



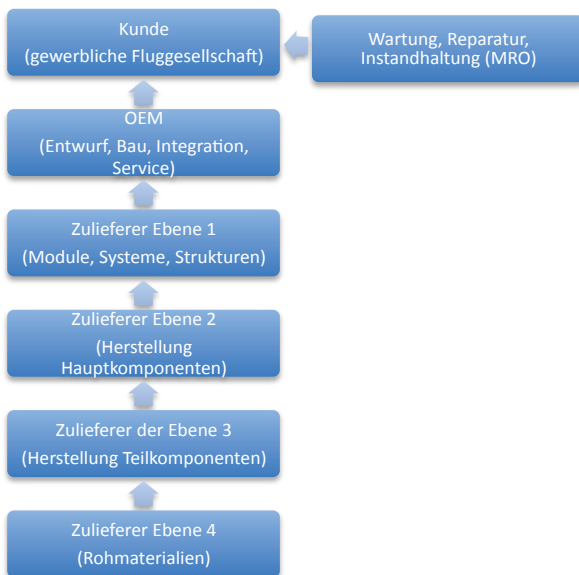
# Lieferketten in der Luftfahrt

Die Luftfahrtindustrie hängt von zahlreichen Lieferketten ab, über die die Rohmaterialien und Bauteile für die Herstellung und Wartung der Maschinen und ihrer Triebwerke geliefert werden.

Bei den Lieferketten für die Luftfahrtindustrie gibt es mehrere **Ebenen**. Die Originalausrüstungshersteller (OEM), die Maschinen und Triebwerke für Luftfahrtgesellschaften produzieren, beziehen Strukturen und Systeme von Lieferanten der Ebene 1, die Bauteile von Lieferanten der Ebene 2 beziehen. Diese wiederum beziehen Teile von Lieferanten der Ebene 3, die Rohmaterialien von Lieferanten der Stufe 4 beziehen.

Neben der Herstellung von Triebwerken und Flugzeugen bieten OEM den Fluggesellschaften **Wartungs-, Reparatur- und Instandhaltungs-Dienste (MRO-Dienste)**, da die Fluggesellschaften diese Funktionen zunehmend an externe Anbieter vergeben haben. So werden etwa 80 Prozent der Rolls-Royce-Triebwerke inzwischen mit TotalCare®-Nachbetreuung verkauft. Dieser Geschäftszweig ist inzwischen sogar umsatzstärker als der reine Verkauf von Triebwerken und macht 63 Prozent des Gesamtumsatzes der Triebwerkssparte aus. Daher ist die Bereitstellung von MRO-Diensten ein wichtiger Bestandteil der Lieferketten in der Luftfahrt.

Verkehrsbeschäftigte spielen in diesen Lieferketten eine Schlüsselrolle. Jede Ebene ist über Verkehrsbeschäftigte verbunden, die Materialien, Bauteile und Module auf der Straße, der Schiene, dem See- oder Luftweg zwischen Unternehmen und Standorten transportieren.



## Führende Unternehmen der Lieferketten in der Luftfahrtindustrie

Lieferketten in der Luftfahrtindustrie sind erzeugergesteuerte Lieferketten. Das heißt, dass die OEM die führenden Unternehmen sind und deshalb ihre Macht gegenüber anderen Akteuren in der Lieferkette ausspielen können. Sie haben diese Macht, weil sie den globalen Markt für gewerbliche Flugzeuge und Triebwerke dominieren und die Zulieferer gar keine andere Möglichkeit haben, als an sie zu verkaufen. Deshalb können die OEM Forderungen gegenüber den Zulieferern stellen, die sich auf die Bezahlung und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in der gesamten Lieferkette einschließlich der Verkehrsbeschäftigten auswirken.

Nachfolgend eine Liste der größten OEM in den Lieferketten.

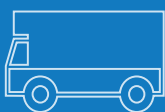
**Im Bereich der Triebwerkproduktion** sind die drei größten Hersteller Rolls-Royce, GE Aviation und Pratt & Whitney:

- **GE Aviation**, eine Tochter von General Electric, ist der größte Triebwerkproduzent der Welt mit einem Umsatz von 18,9 Mrd. US-Dollar im Jahr 2011.
- **Rolls Royce** hat weltweit rund 40.400 Beschäftigte und besitzt Unternehmen mit Hauptsitzen in Großbritannien, den USA, Kanada, Deutschland, Skandinavien, Singapur, Indien und Brasilien. 2011 belief sich der Jahresumsatz auf 18,9 Mrd. US-Dollar.
- **Pratt and Whitney**, ist eine Tochter der United Technologies Corporation. Die Triebwerke des Unternehmens treiben über 25 Prozent der Passagierflugzeuge weltweit an. Der Umsatz im Jahr 2012 belief sich auf 14 Mrd. US-Dollar.

**Die gewerbliche Flugzeugproduktion** wird von einem Duopol aus Boeing und Airbus dominiert.

- **Boeing** ist das größte Luftfahrtunternehmen der Welt. Der Bereich Boeing Commercial Airplanes erwirtschaftete 2012 einen Umsatz von 49,1 Mrd. US-Dollar und beschäftigte 85.000 Personen. Hauptprodukte des Unternehmens sind die Flugzeugfamilien 737, 747, 767 und 777 sowie der Boeing Business Jet. Weltweit sind fast 12.000 Düsenverkehrsflugzeuge von Boeing in Betrieb, was etwa 75 Prozent des weltweiten Gesamtbestandes an Maschinen entspricht. Boeing hat ausgedehnte Lieferketten und Verträge mit 26.500 Zulieferern und anderen Partnern in aller Welt.

