

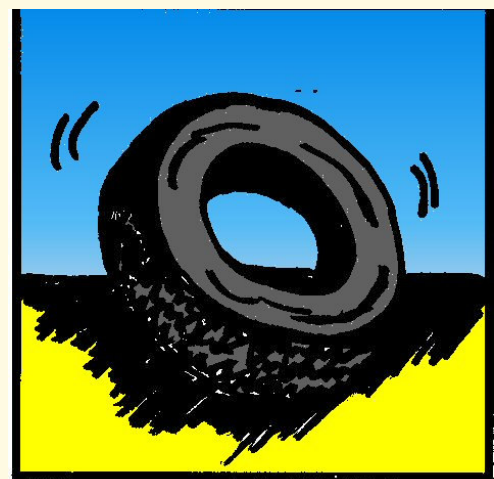


# ICEM – världskonferens om gummiindustrin

*Istanbul, Turkiet*

*6–7 april 2006*

**– Global rapport –**



Sammanställd av ICEMs branschsekreterare Michael Wolters

## Innehåll

Översikt .....	3
1. Råmaterial .....	4
1.1. Naturgummi .....	4
• <i>Tabell: Produktion och konsumtion av naturgummi</i>	
1.2. Elastomerer (syntetiskt gummi) .....	6
• <i>Tabell: Produktion och konsumtion av syntetiskt gummi</i>	
• <i>Polybutadien</i>	
• <i>Butylgummi (isobutenisoprengummi)</i>	
• <i>Nitrilgummi (akrylnitril)</i>	
• <i>Polykloropren</i>	
• <i>Nitrilbutadiengummi (akrylnitrilbutadiengummi)</i>	
• <i>Styren-block-sampolymerer</i>	
• <i>Fluorgummi</i>	
• <i>Polyolefin-elastomerer</i>	
• <i>Emulsion – styrenbutadiengummi</i>	
• <i>Etylenpropylengummin och elastomerer (EPDM and EPM)</i>	
2. Däckindustrin .....	10
• <i>Ekonomisk utveckling 2004</i>	
• <i>Investeringar i industrisektorer</i>	
• <i>Kina – marknad och svårigheter</i>	
• <i>Kontinuerlig tillväxt i Central- och Östeuropa</i>	
• <i>Nya globala aktörer</i>	
• <i>Nisch tillväxt i individuella däcksegment</i>	
• <i>Ny teknik</i>	
2.1. De tre stora .....	15
2.1.1. Michelin .....	15
2.1.2. Bridgestone .....	16
2.1.3. Goodyear .....	17
2.2. Continental – ett specialfall? .....	18
3. Övrig gummiindustri .....	20
4. Utmaningar för facket i hela världen .....	21
4.1. Samordning av aktiviteter .....	21
4.1.1. Globalt nätverk för Goodyear .....	21
4.1.2. Globalt nätverk för Bridgestone .....	21
4.1.3. Global avtal med Freudenberg .....	22
4.2. Säkerhet i gummiindustrisektorn .....	22
• <i>Särskilda hälsorisker i däckindustrin</i>	
• <i>Ytterligare risker i gummiindustrin förutom däckindustrin</i>	
• <i>Miljösäkerhet och vad facket kan göra</i>	
4.3. Konflikter – 2002 till 2006 .....	24
• <i>Två exempel</i>	
• <i>Internationell solidaritet</i>	

## Översikt

Däck- och gummisektorn är en av de mest oligopolistiska industrisektorerna inom ICEMs områden. De 3 största däckproducenterna har tillsammans en marknadsandel på 53 %.

Med rapporten om den globala situationen i de olika sektorerna av gummiindustrin vill vi ge våra medlemsorganisationer en överblick av det ekonomiska läget, möjlig utveckling på de olika marknaderna och deras effekter på samhället och därmed på livet för arbetare och deras fackföreningar.

Några stora förändringar har redan inträffat. Man har i alla sektorer av industrin observerat en tendens att flytta produktionen till så kallade "låglöneländer", men detta maskeras genom den starkt ökande efterfrågan på gummiprodukter och i synnerhet däck som utlösts av uppgången i Kina som startade i mitten av nittioalet.

Gummiföretag som levererar till bilindustrin inom ramen för principen "just-in-time" återfinns ofta i närheten av bilföretag. Det är emellertid ofta ogenomförbart att hålla punktliga leveranstider när de gäller de olika och mycket varierande kvantitetskraven. I just detta segment av gummiindustrin förekommer det inom företagen en ökande tendens att kombinera gummikomponenter med metalldelar och mycket känslig elektronik, liksom textilier och väv.

Detta gör att kontaktytorna mellan olika delar av dessa industrier blir mer flytande. Fackföreningar är i många länder organiserade efter område och när gränserna mellan industrier blir allt otydligare och mer flytande blir det viktigare än någonsin att individuella fackföreningar samordnar representationen för arbetares rättigheter, både nationellt och internationellt.

Rapporten tar också upp prisutvecklingen för råmaterial som har pekat uppåt sedan 2005 utan något slut i sikte.

Utöver detta, tar vi i rapporten också i detalj upp kraven på fackets arbete och verksamhet på arbetsplatserna. Löneförhandlingar, strejker eller nedläggningar av fabriker är redan välkända företeelser, men konflikten om användning av kontraktsarbete och inhyrd arbetskraft blir allt viktigare. Tidigare erfarenheter har visat att i områden där engagerade arbetstagarrepresentanter har försökt organisera denna nya personalgrupp har arbetsgivarna utsatt dem för påtryckningar av hittills okänd skärpa.

Med hjälp av individuella exempel visar rapporten på företagsledningar som har lagt ned fabriker under förevändning att de inte varit tillräckligt lönsamma – och där arbetarna själva har drivit dem vidare och lyckats garantera sysselsättningen på lång sikt.

I möjligaste mån försöker rapporten uppmuntra och komma med idéer för fackföreningsrörelsens kamp.

# 1. Råmaterial

I gummiindustrin är det lämpligt att dela in råmaterialen i två grupper:

- 1) naturgummi som skördas från plantager vars gröda liksom andra naturprodukter påverkas av miljöfaktorer, som t.ex. översvämning, torka eller skadedjur, och
- 2) elastomergrupper eller syntetiskt gummi vars källmaterial är råolja. Denna grupp används inom många industrier och tillämpningar och har utvecklats till något mer än bara ett alternativ till naturgummi.

Världsproduktionen av syntetiskt gummi har sedan 1960 varit högre än produktionen av naturgummi. Andelen elastomerer utgör för närvarande 60 % av världens gummiproduktion.

## 1.1. Naturgummi

Naturgummiproduktionen i hela världen uppgick till 5 miljoner ton 1990 och steg till 7 miljoner ton 2004. Om denna trend fortsätter på samma sätt kan en tillgång på 9,6 miljoner ton mot en efterfrågan på 12 miljoner komma att leda till ett allvarligt underskott 2010.

Hevea-trädet som är ursprunget till nästan allt naturgummi kräver en tillväxtperiod på 7 år innan det kan tappas för första gången. Ett träd kan endast tappas under en begränsad period, träd som är äldre än 35 år måste huggas ner. Mot denna bakgrund blir det tydligt att den förväntade efterfrågan inte kan uppfyllas i tid, även om befintliga plantager utökas eller nya planteringar skapas.

Även idag uppkommer mindre underskott på grund av dåliga skördar eller dåliga väderförhållanden. Detta gäller särskilt i Thailand, Malaysia och Indonesien, som står för ca 70 % av världens naturgummiproduktion. Världens största gummiplantage finns emellertid i Liberia (Afrika). En rättsprocess har startats i USA med anklagelser mot operatören för inhumana och förnedrande arbetsförhållanden på plantagen. En noggrann redogörelse för denna process följer senare i denna rapport. Resultatet av processen kan få återverkningar på den mängd naturgummi som erbjuds på marknaden.

Däckindustrin använder sedan många år tillbaka mer än 60 % av naturgummit och har därmed blivit en drivkraft och avgörande faktor för gummiindustrierna. Andelen naturgummi i olika däcktyper varierar emellertid; Goodyear anger att av polymerer i lastbilsdäck uppgår naturgummi till ca 80 % medan andelen naturgummi i bildäck endast uppgår till ca 27 %.

Naturgummi kommer alltid att vara viktigt för gummiindustrin eftersom det hittills inte gått att tillverka syntetiskt gummi med jämförbara egenskaper.

Följande exempel visar hur svårt det är att försöka upptäcka någon trend: I slutet av maj 2005 sade Goodyearchefen Joe Gingo att hans företag skulle öka sina forskningsinvesteringar för att gradvis ersätta naturgummi med syntetiskt gummi.

