovak Investment and Trade Development Agency, SARIO*) arbeitet unter der Aufsicht des Wirtschaftsministeriums und ist damit eine Regierungsagentur der Slowakischen Republik (Gründung: 2001). SARIO hat das übergeordnete Ziel, den Lebensstandard in der Slowakei zu erhöhen, indem zu mehr Beschäftigung beigetragen wird und die regionalen Ungleichheiten (wie etwa die bislang dominierende Rolle der Hauptstadtregion Bratislava) verringert werden. Zu diesem Zweck soll die Anwerbung von Direktinvestitionen in der Slowakei gestärkt und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit nationaler Unternehmen ausgebaut werden.

Laut einem Bericht der Plattform [Germany Trade & Invest \(06.07.2015\)](#) ist derzeit ein Ausbau der Forschungsaktivitäten in der slowakischen Automobilindustrie zu beobachten: Demnach verfügt bereits jeder zehnte Teilehersteller über eine eigene Entwicklungsabteilung. Bei der Finanzierung von Forschungsaktivitäten bietet die Slowakei einige Vorteile: So können für den Aufbau von Forschungszentren beispielsweise EU-Fördermittel in Anspruch genommen werden, im slowakischen Forschungs- und Innovationsprogramm für die Förderperiode von 2014 bis 2020 wird die Automobilbranche als erste Zielindustrie genannt. Die Hauptstadtregion Bratislava wird dabei mit bis zu 127 Mio. EUR gefördert (für die Bezirke außerhalb Bratislavas, die als "Achse 1" bezeichnet werden, stehen 1,6 Mrd. EUR zur Verfügung). Zuletzt hatten *Johnson Controls* und *Plastic Omnium* Entwicklungsabteilungen eröffnet, *Continental* plant ein Technologiezentrum für Reifen in Puchov.

Auskünfte bezüglich Investitionen, Steuern oder Arbeitsrecht der mitteleuropäischen Länder erhält man unter anderem auch bei den jeweiligen Deutschen Auslandshandelskammern:

- [Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer](#)
- [Deutsch-Slowakische Industrie- und Handelskammer](#)
- [Deutsch-Polnische Industrie- und Handelskammer](#)

[Nach oben](#)

5 Bildung, Qualifikation und Fachkräfte

Im Westen der Slowakei haben einige Hochschulen und Forschungsinstitute den Fokus auf technische Ausbildung gelegt. Die [Slowakische Technische Universität Bratislava](#) (STU) hat 18.300 Studenten und 3.200 wissenschaftliche Angestellte und ist damit die größte technische Universität der Slowakei. Sie verfügt über sieben Fakultäten: Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Elektro- und Informationstechnik, Chemie und Ernährungswissenschaften, Architektur, Werkstoffwissenschaften, Informatik und Informationstechnik. Die STU kooperiert mit renommierten Universitäten in aller Welt, in Deutschland u.a. mit den TU München, Darmstadt, Braunschweig, Dresden, Chemnitz und Ilmenau.

Die Fakultät für Werkstoffwissenschaften der STU hat ihren Sitz in Trnava, das sowohl Produktionsstandort von *PSA Peugeot Citroën* als auch ein Bildungszentrum der Westslowakei ist. Die 70.000-Einwohner-Stadt verfügt mit der [Universität Trnava](#) (4 Fakultäten) und der [Universität St. Kyrill und Methodius](#) über zwei Hochschulen.

Die 1953 gegründete, öffentliche [Universität Žilina](#) (*Žilinská univerzita v Žiline*) hat 10.250 (Anteil ausländischer Studierender : 1,3 Prozent) Studenten und 1.450 Mitarbeiter. Sie ist traditionell in den technischen Studiengängen verwurzelt, der Schwerpunkt liegt auf dem Ingenieurwesen.

Die [Comenius-Universität Bratislava](#) ist mit ca. 20.000 Studierenden die größte Hochschule des Landes und zugleich die älteste slowakischsprachige Universität – ihr historischer Vorläufer, die *Universitas Istropolitana*, wurde 1465 gegründet.

Weitere wichtige Hochschulen in der Westslowakei sind:

- [Wirtschaftsuniversität Bratislava](#) (11.540 Studierende / 850 Mitarbeiter)
- [Paneuropäische Universität](#)
- [Slowakische Medizinische Universität Bratislava](#)
- [Alexander Dubcek Universität von Trenčín](#)

Die [Technische Universität Košice](#) liegt zwar im Osten der Slowakei, gehört jedoch zu den renommiertesten TUs in der Slowakei und ist Bildungs- und Forschungszentrum von nationaler Bedeutung.

Im September 2013 eröffnete *Volkswagen Bratislava* sein „Zentrum für duale Ausbildung“ in der slowakischen Hauptstadt. Dort werden neben Mechatronikern auch Industriemechaniker und Automatisierungselektriker im dualen Ausbildungssystem ausgebildet. In der Ausbildung liegt der Schwerpunkt mit 80 Prozent auf dem Praxisanteil, 20 Prozent fallen auf Theorie.