## ORGANISIERUNGSPROJEKTE IM BEREICH LIEFERKETTE UND LOGISTIK (SCALOP)





- **Airbus** verweist stolz darauf, dass es sich fast die Hälfte aller Aufträge für den Bau großer gewerblicher Verkehrsflugzeuge sichert. Das Unternehmen hat 59.000 Beschäftigte und 100-prozentige Töchter in den USA, in China, Japan und dem Nahen Osten, außerdem ein Netzwerk aus 1.500 Zulieferern in 30 Ländern.

**Luftfrachtgesellschaften** (wie FedEx, UPS und DHL) betreiben übrigens Flotten, die sich in der Regel aus älteren Maschinen zusammensetzen. Dabei handelt es sich oft um umgebaute, ehemalige Passagierflugzeuge. Die Lieferketten für diese Flugzeuge werden daher nicht unbedingt in ebensolchem Maße von den OEM dominiert wie oben beschrieben. Die wichtigsten Akteure sind hier vielmehr Unternehmen, die am Umbau der Maschinen von Passagier- und Frachtflugzeugen beteiligt sind. Dazu gehören OEM wie Boeing und Airbus, aber auch dritte MRO-Dienstleister und Hersteller der Ebene 1.

#### **Aktuelle Trends in den Lieferketten für die Luftfahrtindustrie**

OEM geben **Entwicklungs- und Herstellungsfunktionen** immer häufiger an Dienstleister in der Lieferkette ab. Das spart Zeit und Geld, ermöglicht den OEM die Konzentration auf das Kerngeschäft und verteilt das Risiko entlang der Lieferkette. Deshalb sehen die OEM sich immer mehr als Integratoren statt als Hersteller.

Früher waren Lieferketten für die Luftfahrtindustrie in Europa und Nordamerika konzentriert, inzwischen aber verteilen sie sich auf **ein größeres geografisches Gebiet**. So werden zunehmend Funktionen nach Südamerika, China, Indien, Malaysia, Marokko, Russland, Singapur und in die VAE outsourct. Das entspricht der allgemeinen Tendenz zur Globalisierung der Lieferketten. Das Gros der Produktion der Ebenen 1 und 2 findet aber nach wie vor in Europa und Nordamerika statt, wo die führenden Unternehmen ansässig sind.

Lieferketten in der Luftfahrtindustrie werden **immer integrierter**. Zurückzuführen ist das auf:

- die Konsolidierung der Besitzverhältnisse über mehrere Ebenen hinweg, etwa weil Unternehmen der Ebene 4 Unternehmen der Ebene 3 aufkaufen; und
- eine steigende Zahl von Joint Ventures und Partnerschaften zwischen OEM und anderen Bauteile produzierenden Zulieferern, um Risiken zu verteilen, was zu einem Rückgang der Zahl von Zulieferern in der Lieferkette führt.

#### **Was bedeutet das für die Verkehrsbeschäftigten und ihre Gewerkschaften?**

Den Kern der Lieferkette in der Luftfahrtindustrie bilden die Beschäftigten, also die Minenarbeiter in den Titaniumminen, die Metallbeschäftigten in den Gießereien, die Techniker bei der Wartung, Reparatur und Instandhaltung, die Piloten, das Bodenpersonal und das Kabinenpersonal, das die Maschinen fliegt, sowie die Verkehrsbeschäftigten, die Materialien, Teile, Komponenten und Module auf der Straße, der Schiene, auf dem See- und Luftweg zwischen Unternehmen und Standorten transportieren. **Um die Beschäftigungsbedingungen in den Lieferketten in aller Welt zu verbessern, ist eine strategische Zusammenarbeit zwischen diesen unterschiedlichen Beschäftigtengruppen erforderlich.**

Deshalb hat die ITF zusammen mit dem internationalen Verband der Metall- und Fertigungsgewerkschaften IndustriALL die **Initiative "Components to Carriers"** ins Leben gerufen. Mit diesem gemeinsamen Projekt soll die Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften, die die verschiedenen Beschäftigtengruppen in der Luftfahrtindustrie vertreten, und auch mit den Gewerkschaften, die die Beschäftigten im Flugverkehr und im Bereich Wartung, Reparatur und Instandhaltung vertreten, intensiviert werden. Das geschieht durch Austausch von Informationen über modellhafte Praktiken, die Förderung solidarischer Maßnahmen, die Entwicklung gemeinsamer Strategien zur Erhöhung des Einflusses der Beschäftigten, die Kartierung der gewerkschaftlichen Stärke sowie das Sammeln von Informationen über weltweite Zusammenschlüsse und Entwicklungen bei den Lieferketten.

Der erste Schritt ist **die Entwicklung eines aktiven, engagierten Netzwerks aus Gewerkschaften, die die verschiedenen Beschäftigtengruppen in den Lieferketten für die Luftfahrtindustrie vertreten**. ITF-Untersuchungen zufolge ist der gewerkschaftliche Organisationsgrad auf den Ebenen 1 und 2 recht groß, was vermutlich auf die Dominanz einiger weniger großer Spezialhersteller zurückzuführen ist. Das Outsourcing und Offshoring der Produktion in den Ebenen 3 und 4 allerdings hat sich negativ auf den gewerkschaftlichen Organisationsgrad in der Kette ausgewirkt. Deshalb ist es dringend notwendig, neben der Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen bestehenden Gewerkschaften Initiativen zu entwickeln, mit der der derzeitige geringe Prozentsatz von Gewerkschaftsmitgliedern angehoben werden kann.

## **ORGANISIERUNGSPROJEKTE IM BEREICH LIEFERKETTE UND LOGISTIK (SCALOP)**