Detta skulle göra Goodyear mer opåverkat av den gummibrist som förväntas inom 4 år. Bara några veckor senare uppgav det japanska multinationella däckföretaget Bridgestone att man skulle höja sin naturgummikvot för att motverka de ökande kostnaderna för syntetiskt gummi som beror på det senaste årets stora oljeprishöjningar.

Följande tabell visar utvecklingen när det gäller produktion, efterfrågan och pris på naturgummi under de senaste åren.

År	2002	2003	2004
<b>Naturgummiproduktion (i 1 000 ton)</b>			
Latinamerika	160	172	187
Afrika	359	355	378
Sydostasien	5 663	6 199	6 795
Övriga Asien	1 209	1 288	1 332
<i>Totalt</i>	<i>7 350</i>	<i>7 986</i>	<i>8 640</i>
<b>Naturgummikonsumtion (i 1 000 ton)</b>			
Nordamerika	1 266	1 225	1 290
Latinamerika	425	473	516
EU	1 182	1 336	1 307
Övriga Europa	156	180	196
Afrika	115	118	122
Asien och Oceanien	4 312	4 635	4 901
<i>Totalt</i>	<i>7 540</i>	<i>7 966</i>	<i>8 333</i>
<b>Förhållande tillgång/efterfrågan (i 1 000 ton)</b>			
<i>Totalt</i>	<i>-190</i>	<i>20</i>	<i>307</i>
<b>Naturgummilager (i 1 000 ton)</b>			
<i>Totalt</i>	<i>2060</i>	<i>2004</i>	<i>2311</i>

År	2003	2004	2005
<b>Naturgummipris per ton</b>			
SICOM, RSS3 in USD\$	1 879	2 187	2 500
New York, TSR20 in USD	1 120	1 350	1 535

*Källa: Rubber Statistical Bulletin från International Rubber Study Group (IRSG), 2/2006*

Även om det fortfarande finns tillräckligt stora naturgummiresurser råder det inget tvivel om att det förekom leveranssvårigheter för flera typer av naturgummi redan under sista kvartalet 2005. De senaste månadernas prishöjningar reflekterar särskilt denna utveckling. I januari 2006 steg priset på naturgummi i Japan till sin högsta nivå på 21 år. Detta blev än tydligare på New York-börsen, där priset på 1 kg TSR20 mycket snabbt steg till över 2 USD, det högsta sedan den brasilianska gummimarknaden kollapsade 1914!

En jämförelse mellan priset på naturgummi och syntetiskt gummi, som har stigit med över 30 % under de senaste åren på grund av de höjda oljepriserna, ger ett förhållande på över 110 %.

Detta förhållande uppstod emellertid först under andra halvåret 2005. Priserna hade innan dess varit så låga under så många år att ursprungsländerna flera gånger utan

framgång försökt höja priset på naturgummi. För närvarande är marknadsanalytiker eniga om att det inte verkar bli något slut på höjningen av gummipriserna.

## 1.2. Elastomerer (syntetiskt gummi)

Framställningen av syntetiskt gummi utgör majoriteten av årsproduktionen, men har inte marknadsförts särskilt länge. Fler och fler nya användningsområden har tillkommit för de olika elastomererna och produktionen av syntetiskt gummi expanderade i motsvarande utsträckning, i synnerhet i Nordamerika, Västeuropa och Japan. Nedan förtecknas några av de mest välkända kommersiellt relevanta syntetiska gummityperna.

År	2002	2003	2004
<b>Syntetgummiproduktion (i 1 000 ton)</b>			
Nordamerika	2 300	2 344	2 409
Latinamerika	614	644	674
EU	2 723	2 755	2 871
Övriga Europa	1 018	1 175	1 232
Afrika	68	77	74
Asien och Oceanien	4 180	4 426	4 721
<i>Totalt</i>	<i>10 900</i>	<i>11 448</i>	<i>11 974</i>
<b>Syntetgummikonsumtion (i 1 000 ton)</b>			
Nordamerika	2 123	2 152	2 139
Latinamerika	659	689	795
EU	2 616	2 657	2 623
Övriga Europa	819	925	931
Afrika	98	109	104
Asien och Oceanien	4 294	4 725	5 138
<i>Totalt</i>	<i>10 740</i>	<i>11 339</i>	<i>11 846</i>
<b>Förhållande tillgång/efterfrågan (i 1 000 ton)</b>			
<i>Totalt</i>	<i>160</i>	<i>109</i>	<i>128</i>
<b>Syntetgummilager (i 1 000 ton)</b>			
<i>Totalt</i>	<i>3 090</i>	<i>3 273</i>	<i>3 401</i>

Källa: Rubber Statistical Bulletin från International Rubber Study Group

Olika slags syntetiskt gummi med olika fysiska och kemiska egenskaper kan tillverkas genom polymerisering av en mängd olika kemiska råmaterial (monomerer) och har följaktligen funnit en mängd tillämpningar i hela industrin.

I tabellen nedan jämförs olika typer av syntetiskt gummi och tillämpningsområden:

Namn	Asfalt-blandning	Skor	Lim	Tekniska varor	Däck	Kontakt-ytor	Plast-blandning
eSBR		X	X	X	X	X	
sSBR	X	X	X	X	X	X	
BR		X		X	X	X	X
NBR		X		X			X
EPDM	X			X	X		X
IIR			X	X	X		

CR	X	X	X	X			
TR	X	X	X				X
Latex	X	X		X		X	

ESBR = emulsion – styrenbutadiengummi

SSBR = lösning – polymeriserat styrenbutadiengummi

BR = polybutadiengummi

NBR = akrylnitrilbutadiengummi

EPDM = etylenpropylendien-monomer

IIR = butylgummi (isobutenisoprenengummi)

CR = polykloroprenengummi

TR = polysulfidgummi

Källa: *International Institute of Synthetic Rubber Producers, Inc. (IISRP)*

- ✓ När det gäller kvantitet är **polybutadiengummi (BR)** det näst viktigaste syntetgummit. 1999 uppgick konsumtionen till 1 953 ton. Över 70 % av produktionen används i däckindustrin (siffror från IISRP). BR används huvudsakligen i däcksidor och i däckens kontaktytor.
- ✓ **Butylgummi (IIR)**: Varje år bearbetas ca 650 ton, huvudsakligen för produktion av innerslangar för bil- och cykeldäck etc.
- ✓ Det kemiska motståndet mot många vätskor, oljor och kemikalier gör **nitrilgummi (NBR)** – i synnerhet den relativt nya utvecklingen av hydrerat nitrilgummi (HNBR) – särskilt lämpat för tillämpningar inom bilindustrin, i maskinkonstruktion och oljeproduktion. 1984 började hydrerat nitrilgummi tillverkas kommersiellt och produceras för närvarande av endast två tillverkare i hela världen (Zeon Corporation, Japan och Lanxess, Tyskland och USA).
- ✓ Tack vare sina goda fysiska egenskaper är **polykloropren (CR)** en extremt mångsidig syntetisk elastomer. Detta material har blivit mest känt som neopren. Varje år framställs ca 300 ton. Det är endast några få företag i världen som tillverkar denna produkt.

Siffrorna för 2000 är enligt IISRP följande:

Tillverkarens namn	Land	Kapacitet
DuPont DOW (idag: DuPont Performance) Elastomers	USA	100 000
Bayer AG (idag: Lanxess AG)	Tyskland	65 000
EniChem(idag Polimeri; fabriksnedläggning 09-2005)	Frankrike	40 000
Denki Kagaku Kogyo	Japan	48 000
TOSOH	Japan	30 000
Schowa-DDE (nu: Schowa-Denko)	Japan/USA	20 000

Den amerikanska tillverkningsindustrin, i synnerhet bilindustrin i New England, upplever för närvarande problem med leveranser. Detta beror på en fransk tillverkares produktionsstopp och på stillestånd i amerikanska fabriker som ännu inte har fått igång produktionen efter de svåra följderna av orkanerna Rita och Katrina förra året. Den största tillverkaren, DuPont Performance Elastomers (DPE), den enda amerikanska leverantören förutom Lanxess, har

drabbats särskilt svårt. Fabriken i Louisville, Kentucky, sägs vara den enda DPE-fabriken som fungerar effektivt.

