© St.Galler Tagblatt AG 2013 – Autorenbeleg zum internen Gebrauch
Darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden

DIE ZAHL

56

Millionen Aluminium-Tuben für Senf, Mayonnaise oder Saucen gehen in der Schweiz jährlich über die Ladentische. Was viele nicht wissen: Die Alu-Tube kann in den Sammelcontainern für Haushaltsaluminium entsorgt werden. «Während bei den Dosen neun von zehn ins Recycling gehen, sind es bei Alu-Tuben erst 60 Prozent», schreibt die Igora-Genossenschaft für Aluminium-Recycling. Aluminium kann laut Igora beliebig oft und ohne Qualitätsverlust eingeschmolzen werden. Dafür werde nur gerade 5 Prozent jener Energie benötigt, die für die erstmalige Herstellung von Aluminium gebraucht werde. In der ökologischen Gesamtbetrachtung ist es bei der Alu-Tube aber der Inhalt, der den Hauptteil der Belastung verursacht – und nicht die Verpackung. Gemäss Tests vom «K-Tipp» werden circa 7,5 Prozent des Inhalts einer Alu-Tube nicht herausgepresst. Könnte man die Tube so gestalten, dass keine Restmenge mehr darin bliebe, entspräche dies bei 56 Millionen Tuben pro Jahr einer eingesparten Umweltbelastung von 3000 Erdumrundungen mit einem Auto. (du)

Freihandel von unten her

Wegen der Blockade der Doha-Runde im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) wird der Welthandel nach und nach mit regionalen Abkommen von unten her liberalisiert.

CHRISTIAN MIHATSCH

BANGKOK. Der Doha-Runde nachzutrauern bringt nichts. Ökonomen sind sich zwar weitgehend einig, dass eine multilaterale Liberalisierung des Handels für alle Länder enorme Vorteile bringen würde. Doch Handelsverträge werden nicht von Wirtschaftsprofessoren ausgehandelt, sondern von Politikern. Und da dominieren Partikulärinteressen.

Möglich erscheint derzeit aber ein bilaterales Abkommen zwischen der EU und den USA – ein Abkommen, dem noch vor wenigen Jahren kaum Chancen eingeräumt wurden. Ähnlich verhält es sich mit dem transpazifischen Pendant: Noch vor wenigen Monaten galt es als wenig wahrscheinlich, dass Japan dabei sein könnte. Doch mit der Wahl von Shinzo Abe zum Premier erscheinen in Japan die strukturellen Veränderungen durchsetzbar, die ein Beitritt zur Transpazifischen Partnerschaft (TPP) erforderlich macht. Und so dürfte die internationale Handelspolitik der nächsten zwei, drei Jahre durch die Verhandlungen dieser beiden megaregionalen Abkommen dominiert werden. Hinzu kommen sektorspezifische Abkommen, etwa über Dienstleistungen, die von einer kleinen Gruppe von Ländern vereinbart werden (vgl. Ausgabe vom Dienstag).

Das Recht des Stärkeren

Diese Entwicklung birgt zwei Gefahren: Zum einen könnte darunter die Autorität der WTO so sehr leiden, dass in Handelsstreitigkeiten immer mehr Länder auch die WTO-Schiedsgerichtsbarkeit in Frage stellen. Dort kann auch ein Kleinstaat gegen eine Supermacht sein Recht durchsetzen. Gäbe es dieses Schiedsgericht nicht, herrschte im internationalen Handel schlicht das Recht des Stärkeren. Zum anderen besteht die Gefahr, dass sich ein System des «managed trade», also des staatlich organisierten Handels, zwischen grossen Wirtschaftsblöcken herausbildet. So könnten die Mitglieder der transatlantischen und der transpazifischen Freihandelszone versucht sein, China auszugrenzen.

Druck auf Schwellenländer

Doch diese Gefahren lassen sich vermeiden, solange die Länder am Ideal des Freihandels festhalten, auch wenn derzeit auf multilateraler Ebene keine weitere Liberalisierung möglich ist. Dazu ist es wichtig, dass die megaregionalen Abkommen neuen Mitgliedern offenstehen. So könnte etwa die Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (TTIP) in einem zweiten Schritt auf die ganze Nordamerikanische Freihandelszone (Nafta) ausgedehnt werden und auch Kanada und Mexiko umfassen. Diesseits des Atlantiks könnte die TTIP auf die Türkei, die mit der EU eine Zollunion bildet, und die EWR-Staaten ausgeweitet werden. Anschliessend wäre auch ein Abkommen zwischen den TTIP- und den TTP-Mitgliedern möglich. So könnte nach und nach eine immer grössere Freihandelszone entstehen, die dann für die grossen Schwellenländer derart attraktiv ist, dass sie nicht länger abseits stehen wollen oder können.