Zudem begleitet die [Deutsch-Slowakische Industrie- und Handelskammer](#) (DSIHK) seit 2013 mehrere slowakische Unternehmen bei der Realisierung dualer Ausbildungsgänge. Die Initiative „Fit4future“ ist eine Kooperation der DSIHK und des slowakischen Ministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Sport. 2015 wurden Projekte mit 16 deutschen Unternehmen, darunter solche aus dem Automobilsektor, und 26 slowakischen weiterführenden Schulen durchgeführt. Ziel der auf die berufliche Ausbildung gerichteten Initiative ist es, die Zusammenarbeit zwischen Berufsschulen und Praxis zu verbessern und transparenter zu machen. In Vorbereitung ist der derzeit eine Nachfolge-Initiative zur Verbesserung der dualen Ausbildung in slowakischen Unternehmen (DUALpro).

[Nach oben](#)

6 Entwicklungsdynamik

Die Automobilproduktion ist im Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr sowohl in der Slowakei als auch in Tschechien leicht zurückgegangen. [Nach Angaben von Volkswagen Slovakia](#) lagen die Gründe hierfür unter anderem in der Einführung neuer und der Umstellung auf neue Modelle sowie Schwankungen auf dem Automobilmarkt, wie beispielsweise der gesunkenen Nachfrage in Russland im Zuge der Ukraine-Krise und den damit verhängten Wirtschaftssanktionen. Bereits 2013 wurde bekannt, dass im *FIAT*-Werk Tychy in Polen 1.450 von insgesamt 4.900 Arbeitsplätzen gestrichen werden. Trotz allgemeinem Sparkurs kündigte *Volkswagen* im April 2015 an, ca. eine halbe Milliarde Euro in den Ausbau der Produktion in Bratislava zu investieren. Ab 2017 werden die dortige Fertigung erweitert und hunderte neue Arbeitsplätze geschaffen.

Auch für tschechische Standorte kündigten *Škoda*, *Volkswagen* als auch der südkoreanische Reifenhersteller *Nexen Tire* sowie *Hyundai* Investitionen von insgesamt 1,3 Mrd. USD über die nächsten fünf Jahre an. Im August [wurde bekannt](#), dass der britische Automobilhersteller *Jaguar Land Rover* offenbar ein neues Werk in Bratislava errichten will (Produktionskapazität: 300.000 Autos pro Jahr) – auch Polen hatte sich Chancen auf den Zuschlag ausgerechnet. Nachdem Polen damit zum wiederholten Male bei ähnlichen Entscheidungen den Zuschlag verpasst hat, forderte die konservative Tageszeitung *Rzeczpospolita* ein Standortkonzept für die Autoindustrie in Polen.

Die langfristige Stärkung des Fertigungsstandorts Mitteleuropa hängt auch mit steigenden Personalkosten in China zusammen, die – in Verbindung mit den Transportkosten – den Lohnkostenvorteil in Asien schrumpfen lassen.

Laut einer [Analyse von Germany Trade and Invest](#) verliert jedoch auch die Slowakei langfristig an Attraktivität als reiner Produktionsstandort; auch hier liegt die Ursache in den steigenden Löhnen. Der Trend in der Slowakei geht daher zu Produkten mit hoher Wertschöpfung. Gleichzeitig wird der bislang starke Fokus der Slowakei auf die Automobilindustrie innerhalb des Landes auch aus anderen Gründen als Risiko gesehen: So konstatierte beispielsweise die liberale Tageszeitung *Sme* nach dem Zuschlag des britischen Autobauers *Jaguar Land Rover*, dass sich das Land damit in Zukunft anfälliger für Wirtschaftskrisen mache, da der Automobilmarkt besonders sensibel auf Konjunkturschwankungen reagiere ([Quelle: eurotopics.net](#)).

Am 01. April 2015 trat eine Novelle zum Investitionsförderungsgesetz in der Slowakei in Kraft. Die Bedingungen für Förderungen wurden darin etwas gelockert: So reichen zukünftig beim Bau eines Technologiezentrums 30 neue Arbeitsplätze, um eine Förderung zu erhalten, zuvor waren es 40. Die Bearbeitungszeit für Förderanträge ist gleichzeitig von 9 Monaten auf 100 Tage gesenkt worden. Vorrangig soll die Investitionsförderung in die Bereiche verarbeitende Industrie, Technologiezentren, *Shared Service Center* (SSC) sowie Tourismus fließen; die Hauptstadt Bratislava ist in der Regel von den Förderungen ausgenommen, da ihre Wirtschaftskraft ohnedies schon weit über Landesdurchschnitt liegt. Eine Übersicht der staatlichen Förderung von Investitionsvorhaben in der Slowakei [findet sich hier](#).

[Nach oben](#)

7 Clusterbibliothek

8 Nachrichten und Termine

Weitere Informationen

Nachrichten

27.08.2015

[Aktualisierte Clusterportraits bei Kooperation international: Monterrey und der Automobilcluster Mitteleuropa](#)

20.12.2011

[VW investiert 1,5 Milliarden Euro im Automobilcluster Mitteleuropa](#)

25.10.2011

[Bosch legt Grundstein für neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in Budapest](#)

25.10.2011

[Audi Hungaria eröffnet Projekt- und Trainingscenter](#)

06.09.2011

[Zweites Werk von SMR Automotive im Automobilcluster Mitteleuropa fertiggestellt](#)