Fabriken i Louisville är en av de få fackföreningsanslutna tillverkningsenheterna inom DuPont i USA. Eftersom DuPont i USA vinnlägger sig om att inte förhandla med facket måste detta undantag verkligen svida; åtminstone förmedlades det intrycket till det representerande facket USW och andra när DPEs ledning nyligen bekräftade sitt beslut att lägga ner sin neoprenfabrik i Louisville, Kentucky i december 2006. Beslutet kommer vid en tidpunkt när andra amerikanska tillverkare kan tvingas lägga ner sina fabriker på grund av stark brist på neopren. DuPont Performance Elastomers har emellertid nu beslutat att flytta fram nedläggningen av sin Louisville-fabrik till mars 2007.

En ytterligare lösning på leveransproblemen kan vara att överge alla planer på att införa strafftaxor på polykloroprenogummi från Japan. Detta skulle vara till stor hjälp för tillverkarna i staterna i New England. Emellertid skulle det inte lösa frågan om den hotande nedläggningen av Louisville-fabriken.

- ✓ **Nitrilgummi (NBR)**, en sampolymer av akrylnitril och butadien är ett mycket mångsidigt material tack vare sin sammansättning och den relativa mängden monomerenheter. Dess fysiska och kemiska egenskaper gör att variationen på tillämpningsområden för NBR verkar oändliga. Enligt IISRP-studien bör världskonsumtionen 2005 ha stigit till 368 ton. Bland viktiga producenter av NBR finns
  - Lanxess (med anläggningar i Kanada och Frankrike)
  - Girsal (Mexiko)
  - Hyundai (Sydkorea)
  - JSR Corporation (Japan)
  - Hyundai (Sydkorea)
  - Nantex (Taiwan)
  - Nitroflex (Brasilien)
  - PetroChina (Kina)
  - Petroflex (Brasilien)
  - Polimeri Europa (Italien)
  - Zeon Chemicals (med anläggningar i Japan, Storbritannien och USA)
  
- ✓ **Styren-block-sampolymerer (SBC)** är den TPE som har störst volym, den globala årskonsumtionen uppgår till 1 200 ton. Tack vare dess särskilda egenskaper används SBC ofta som tillsatsmaterial för att förbättra slutprodukters flexibilitet eller processkaraktäristika.
  
- ✓ **Fluorgummi (FPM)** är en fluorkol-elastomer med hög kemisk och termisk beständighet som ofta används som tätningsmaterial. Det kan värmas upp till över 200 °C. Bland de största producenterna av FPM finns
  - DuPont Performance Elastomers
  - Daejeon
  - Ausimont
  - Daikin

- ✓ **Polyolefin-elastomerer (POE)** är en relativt ny klass av polymerer som utvecklades på tidigt 1990-tal och har en global efterfrågan på 200 ton. Eftersom POE har bevisat sin livsduglighet i flexibla plasttillämpningar och används i en mängd industrier, bör denna volym ha fördubblats i mitten av 2000-talet.
- ✓ **Emulsion – styrenbutadiengummi (ESBR)** är det allra mest använda syntetiska gummit i världen. Emulsion SBR-kvaliteter används som universalgummi i nästan alla delar av gummiindustrin, huvudsakligen vid tillverkning av däck och gummivaror, t.ex. transportband. I tabellen nedan finns de idag största producenterna av ESBR och deras respektive anläggningar. Informationen är hämtad från en rapport av International Institute of Synthetic Rubber Producers (IISRP) som bygger sina siffror på information från medlemmarna.

Företag	Anläggning	Kapacitet i ton
Ameripol Synpol Co.	Port Neches, TX	235 000
Bayer Rubber Inc.	Brockville, Ontario	20 000
DSM Copolymer Inc.	Baton Rouge, LA	150 000
Goodyear Tyre & Rubber Co.	Houston, TX	267 000
Industrias Negromex SA	Altamira, Mexiko	92 000
Petroflex	Caxias, Brasilien	196 000
	Caxias, Brasilien	65 000
Bayer SA	La Wantzenau, Frankrike	80 000
DOW Chemical	Pernis, Holland	85 000
	Schkopau, Tyskland	91 000
Dwory SA	Oswiecim, Polen	104 000
EniChem SpA	Hythe, Storbritannien	120 000
	Ravenna, Italien	90 000
Ambersil Ltd.	Sasolburg, Sydafrika	32 000
Hyundai Petrochemical	Daesan, Korea	60 000
JSR Co.	Yokkaichi, Japan	215 000
JSR Co.	Yokkaichi, Japan	190 000
Korea Kumho PC	Daesan, Korea	180 000
SINOPEC	Beijing, Kina	80 000
TSRC	Kaohsiung, Taiwan	105 000

*Källa: International Institute of Synthetic Rubber Producers*

- ✓ **Etylenpropylengummin och elastomerer (även kallade EPDM och EPM)** tillhör fortfarande de snabbast växande syntetiska gummityperna och har både specialtillämpningar och tillämpning som universalgummi. Försäljningen har växt till 870 ton år 2000. Det finns tyvärr inga mer aktuella siffror.

## 2. Däckindustrin

Produktionen av däck har ett nära samband med utvecklingen i den globala fordonssektorn. Den massiva ökningen av kostnader för råmaterial de senaste två åren har minskat företagens lönsamhet. Företagen har emellertid på det stora hela lyckats absorbera effekten genom att höja sina priser. Den ekonomiska situationen för företag som är verksamma på dollarmarknaden påverkades endast marginellt av den svaga US-dollar.

Världens fordonsindustri utvecklades mycket ojämnt, med vinnare och förlorare på alla marknader. Samtidigt som märkbart färre bilar såldes på den amerikanska marknaden och försäljningen av bilar från företag som General Motors och Ford sjönk kraftigt och omedelbart påverkade försäljningsutvecklingen i originalutrustningssegmentet, ökade antalet sålda däck i t.ex. Japan med 13,9 %. Den största koreanska däcktillverkaren Hankook rapporterade en ökad däckförsäljning på 8,7 % 2005, vilket i huvudsak beror på ökande försäljningssiffror för Kina. Bland de tio största däcktillverkarna var Hankook den enda som förbättrade sin världsranking 2003, då man flyttade ned det japanska företaget Toyo Tyre till tionde plats. I övrigt har rankingen 1–13 varit oförändrad under flera år.

Däckmarknaden domineras av tre företag som tillsammans säljer mer än hälften av alla däck i världen. Företag nummer tre har dubbelt så stor omsättning som nummer fyra på marknaden. Varumärken är mycket viktiga på grund av denna oligopolistiska struktur. Detta gör att nästan alla stora däckföretag vill ha in en fot på marknaden för originalutrustning. Det är inte bra att sälja däck direkt till biltillverkaren och är inte särskilt lönsamt. Men eftermarknaden är enormt lönsam och om föraren gillar de däck som redan sitter på bilen köper han eller hon vanligen samma märke när det är dags att byta däck.

Många bildäckstillverkare har producerat högprestandadäck i industriländerna och billigare och mindre komplicerade däck i u-länderna, men denna arbetsfördelning håller på att förändras. Fler och fler i Central- och Östeuropa, i Latinamerika och Asien, huvudsakligen dotterbolag till multinationella bolag, klarar av att tillverka högprestandadäck också. Till och med när det finns bilproduktionsanläggningar alldeles i närheten.

### ***Ekonomisk utveckling 2004***

2004 steg värdet av den globala däckförsäljningen med 15 %. Detta berodde på en försäljningsökning på ca 1 % liksom förändringar i priser och växelkurser, i synnerhet den svaga dollarn. Den totala omsättningen uppgick till 92 miljarder USD, med 12 däcktillverkare som hade totala intäkter på 1 miljard USD och som därmed täckte 81 % av världsmarknaden.

Rankning	Företag	Omsättning 2004 (endast däck)	Huvudkontor
1	Group Michelin	17 888,2 milj. USD	Frankrike
2	Bridgestone Corp.	16 750 milj. USD	Japan
3	Goodyear Tyre & Rubber Co.	15 150 milj. USD	USA
4	Continental AG	6 100 milj. USD	Tyskland
5	Pirelli S.p.A	4 043 milj. USD	Italien
6	Sumitomo Rubber Industries Ltd.	3 150 milj. USD	Japan
7	Yokohama Rubber Co. Ltd.	2 863,8 milj. USD	Japan
8	Goodyear Tyre & Rubber Co.	2 081,6 milj. USD	USA
9	Yokohama Rubber Co. Ltd.	1 902,5 milj. USD	Sydorea
10	Goodyear Tyre & Rubber Co.	1 618,1 milj. USD	Japan
11	Yokohama Rubber Co. Ltd.	1 562 milj. USD	Sydorea
12	Yokohama Rubber Co. Ltd.	1 045 milj. USD	Singapore

Källa: Rubber & Plastics News

### Investeringar i industrisektorer

Investeringarna i däckindustrin har ökat avsevärt på senare tid. European Rubber Journal ger följande översikt:

Period	Totala investeringsbelopp
2001-2002	1,6 miljarder USD
2002-2003	1,2 miljarder USD
2003-2004	2,0 miljarder USD

Nedan förtecknas de viktigaste och största investeringarna som meddelades 2004.