Im besten Fall ist das Ergebnis nach einigen Jahren das gleiche wie bei Liberalisierungen auf Stufe WTO: freier, aber regelbasierter Handel zwischen (fast) allen Ländern der Welt.

Bild: ap/Vadim Ghirda

Eine Mitarbeiterin von Dacia bei der Montage in der Fabrik im rumänischen Mioveni. Ein Drittel der Belegschaft sind Frauen.

Rumänien profitiert von der Krise

Für den französischen Autokonzern Renault erweist sich der Kauf des damals angeschlagenen rumänischen Autobauers Dacia vor anderthalb Jahrzehnten immer mehr als Glücksgriff.

DENIS GRIGORESCU

BUKAREST. Dacia und das Engagement von Renault in Rumänien sind eine Erfolgsgeschichte. 2,2 Mrd. € hat der französische Autokonzern bisher in die Produktionsanlagen der Marke Dacia für den preisbewussten Käufer gesteckt. Über 18 000 Beschäftigte hat Dacia in Rumänien. Die Investition zahlt sich aus, denn Dacia ist die Marke mit dem höchsten Verkaufszuwachs in Europa im 1. Halbjahr 2013. Mit einem Plus von 17% auf 141 000 verkaufte Autos liegt Dacia weit vor Rivalen wie Seat (+10%) oder Honda (+6,5%). Die Billigautos machen 18% der Verkäufe in Europa aus, das sind 5 Prozentpunkte mehr als 2002.

Dank Dacia hat Renault die Absatzkrise besser weggesteckt als andere europäische Autobauer. Und auch Ford, das in Rumänien sein Modell B-Max baut, profitiert vom Engagement in dem Land.

Ein Bruchteil der Arbeitskosten

Annähernd jedes vierte Auto, das die Renault-Gruppe im 1. Halbjahr in Europa verkauft hat, war ein Dacia. Weltweit bestverkauftes Modell der Renault-Gruppe ist der Dacia Duster, ein kleiner SUV, mit 189 000 Stück im Semester. Virgil-Ernest Popovici, Präsident des rumänischen Autoherstellerverbandes Apia, führt den aussergewöhnlichen Erfolg von Dacia auf zwei Dinge zurück: «Erstens hat das Unternehmen viel in das Projekt eines Billigautos investiert, auch mit Blick auf die Zukunft. Und, vielleicht am wichtigsten, man hat die Produktentwicklung dem Markt angepasst.»

Obwohl Dacia-Renault in Rumänien den Arbeitern im europäischen Vergleich Billiglöhne bezahlt, sind die Leute zufrieden. Im krisengebeutelten Rumänien, wo in anderen Sektoren Löhne gekürzt werden, haben die Dacia-Angestellten im Frühling eine Lohnerhöhung von 6% und einen Bonus von je 400 € erhalten. Während die Arbeitskosten für Renault in Frankreich 30 € pro Stunde betragen, sind es in den Dacia-Werken nur 5 €. Und in Marokko, wo Renault mit Nissan kooperiert, sinken die Kosten gar auf 3 €.

Rumänien auf Platz neun

Bei Dacia arbeiten in Rumänien auch besonders viele Frauen: Ein Drittel der Belegschaft ist weiblich. In der Fabrik in Mioveni wurden in den ersten sieben Monaten dieses Jahres 220 000 Autos gebaut. In der Ford-Fabrik in Craiova liefen im selben Zeitraum 50 000 Autos vom Band. Damit hat Rumänien Chancen, bis zum Jahresende mit geschätzten 420 000 Autos auf Platz neun der europäischen Herstellerländer zu rücken.

Die rumänische Autobranche setzte 2012 mit 200 000 Mitarbeitenden 12 Mrd. € um, was 3% des Bruttoinlandprodukts und 10% der Exporterlöse entspricht. Das Engagement Renaults und Fords hat auch zur Ansiedelung von Zulieferern geführt. Der Billigauto-Erfolg begann vor acht Jahren mit dem Dacia Logan – zweckmässig, modern, ohne Luxus. Es war der richtige Ansatz für die Krise in Europa. Inzwischen bieten auch andere Hersteller ähnliche Konzepte an, etwa Skoda mit dem Rapid.

Zementkonzern Holcim zieht aus Spanien ab

Nach jahrelanger Talfahrt im Krisenland Spanien verkauft der Schweizer Zementkonzern Holcim die Mehrheit seines lokalen Geschäfts an den Konkurrenten Cemex.

ZÜRICH/MADRID. Für fünf Jahre bleibt Holcim noch mit 25% am Geschäft in Spanien beteiligt. Danach ist Schluss. «Es ist unsere Absicht, vollständig aus Spanien auszusteigen», sagte Holcim-Chef Bernard Fontana gestern in einer Telefonkonferenz.