- Ryska SIBUR Group planerar att investera **300 miljoner USD** under en ospecificerad period i sina anläggningar i Omsk, Yekatarinburg, Volhzhsk och Yaroslavl i syfte att modernisera och öka sin produktion.
- Continental planerar att investera **183 miljoner USD** i bygget av en ny däckfabrik i Camacari i Bahia, Brasilien. Produktionen är tänkt att starta i år.
- Toyo Tyre ämnar spendera **150 miljoner USD** på att bygga ut sin produktionsenhet för bilar och nyttofordon i Bartour County i Georgia, USA.
- Kumho Tyre planerar att investera **130 miljoner USD** i att öka sin aktuella produktionskapacitet vid anläggningen i Nanjing, Kina till 2008.
- Continental planerar att investera **122 miljoner USD** vid produktionsstarten för sin nya däckfabrik i Brasilien i syfte att öka sin kapacitet till 2008 och att skapa 1 000 nya arbetstillfällen i Bahia.

- Pirelli ska investera **115 miljoner USD** globalt för att utrusta sina produktionsanläggningar för tunga fordon med MIRS (Modular Integrated Robotic System).
- Bridgestone ämnar investera **106 miljoner USD** för att stärka sin kapacitet för terrängdäck i Hofu, Japan.
- Michelin planerar att investera **100 miljoner USD** i ett ospecificerat projekt i Kina.

En närmare titt på de stora däcktillverkarnas investeringsplaner för 2004 avslöjar de olika prioriteringarna företagen har för sina investeringar. *Michelin* toppar som förväntat listan med totalt ca 450 miljoner USD, men *Continental* ligger oväntat kvar långt före Bridgestone, med investeringar på totalt 389 miljoner USD, jämfört med Bridgestones 300 miljoner USD. Goodyear Tyre & Rubber Company som kämpar med ekonomin dyker upp betydligt längre ned på listans 10:e plats med investeringar på 32,3 miljoner dollar!

### ***Kina – marknad och svårigheter***

Den växande efterfrågan på Kinas marknader har fått effekter i hela världen. Detta visar sig även genom det faktum att Kina gick om USA som världens största gummikonsument 2003. Många globala däckföretag lyckades förbättra sitt totala resultat tack vare den stadiga tillväxten i efterfrågan på däck, även om fler och fler kinesiska däcktillverkare nu tillhör de 75 största däck- och gummiföretagen. Kina har blivit världens största exportör av lastbilsdäck till den amerikanska marknaden. I sin årsrapport för 2004 uppgav *European Rubber Journal* att 16 kinesiska företag redan tillhör TOP 75, tre av dem är bland de 20 största. Ytterligare ett tecken på de kinesiska däcktillverkarnas växande konkurrenskraft är att 120 kinesiska företag fick en DOT-kod 2004 (jämfört med bara 45 företag 2000), något som visar på efterlevnad med alla däcksäkerhetsnormer från det amerikanska transportdepartementet och som ger dem rätt att exportera till USA.

Icke desto mindre ägs ett antal kinesiska däckfabriker av multinationella företag eller är samarbetsprojekt mellan ett kinesiskt företag och ett utländskt bolag. Goodyear har en anläggning Dalian, Bridgestone har tre anläggningar i Shenyang, Tianjin och Wuxi, och Hankook har två anläggningar i Jiaxing och Huaiyin. *Continental* ska investera 300 miljoner USD i en ny däckfabrik i Kina. Nummer 12 bland däcktillverkarna, *Grandtour Tire Ptd Ltd.* från Singapore, har 7 anläggningar i Kina. Även om merparten av den kinesiska däckproduktionen exporteras förväntar man att majoriteten av däckproduktionen kommer att behövas på den inhemska marknaden inom en relativt snar framtid.

Om man tittar på den amerikanska marknaden separat ser man att antalet anställda, på grund av världens arbetsfördelning, minskade från 87 100 till 68 700 mellan 1997 och mars 2004, medan proportionen importerade däck fördubblades mellan 2001 och 2004. Den stadiga ökningen till 100 miljoner importerade däck till USA fortsätter obevekligt med en tvåsiffrig ökning av tillväxtsiffrorna varje år. (Källa: *Rubber & Plastics News*, juli 2005) Andelen importerade däck på eftermarknaden för däck har under tiden stigit till 35 %.

## ***Kontinuerlig tillväxt i Central- och Östeuropa***

I likhet med Asien är utvecklingen i Central- och Östeuropa också stadd i förändring. Medan några av de stora däcktillverkarna har flyttat en avsevärd andel av sin produktion till Östeuropa (med den tyska tillverkaren Continental som det tydligaste exemplet) eller ökat sin befintliga produktionskapacitet, har andra, t.ex. Michelin och Hankook, beslutat att bygga en ny däckproduktionsanläggning i Ungern 2005. I den s.k. "fordonstriangeln" (Tjeckien, Slovakien och Ungern) – där bilföretag som VW/Skoda eller Audi har kvar sina produktionsanläggningar – är närheten till kunderna en stor strategisk fördel. Eftersom alla experter utgår från att fordonsmarknaden i de Central- och Östeuropeiska länderna ska fortsätta att växa är däckproduktionen i dessa länder fortfarande på uppgång.

## ***Nya globala aktörer***

Det finns också annat som pekar mot förändringar på världsmarknaden. Det ryska företaget Amtel, till exempel, förvärvade holländska däcktillverkaren Vredestein Banden B.V. för 195,9 miljoner €. Det nya företaget, som fått namnet Amtel-Vredestein, äger nu tre däckproduktionsanläggningar i Ryssland och en i Nederländerna.

En fråga som fortfarande är öppen är hur den inhemska marknaden i Ryssland ska utvecklas. När bil- och lastbilstillverkningsindustrin ökar, är detta ett gott tecken för ryska däckfabriker, den befintliga inhemska eftermarknaden för däck och möjlig export räcker inte som drivkraft för de ryska däckföretagen.

Däcktillverkare på södra halvklotet visar också att multinationalitet inte bara bör betraktas som något endast förbehållet Västeuropa, USA eller Japan. Således har den näst största indiska tillverkaren Apollo Tyre förvärvat Dunlop Tyres International i Sydafrika och Zimbabwe för 200 miljoner USD. Eftersom den indiska däckmarknaden ännu inte växer i samma takt som den kinesiska, går vissa däcktillverkare in i utländska marknadssegment och stärker sin position på världsmarknaden genom att öka sin produktivitet.

Prognosen för Indien är på samma sätt som den ryska otydlig. Båda marknaderna domineras av för närvarande inhemska företag och den ökande efterfrågan på däck är inte lika stark som i Kina eller andra delar av världen.

## ***Nischtillväxt i individuella däcksegment***

Utöver utvecklingen i de olika områdena, påverkas även individuella segment av däckindustrin. Oberoende experter förväntar sig svårigheter med produktionen av terrängdäck till terränggående fordon före 2008. Eftersom gruvdriften i många områden ska byggas ut ytterligare under de närmaste åren förväntas en ökad efterfrågan på däck till grävsopor. Däcktillverkare kan reagera mycket olika på den ökade efterfrågan, antingen genom att investera i respektive områden, eller genom att konsolidera sin däckproduktion och sälja av individuella segment.

Till exempel sålde Goodyear sin jordbruksenhet till det amerikanska företaget Titan Tyre Corporation, och Continental North America har hittills gjort tre försök att sälja sin verksamhet för terrängdäck (OTR).

Koncentrationen på kärnverksamheter och försäljning av icke-kärnverksamheter spelar också roll för nödvändig ekonomisk konsolidering. Hur kortsiktiga ledningsbeslut kan visa sig vara framgång tydligt i fallet Continental Tire North America (CTNA). CTNA tillkännagav i början av 2005 att de skulle sälja av sin terrängdäckverksamhet i Bryan, Ohio. Tyska Roesler Group valdes till att börja med som partner, följt av Titan International. Nu, våren 2006, presenteras investeringsgruppen Pensler som potentiell partner. Eftersom anläggningen i Ohio organiseras av facket och det representerande fackförbundet USW fortfarande ska förhandla om ett avtal med efterträdaren innan försäljningskontraktet blir juridiskt bindande, har övergångsperioden dragit ut på tiden.

Roesler drog sig först ut, följt av Titan International. I affärskretsar cirkulerade rykten om att detta inte hade att göra med förhandlingarna med facket utan berodde på att CTNA medvetet förhalade förhandlingarna för att tjäna på terrängdäckförsäljningen så länge som möjligt. Detta verkar kunna stämma eftersom leveranssvårigheter för terrängdäck till fordonsindustrin blev uppenbar under 2005. CTNA har nu hittat ytterligare en potentiell investerare för anläggningen. Styrelsens kortsiktiga tänkande kring avkastning på investeringar förhindrade uppenbarligen investeringar avsedda att dra nytta av tillfällena på marknaden på medellång sikt.

Samtidigt har andra däcktillverkare meddelat att de kommer att bygga ut sin kapacitet i USA och i sina hemländer (Bridgestone, Michelin North America, Yokohama Rubber och Goodyear).

### **Ny teknik**

Den nya säkerhetsdäcktekniken är den stora innovationen på senare år, ett däck med förstärkt däckside som kan bära bilens vikt i händelse av tryckförlust och som kan köras utan lufttryck i många kilometer och i hastigheter av upp till 80 km/tim. Michelin erbjuder ett annat alternativ. Michelins alternativ, PAX-systemet, består av en hård gummi- eller plastring inuti däcket (mellan fälgen och däcket) som däcket i händelse av punktering helt enkelt vilar på tills man når närmaste garage. Man slipper besväret med att byta däck och behöver inte ha med sig ett reservdäck. Detta leder inte bara till en rejäl minskning av bilens vikt utan också till lägre bränsleförbrukning.

Michelin meddelade i oktober 2005 att man skulle överföra sin "Durable Technology" (MDT) till tillverkningen av lastbilsdäck och att man under de närmaste åren skulle investera 400 miljoner € i nödvändig utrustning. I och med detta får däckerna en bättre däckprofil och en annan däckarkitektur. Trots kontinuerligt slitage på slitbanan återskapar sig däckprofilen ständigt tack vare den droppformade lamellen och garanterar således konstant grepp under däckets hela livslängd. Däckprofilens tredimensionella profil stärker dessutom däckets grepp och livscykel på sikt.

Innovativ teknik gör att en 400 meter lång ståltråd kan lindas upp nästan oändligt.

Detta leder till ett lättare däck, vilket minskar en lastbils axeltryck till 130 kg. Det kan samtidigt köras dubbelt så många kilometer och kan även bära en 400 kg tyngre last (siffror för en 7-tonslastbil).

Ytterligare en nyhet i nyttofordonssektorn är införandet av bredare däck. Hankook North America presenterade nyligen ett 30 tum brett däck för allmänheten. Detta

förväntas emellertid snart få ett slut eftersom däckvidden är föremål för begränsningar inte bara vad gäller produktion utan även med avseende på däckets säkerhet på sikt. Bland andra extremt breda däck för lastbilar finns Michelinmodellerna X One.

En förändring i däckens gummiblandning kan göra stor skillnad. De större företagen använder detta faktum för att tillverka så kallade gröna däck. Gröna däck innebär en lägre rullfriktion vilket leder till att bilar med gröna däck drar mindre bränsle (Michelin förväntar sig ca 3 %).

Bridgestone meddelade nyligen att man uppfunnit ett däck med flera kammare. Det däckets har mycket bättre köregenskaper än däck med endast kammare.

I januari 2006 startade det japanska företaget Toyo Tyre en ny däcktillverkningsanläggning för 180 miljoner USD i White i Georgia, USA. Den nya anläggningen i Georgia ska tillverka däck med användning av Toyos mycket automatiserade egna däckproduktionssystem Advanced Tyre Operation Module (A.T.O.M.), en tillverkningsteknik som redan nyttjas vid en anläggning i Japan. Den gör att däckbyggare blir helt onödiga och att en tillverkningsanläggning kan drivas med endast en tredjedel av det normala antalet anställda. Detta kommer att leda till stora svårigheter för de berörda fackföreningarna i hela världen att företräda medlemmarnas intressen.

Detta är inte en helt ny uppfinning. Michelin startade med sin C3M-teknik, andra däcktillverkare följde, t.ex. Bridgestones BIRD and Pirellis MIRS-system. Goodyear och Continental har också sina egna system för att minska behovet av utrymme och arbetskraft. De nya systemen kräver bara 10 % av det utrymme som behövdes i gamla produktionsanläggningar. Framtiden kommer att utvisa huruvida det är möjligt att tillverka däck i samma fabrik som bilarna.

## **2.1. De tre stora**

De tre stora företagen har en marknadsandel som uppgår till 53 % av däckindustrin. Nummer fyra har endast halva försäljningsvolymen jämfört med nummer tre, ett bra exempel på hur oligopolistisk strukturen i sektorn är. Detta föranleder en kort sammanfattning av deras företagsprofiler. Alla tre företagen är aktiva i hela världen, Michelin är nästan uteslutande däcktillverkare medan Bridgestone och Goodyear Tyre & Rubber tillverkar även andra gummiprodukter. När det gäller försäljning av gummi i hela världen, hamnar Bridgestone på tredje plats följt av Goodyear på elfte plats.

### **2.1.1. Michelin**

Företagets huvudkontor:	Clermont-Ferrand, Frankrike
Internetadress:	<a href="http://www.michelin.com">www.michelin.com</a>
Personal:	127 000 (2004)
Anläggningar:	74 i 19 länder
Gummiplantager:	6 i Brasilien och Nigeria
Närvaro på marknaden:	i 170 länder
Omsättning:	15 590 miljoner € (+ 3.6 % 2005)
Vinst:	889 miljoner € (+ 35,9 % 2005)

2004 sålde Michelin 194 miljoner däck, 53 % (+0.7 %) i Europa inklusive Ryssland, 33 % (-1.6 %) i Nordamerika och 14 % (+ 0.8 %) i andra regioner.

Den största av gruppens europeiska däckanläggningar ligger i Olsztyn, Polen. Detta verkar vara en trend som följs av andra däcktillverkare. Tyska Continental AG:s anläggning i Otrokovice i Tjeckien är till exempel nu den största tillverkningsenheten för däck i världen.

Michelin drog sig tillbaka från Formel 1 förra året, en extraordinär händelse efter fiaskot vid Amerikas Grand Prix när 11 team hindrades från att delta i loppet eftersom Michelin med kort varsel dragit in sina däck av säkerhetsskäl. Tills dess hade Michelin dominerat detta område, Bridgestone försåg endast Ferrari och några andra racingteam. Bridgestone penetrerar nu denna prestigefyllda domän, men Michelin verkar ha kommit över sin PR-katastrof.

Utbyggnaden för 85 miljoner USD av Michelins anläggning för däck till grävskopor i Lexington, South Carolina är ett av de största investeringsbesluten på senare tid. Produktionen i Lexington kommer att fördubblas, särskilt till följd av den växande efterfrågan i marknaden för däck till gruvarbete.

### 2.1.2. Bridgestone

Företagets huvudkontor:	Tokyo, Japan
Internetadress:	<a href="http://www.bridgestone.co.jp">www.bridgestone.co.jp</a>
Personal:	113 699 (2004)
Anläggningar:	140 anläggningar med 47 däckfabriker i 25 länder
Gummiplantager:	minst 5 i Kina, Thailand, Indonesien och Liberia
Närvaro på marknaden:	i över 150 länder
Omsättning:	€ 18.9 miljarder = + 8.2 % (2005)
Vinst:	€ 1.27 miljarder = + 58.0 % (2005)

Det höga vinstresultatet beror huvudsakligen på engångsvinster med avseende på företagspensioner.

Under 2005 var andelen intäkter från försäljning som följer: Japan 36,5 %, USA 36,4 %, Europa 11,5 % och övriga regioner 15,6 %.

Trots den höga vinsten var 2005 ett år då Bridgestone Firestone North American Tyre kom till förlikning i den juridiska tvisten med Ford Motor Company om säkerhetsåterkallande av Firestone-däck. Företaget gick med på att betala 240 miljoner USD till Ford. Däcken kopplades ihop med olyckor med ett Fordtillverkat terrängfordon som resulterade i flera dödsolyckor. Detta betraktas emellertid inte som ett medgivande av skuld från Bridgestones sida. Hittills har Ford förlorat processer mot offrens familjer i amerikanska domstolar. Bridgestone har redan haft kostnader för 440 miljoner dollar i samband med återkallandet. Bridgestones huvudkontor har emellertid ackumulerat tillräckliga reserver under de senaste åren, vilket gör att företagets affärsresultat inte påverkas i alltför hög utsträckning.