Wegen der Banken- und Immobilienkrise ist die Baubranche und mit ihr der Zementabsatz in Spanien in den letzten Jahren kollabiert. Wurden im Jahr 2007 noch 57 Mio. Tonnen Zement verkauft, beträgt die Nachfrage jetzt noch knapp 11 Mio. Tonnen. Auf diesen Absturz reagierte Holcim mit Einschnitten. Seit 2008 schloss Holcim die Hälfte seiner sechs Zementwerke in Spanien, alleine in den letzten anderthalb Jahren wurden gut 500 Stellen gestrichen.

Ausstieg auch aus Tschechien

Trotz dieser Rosskur ist Holcim immer noch viel zu gross. Von der Gesamtkapazität von 3,5 Mio. Tonnen sei derzeit nicht einmal ganz die Hälfte ausgelastet, sagte Fontana. Um den Zement loszuwerden, geht die Hälfte der Produktion in Spanien in den Export.

Nun verkauft Holcim sein Spanien-Geschäft an den mexikanischen Rivalen Cemex, der es mit seinem Geschäft zusammenlegt. Cemex, die bereits 1100 Angestellte in Spanien hat, übernimmt von Holcim 700 Mitarbeitende, drei Zementwerke, eine Zementmahlanlage, 30 Standorte für Zuschlagstoffe und 57 Transportbetonwerke. Auch das tschechische Geschäft mit 500 Angestellten verkauft Holcim an Cemex.

Expansion in Westdeutschland

Im Gegenzug übernimmt Holcim von Cemex das Geschäft in Westdeutschland mit einem Zementwerk, zwei Zementmahlanlagen, einer Hüttensandproduktion, 22 Standorten für Zuschlagstoffe und 79 Transportbetonwerken. Von den 850 Mitarbeitenden werden aber nicht alle weiterbeschäftigt werden. (sda)

Stadler Rail vor Grossauftrag in Polen

BUSSNANG/WARSCHAU. Der Ostschweizer Schienenfahrzeugbauer Stadler Rail hat offensichtlich gute Chancen, einen weiteren Auftrag in dreistelliger Millionenhöhe an Land zu ziehen. Laut Angaben auf der Website des «International Railway Journals» (IRJ) hat die polnische Bahngesellschaft PKP Intercity, die im Fernverkehr aktiv ist, ein Konsortium aus Stadler Rail und der polnischen Newag als «bevorzugten Bieter» für den Bau und die Wartung von 20 mehrteiligen elektrischen Triebzügen mit Tempo 160 km/h auserwählt. Der Auftrag hat laut dem IRJ einen Wert von umgerechnet 435 Mio. Franken. Die Summe teile sich in 337 Mio. Fr. für die Züge und 98 Mio. Fr. für die Wartung während 20 Jahren.

«Bevorzugter Bieter» heisst, dass noch Details zu verhandeln sind und der Auftrag noch nicht unterzeichnet ist. Stadler-Chef Peter Spuhler hatte gestern denn auch noch keine Kenntnis davon, ob Stadler den international ausgeschriebenen Auftrag bereits gewonnen hat. Folglich mochte er eine Meldung der «Handelszeitung», die sich auf den IRJ-Artikel stützt und den Auftrag bereits in trockenen Tüchern sah, nicht bestätigen. Was Spuhler dagegen bestätigt, ist, dass die Züge in Stadlers Fabrik im polnischen Siedlce montiert würden. Dort werden auch 20 Triebzüge hergestellt, mit deren Bau Stadler vergangenen Dezember von der polnischen Agglomerationsbahn Lodz beauftragt worden war. (T. G.)

Vorsorgegelder für Wohneigentum

LUZERN. Über die Hälfte der Käufer von Wohneigentum in der Schweiz greift auf Vorsorgegelder zurück. Das haben Wissenschafterinnen der Hochschule Luzern unter anderem anhand der Befragung von 8300 Wohneigentümern herausgefunden. 58% gaben an, Vorsorgegelder ins Wohneigentum gesteckt zu haben. Knapp die Hälfte dieser Personen griff ausschliesslich auf Mittel aus der zweiten Säule zurück. Rund ein Viertel nutzte nur Mittel aus der individuell angesparten Säule 3a und ein weiteres Viertel beanspruchte Gelder aus beiden Quellen. Wer Vorsorgegelder benötigt, um sein Haus oder seine Wohnung zu finanzieren, hat laut Studie oft ein eher tiefes Einkommen. Der Bund hat die Finanzierungsmöglichkeit durch Vorsorgegelder in den 1990er-Jahren geschaffen, um den Erwerb von Wohneigentum einer breiten Bevölkerungsschicht zu ermöglichen. (sda)