2005 meddelade Bridgestone sin avsikt att investera 100 miljoner USD i bygget av en produktionsanläggning för syntetiskt gummi i Guandong, Kina.

I en amerikansk federal process som drogs igång 2005 anklagades Bridgestone/Firestone för att ha personal anställda under slaverilikhande förhållanden vid Bridgestone/Firestones gummiplantage i Liberia. Arbetare har i flera tidningsrapporter beskrivit sina arbetsförhållanden på världens största plantage som långt ifrån humana. Därför gick de flesta av de 6 000 arbetarna vid plantagen ut i strejk i februari 2006 och krävde bättre arbetsförhållanden och högre löner. Efter den veckolånga strejken meddelades att samtliga parter kommit samman i syfte att hitta en hållbar förbättring av personalens arbetsförhållanden.

Det återstår att se resultatet av förhandlingarna. Detsamma gäller processen i USA. ICEM måste etablera kontakt med facket som för några år sedan under en kort tid var anslutet till ICEM. Rapporter från strejken i Liberia visar emellertid att arbetarna inte är nöjda med sin fackförening och påstår att fackliga ledare arbetar för nära plantageledningen.

### **2.1.3. Goodyear Tyre & Rubber Co.**

Företagets huvudkontor: Akron, Ohio, USA  
Internetadress: [www.goodyear.com](http://www.goodyear.com)  
Personal: över 80 000 (2005)  
Anläggningar: 99, med 44 däckfabriker i 28 länder  
Gummiplantager: 0, de sista såldes 2005  
Närvaro på marknaden: i nästan alla länder  
Omsättning: 19,7 miljarder USD = + 7 % (2005)  
Vinst: 228 miljoner USD = + 50 % (2005)

Andelen däck sålda under 2004 var följande: Nordamerika (48,6 %), EU (27,7 %), Östeuropa, Mellanöstern och Afrika (7,9 %), Latinamerika (7,7 %) och Asien och Stillahavsområdet (8,1 %).

Siffrorna för 2005 uppvisar det bästa resultatet för Goodyear sedan 1998. Efter ett underskott i sex år i rad uppvisade det första kvartalet 2004 till slut en vinst. De ekonomiska problemen fortsätter att tynga företagets budget med höga låneamorteringar och otillräckligt säkrade företagspensioner som de största belastningarna. Vissa personalförmåner har under de senaste åren dragits in efter svåra förhandlingar för representerande United Steelworkers' Union (USW).

Sedan 2003 har Goodyear lagt ner tre av sina däckproduktionsanläggningar: Huntsville i Alabama, USA (1 100 anställda), Guatemala (ca. 50 anställda) och Wolverhampton, Storbritannien.

Orkanerna Katrina och Rita, som kostade 21 miljoner USD, belastade rörelseresultatet ytterligare. Goodyear tvingades minska sin produktion i Nordamerika med 30 % som en följd av skadorna.

I september 2005 meddelade Goodyears ordförande och koncernchef, Robert J. Keegan, att besparingar på upp till 250 miljoner USD ska göras under de kommande tre åren i syfte att vända företagets ekonomiska resultat. Enligt Keegan ingår även nedläggning av dyra däckproduktionsanläggningar i försöken till vändning, även om han inte ville uppge några siffror eller några av de berörda länderna.

I december 2005 förvärvade Goodyear återstående 50 procent i samriskprojektet South Pacific Tyres (SPT) som har verksamhet i Australien och Nya Zeeland.

## 2.2. Continental AG – ett specialfall?

Företagets huvudkontor: Hannover, Tyskland  
Internetadress: [www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)  
Personal: 80 586 (2004)  
Anläggningar: 100, av dessa är 29 däckfabriker i 18 länder  
Omsättning: 12 597,4 miljoner € = + 9.2% (2004)  
Vinst: 1 096 miljoner € = + 28.2 % (2004)

”Conti”, det namn företaget kallar sig internt, var i början av nittioalet kandidat för uppköp men utvecklades under de kommande åren, emellertid inte till fördel för de anställda eller deras fackföreningar. Nedläggningen av förment olönsamma fabriker i Österrike, Belgien, Sverige, USA och Tyskland orsakade smärtsamma förluster av arbetstillfällena och företagsledningen har ökat pressen på sina anställda i Tyskland och har aviserat 40-timmarsvecka utan löneförhöjning, trots att de går med vinst. Detta var bakgrunden till den aktuella tvisten vid bildäckfabriken i Hanover-Stöcken 2005/2006.

Inget annat däckföretag i Europa har så konsekvent och nästan kompromisslöst flyttat sin produktion till så kallade ”låglöneländer”. 1993 tog Conti över den tjeckiska Barum Tyre plant i Otrokovice. Denna har blivit den största däckfabriken i världen med en produktionstakt på 18 miljoner däck förra året och 27 miljoner däck planerade för 2006. Detta skulle leda till 17 gånger så stor produktion som 1993. 80 % av däcken exporteras.

Den tyska konflikten hade sitt fokus i det sätt på vilket Contis ledning plötsligt försökte lägga ner den lönsamma fabriken (2005: 40 miljoner € i bruttovinst) efter att man nått överenskommelse om sysselsättningsgarantier. Conti lade ner däckproduktionen i Tyskland men Michelin, Pirelli och Goodyear gör exakt det motsatta och investerar i ny teknik och skapar ytterligare jobb på tyska anläggningar.

Flera demonstrationer som hölls på alla tyska anläggningar och samtliga arbetsmöten samt en enad protest från det europeiska företagsrådet, i vilket arbetstagarrepresentanter från alla europeiska länder sitter, ledde fram till en lösning som satte stopp för den planerade nedläggningen av anläggningen i Hanover-Stöcken och garanterade produktionen och jobben till slutet av 2007. Efter detta ska företaget erbjuda alternativa arbeten till de berörda anställda.

Dessa protester framfördes för första gången gemensamt av fackförbunden IG BCE och IG Metall och man bildade på så sätt en enad front. Conti har i flera år nu utvecklat strategin att framställa sig som leverantör av system för bilindustrin – i stället för att endast leverera däck byggs kompletta axlar in i bilar i en VW-fabrik. Elektronikföretag har tagits över och man har tillhandahållit ABS-system och liknande.

Frågan om huruvida detta är nödvändigt internationellt besvaras genom företagsledningens reaktioner i två andra exempel. Våren 2005 förväntade ledningen vid den sydafrikanska fabriken i Port Elizabeth att fackförbundet NUMSA skulle

acceptera ytterligare helgskift, detta för att uppnå lägre lönekostnader jämfört med de andra Conti-fabrikerna. När de fackliga förtroendemännen och deras fackförbund vid ett möte hänvisade till det befintliga arbetskontraktet och en paragraf som kunde tillämpas verkade företagsledningen inte nöjda och vägrade betala den extra helgbonusen, avskedade vissa anställda utan att först konsultera facket och bröt således mot sydafrikansk lag. I båda fallen vann NUMSA målet i domstol, något som emellertid inte fick företagsledningen att återanställa de avskedade arbetarna vid den tidpunkten.

I slutet av 2005 uppgav Contis huvudkontor i Hannover att de skulle utnyttja löneförhandlingarna med det amerikanska facket USW vid fabriken i Charlotte, North Carolina i april för att sänka lönekostnaderna med 35 %. Facket fick "möjlighet" att besluta om fördelningen av de massiva nedskärningarna skulle ske genom lönesänkningar eller försämrade sjukförsäkring när företaget insisterade på att nedskärningen på 32 miljoner USD inte var förhandlingsbar. Denna form av konflikt kan bara kallas utpressning och svedjebbrukspolitik.

När facket inte omedelbart gick med på detta gick företagsledningen ut till pressen och meddelade att totalt 513 jobb skulle kapas i två omgångar (nästan halva personalstyrkan). För att gjuta olja på elden förklarade Conti att mindre lönesänkningar (10 %) skulle genomföras vid dess amerikanska fabrik i Mount Vernon som inte har facklig representation och sade samtidigt att man ämnade investera 60–70 miljoner USD för att modernisera denna anläggning. USW har mer än en gång försökt organisera fabriken i Mount Vernon, men har misslyckats på grund av hätska antifackliga kampanjer som företaget dragit igång vid varje försök.

Det är mycket viktigt att alla berörda fackföreningar och anläggningar tar kontakt med varandra för att samordna och inta en gemensam hållning i syfte att begränsa företagsledningens oansvariga uppförande.

### 3. Övrig gummiindustri

Utöver däckindustrin finns det andra gummiindustrier som är beroende av bilsektorn. De första 13 placeringarna bland de 50 största "gummiföretagen förutom däckföretag" innehas alla av underleverantörer till bilindustrin. Av de 50 största tillhör 39 denna kategori.

Andra områden av denna industri omfattar tillverkare av syntetiskt gummi, som, om de inte tillhör typiska gummiföretag som Bridgestone eller Goodyear, huvudsakligen är företag i kemisektorn. Exempel på detta är: BASF, DOW Chemical, DuPont eller Lanxess, för att bara nämna några få.

En ytterligare industrisektor är tillverkning av handskar, t.ex. för medicinska tillämpningar som i operationssalar på sjukhus och även tillverkning av produkter som kondomer. Båda dessa är tillämpningsområden med potentiell tillväxt. Emellertid påverkas även dessa områden på grund av de förväntade leveranssvårigheterna för naturgummi 2010, eftersom de multinationella däckföretagen kommer att vara de största konsumenterna även framgent och kommer om det blir nödvändigt att kunna betala högre priser än de flesta medelstora företag som tillverkar gummihandskar och kondomer.

Rankningen för 2005 bör se avsevärt annorlunda ut på grund av uppköpet av tyska Phoenix AG av tyska Continental AG i oktober 2004. Hittills har Conti varit rankad 6:a med Phoenix på 15:e plats. De sammanlagda försäljningsintäkterna från båda utgör ett större belopp än den nuvarande 1:an, franska Hutchinson SA Group. Men tiden får utvisa om detta enda tillskott räcker eftersom Conti i februari 2006 sålde det f.d. Phoenix-företaget Stankiewicz som specialiserar sig på bullerisolering, till det holländska företaget Equity-Funds Gilde.

Den pågående debatten om syntetiskt gummi berör USA. Det italienska företaget Polimeri lade ned sitt franska dotterbolag för kloroprenproduktion på grund av problem med klorleveranserna. En annan produktionsanläggning tillhörande det amerikanska företaget DuPont Performance Elastomer skadades svårt i orkanen förra året och produktionen är tillfälligt stoppad. Det finns bara två återstående inhemska tillverkare, Lanxess Corp. och DuPont Performance Elastomer-fabriken i Louisville, Kentucky. Denna planeras läggas ner i slutet av 2006 även om produkten efterfrågas på den amerikanska marknaden.

Lanxess liksom DuPont Performance Elastomer levererar exklusivt till sina fasta kunder. Detta leder till att många underleverantörer, särskilt i New England, står tomhänta och tvingas lägga ner sina företag. På grund av att DuPont Performance Elastomer har hävdats att de inte har för avsikt att ändra sitt beslut att lägga ner företaget – man tillkännagav nyligen att man skulle förlänga produktionen i Louisville fram till mars 2007 – uppmanar företagen på östkusten USA att häva straffskatten på japanskt kloropren för att kunna upprätthålla produktionen och garantera jobben åt sin personal.

Ett ironiskt faktum är att fabriken i Louisville är en av de få DuPont-fabriker i USA som inte bara representeras av en fackförening utan också har ett giltigt, framförhandlat löneavtal. Fackförbundet USW är därför övertygat om att detta är ett politiskt beslut av ledningen som går tvärtemot ekonomiska hänsynstaganden.

## **4. Utmaningar för facket i hela världen**

### **4.1. Samordning av aktiviteter**

Som sagts många gånger i denna rapport blir det allt viktigare att bygga ut internationellt samordnade rutiner för att effektivt kunna hantera multinationella företag. Det obligatoriska införandet av europeiska företagsråd i EU gjorde att man kunde undvika att individuella anläggningar spelades ut mot varandra tack vare att företagsledningarna måste inlämna och förklara sina ekonomiska resultat till dessa företagsråd, men just detta är ofta vad som praktiseras på internationell nivå.

ICEM har tidigare försökt stärka sin samordningsfunktion och inrätta världsomspännande nätverk som medger snabb informationsdelning och därmed möjlighet till målmedvetna aktioner för medlemsorganisationerna.

Hittills har två vägar använts inom gummiindustrisektorn. I och med inrättandet av ett världsomspännande nätverk har en samordningskommitté bildats med ansvar för utbytet av fackföreningsaktiviteter och som utöver detta har rapporterat om nationella löneförhandlingar eller konflikter med företagsledningar i ett nyhetsbrev.

En annan modell var undertecknandet av ett globalt avtal med ledningen för Freudenberg Group. Företagsledningen garanterade i detta avtal att upprätthålla grundläggande fackliga och mänskliga rättigheter vid alla anläggningar.

#### **4.1.1. Globalt nätverk för Goodyear**

Nätverket bildades i mars 1999 av fler än 100 fackliga representanter från 16 länder med stöd från USW. Nätverket utsåg ett styrande organ och publicerade sitt första nyhetsbrev "Global Solidarity", 2001; detta har kommit ut med oregelbundna intervaller sedan dess. Utöver detta träffas fackliga representanter från region Asien och Stillaohavsområdet vartannat år, detta organiseras lokalt. Förra mötet hölls i augusti 2005 i Manilla.

Vid mötet fokuserade man på den facklige ordföranden Anan Pol-ungs uppsägning från Goodyear-fabriken i Bangkok, Thailand. Ledningen anklagade honom för att fackansluta kontraktsarbetare och korttidsanställd personal. Han återanställdes efter protestbrev från ICEMs generalsekreterare till den lokala ledningen och ett pressmeddelande från ICEM som publicerades i hela världen. Tyvärr var försöken att aktivera Goodyear-nätverket för solidaritetsaktioner mindre framgångsrikt än man hoppats; i framtiden måste sådana åtgärder förbättras.

#### **4.1.2. Globalt nätverk för Bridgestone**

Bridgestone-nätverket bildades på initiativ av 9 fackföreningar och det första mötet med det styrande organet hölls i Tokyo i april 2001. Sedan dess har man haft möten en gång om året. Det styrande organets senaste möte hölls återigen i Tokyo, i juni 2005, dessförinnan var man i Brasilien. Nätverket publicerar också oregelbundet ett nyhetsbrev.

En särskild utmaning för kommunikationerna inom nätverket är den aktuella konflikten som rör arbetsförhållanden vid Firestone-plantagen i Liberia. Det hela

startade med en anklagelse och en process mot Bridgestone-Firestone North America som drogs igång av International Labour Rights Fund i USA. Bridgestone anklagas för att praktisera slaveri vid sina plantager i Liberia. Det är mycket svårt att få en korrekt bild av situationen på plantagen på grund av att ICEMs medlemsförbund inte officiellt är med i denna process, och det faktum att pressen rapporterat att fackets ordförande på plantagen inte har de anställdas förtroende komplicerar saken ytterligare.

#### **4.1.3. Globalt avtal med Freudenberg**

Det globala avtalet med företaget Freudenberg, det andra i gummiindustrin förutom däckindustrin undertecknades i juli 2000 av företagsledningen, tyska IG BCE och ICEM. Sedan dess har det förnyats en gång. ICEMs sekretariat har målsättningen att sporra till verksamhet i hela världen som gör avtalet levande och bidrar till att bygga ut det fackliga samarbetet.

Verksamheten har en särskild utmaning i att stödja amerikanska fackföreningar som försöker fackansluta Freudenberg-anläggningar i USA, förra året hade ICEM och även IG BCE täta kontakter med den tyska företagsledningen. Generellt sett är de aktuella resultaten otillfredsställande, men vi kommer att fortsätta på den inslagna vägen tillsammans med de amerikanska medlemsorganisationerna.

En annan punkt är de ökade fackliga kontakterna inom området europeiska företagsråd. När till exempel en ny fabrik öppnas i Central- eller Östeuropa, i synnerhet om anläggningen är ny, har man oftast ingen facklig representation. I dessa fall kan de europeiska företagsråden hjälpa den berörda fackföreningen att etablera sig i det nya företaget. Här kan ICEM räkna med stöd från EMCEF med vilken alla europeiska aktiviteter är tätt samordnade.

## **4.2. Säkerhet i gummiindustrisektorn**

ICEM och dess medlemsorganisationer organiserar majoriteten av alla arbetare i gummiindustrin. Detta kräver en hel del kunskap om arbetsförhållanden i de olika gummiföretagen. I just denna industrisektor finns det många multinationella företag som i sina hemländer är föremål för stränga krav när det gäller arbetarskydd, miljöförhållanden och produktionssäkerhet. Det har alltid varit ICEMs policy att de strängaste normer bör införas i var och en av deras fabriker oberoende av huruvida detta krävs av lagstiftningen i det individuella berörda landet.

ICEM har också uppmanat till ytterligare utveckling av säkerhetsbestämmelser och övervakar globala undersökningar av vissa yrkessjukdomar och miljöpåverkan vid arbetsområden inom gummiindustrin.

### ***Särskilda hälsorisker i däckindustrin***

Många studier har visat att vissa material eller utsläpp i samband med däckproduktion kan orsaka cancer. Sådana sjukdomar erkänns som yrkessjukdomar i vissa länder och det finns lösningar – från att minska personalens kontakt med dessa material till totalt undvikande av kontakt. Några av de material som har bevisats orsaka cancer är:

- Aromatiska aminer
- Asbest
- Bensen
- 1.3 Butadien
- Klorinerade kolväten
- Trädamm
- Joniserad strålning
- Nitrosamin

Aromatiska aminer har undersökts länge eftersom de, enligt information från ILO, orsakar bland annat cancer i urinblåsan vid en 20 % kemisk exponering på arbetsplatsen. Cancer i urinblåsan är en yrkessjukdom som kan upptäckas i sina tidiga stadier.

En särskild fara utgörs av nitrosaminer som skapas vid vulkningen av däck, och som också ingår i det tillförda sotet. Även färdigproducerade däck släpper ut nitrosamin till miljön under hela livscykeln.

Ytterligare problem handlar om fysiska risker, t.ex. buller, hetta och monotona, repetitiva rörelser vilket ger upphov till frågor om arbetsfölj.

En ytterligare form av sjukdom, som i sällsynta fall associeras till en viss kemikalie, är dermatit, en speciell allergisk hudreaktion i samband med vissa material.

Medelåldern stiger i många länder, samtidigt som mer skiftarbete införs inom ramen för ökat utnyttjande av maskiner och sänkning av lönekostnader. Utöver kontinuerlig drift har detta i vissa fall lett till införandet av 12-timmarsskift. Denna arbetsform kan orsaka stora hälsofaror för all personal. I vissa länder finns det särskilda villkor för skiftarbetare och det finns också positiva resultat från försök med skiftmodeller med mindre belastning. ICEM anser att detta bör införas på alla områden.

### ***Ytterligare risker i gummiindustrin förutom däckindustrin***

I sektorn finns ett stort utbud av syntetiskt gummi som produceras i mycket olika organiska lösningsmedel. Dessutom finns motsvarande hälsorisker av ett särskilt slag på grund av användningen av lösningsmedel som hexan, 1, 1, 1, trikloretan eller heptan.

En ständigt ökande faktor är det växande allergiproblemet med naturgummi, i vissa fall gäller det tillämpningar som innebär hudkontakt, vilket kan lösas genom att byta ut material, t.ex. gatubeläggning med akryl.

### ***Miljösäkerhet och vad facket kan göra***

Slutprodukter och det avfall som produceras i gummiindustrin är inte bara en fara för personalen utan också en särskild fara för miljön, luften och grundvattnet. Ansvarsfull hantering av alla material i hela produktionen är därför absolut nödvändig. Det är mycket viktigt att enskilda arbetare får rätt utbildning och att arbetstagarrepresentanter och ledning samarbetar. ICEM kan, med vår internationella kunskap och våra kontakter vid behov ge stöd och råd till individuella fackföreningar om hur man inrättar en kommitté för arbetarskydd och miljö i företaget.

### 4.3. Konflikter – 2002 till 2006

#### *Två exempel*

I december 2002 fann sig personalen vid Fábrica Uruguaya de Neumáticos SA (FUNSA) framför företagets stängda grindar. Kunde det vara sant att detta traditionella företag i industriområdet i Montevideo efter över 70 år plötsligt blivit konkursmässigt? Utan någon som helst föregående varning stod arbetarna utanför företagets grindar. Ingen kunde förstå vad som hände. Detta var inledningen på en lång och hård kamp för arbetarna som ville rädda sina jobb. Först hindrade de bortforsling av anläggningens installationer och efter detta gick de från den ena officiella instansen till en andra tills de fick möjlighet att starta upp fabriken igen.

De anställdas vilja att hålla ut visade sig vara lösningen för företagets återfödelse. I september 2004 startade produktionen med 120 anställda. Man tillverkade gummihandskar, precis som före konkursen. I juli 2005 byggdes produktionen ut och omfattar nu däck för jordbruksutrustning, lastbilar och bilar, denna gång med 170 anställda. De har en produktionstakt på 400 däck om dagen. I mitten av 2006 ska personalen, som också äger företaget, investera i ytterligare en utbyggnad som kommer att möjliggöra att 2 000 däck om dagen lämnar företaget och som därmed kommer att skapa ytterligare arbetstillfällen.

Det andra fallet rör det mexikanska däckföretaget i El Salto, Jalisco. I september 2001 uttalade den förre ägaren, det tyska multinationella företaget Continental, sin avsikt att lägga ner företaget på grund av olönsamhet. Företagsledningen förhandlade inte med fackföreningen Sindicato Nacional Revolucionario de Trabajadores de la Compañía Hulera Euzkadi (SNRTE). I tre år kämpade facket och dess ordförande Jesús Torres Nuño för att hålla fabriken igång och rädda de 971 arbetstillfällena.

2004 gick Continental till slut med på att överföra halva företaget till de anställda och den återstående halvan till den mexikanska företagsgruppen Llanti som specialiserar sig på däckförsäljning. Till och med de 600 fackföreningsmedlemmar som var i strejk fick sina löner utbetalda retroaktivt. Företaget har nu varit verksamt sedan januari 2005 och har redan producerat 100 000 däck. Emellertid produceras nu, i stället för de 12 000–14 000 däck om dagen som producerades tidigare, endast 3 000 däck, men man planerar en expansion av produktionen.

Det framgångsrika resultatet tillkännagavs i samband med det alternativa programmet vid världsekonomiskt forum i Davos i vinter. ICEMs amerikanska medlem USW och den tyska medlemmen IG BCE var behjälpliga med att hitta en lösning som garanterade framtiden.

Båda exemplen visar tydligt att företag kan erbjuda jobb och arbeta ekonomiskt när de inte strävar efter högre och högre vinstmarginaler vilket alltid predikas av dem som bara ser till aktieägarvärde. Ansvarstagande företagsledning är otänkbart utan medverkan av de berörda, dvs. personalen.

## Internationell solidaritet

Nedan tar vi upp några av de stora gummiindustrikonflikter som ICEM har givit stöd till, förtecknade i kronologisk ordning.

- *September 2003:* Bridgestone Australias planer att lockouta arbetare, att inte höja löner och att genomföra lönesänkningar drogs tillbaka. Medlemsorganisationerna LHMU, CEPU och AMWU lyckades vinna konflikten med ICEMs stöd.
- *Maj 2004:* Den turkiska ICEM-medlemmen Lastik-Is utlyste under löneförhandlingar en strejk vid 6 däckfabriker. Turkiets president Erdogan proklamerade strejken som olaglig och hävdade att statens säkerhet var hotad. En turkisk domstol dömde detta som otillåtligt efter att ICEM och EMCEF inlämnat protester till EU och ILO. Lastik-Is kunde sedan slutföra löneförhandlingarna för 4 000 medlemmar i denna sektor.
- *September 2004:* En strejk vid den argentinska Bridgestone-fabriken som varade i nästan ett år avbröts. 58 arbetare som blivit lagvidrigt avskedade återanställdes av företagsledningen och ICEM-medlemmen SUTNA godkändes som motpart vid löneförhandlingarna. ICEM stödde de argentinska kollegornas kamp med solidaritetsbrev och genom Bridgestone-nätverket.
- *Februari 2005:* ICEMs regionkommitté för Nordamerika stödde en medlem i USW i hans kommande lönekonflikter.
- *Augusti 2005:* Efter ICEMs generalsekreterare Fred Higgs pressuttalanden i hela världen och direkt ingripande med fabrikschefen, återanställdes den illegalt avskedade fackföreningsledaren Anan Pol-ung av Goodyear Thailand.
- *September 2005:* ICEM fäste uppmärksamhet på den årslånga tvisten som rör avskedandet av 8 fackföreningsmän från Goodyear Malaysia och medlemsförbundet NUECRMPs kamp för deras återanställning.
- *November 2005:* ICEM stödde 1 000 arbetare i Thailand som demonstrerade för förbättringar i kontraktsarbetares ställning vid den lokala Goodyear-fabriken.