



ICEMs världskonferens för gummiindustrin



12–13 maj 2009
Nashville, Tennessee, USA

Innehåll

1. Den globala produktionskedjan: Bilindustrin och dess underleverantörer

1.1 Den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer

1.2 Leverantörer till bilindustrin

2. Däck- och gummiindustrin

2.1 Den globala marknaden

2.2 Utveckling för gummi som råmaterial

2.3 Ledande företag

2.4 Industrins riktlinjer och hållbar utveckling

3. Globala ramavtal och nätverk

3.1 Globala ramavtal

3.2 Nätverk

4. Stora konflikter och solidaritetsaktioner

1. *Den globala produktionskedjan: Bilindustrin och dess underleverantörer*

Den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer består av två mycket olika enheter: fordonsmarknaden och marknaden för dess leverantörer. Industrigruppen karaktäriseras av höga fasta kostnader. Det krävs stora immateriella tillgångar för att kunna komma in i branschen och det går sannolikt inte att lyckas på småskalig basis. Vikten av stordriftsfördelar och den höga expertisnivån avskräcker potentiella nykomlingar, medan begagnade bilar representerar ett potentiellt hot som ersättning. Konkurrensen är hård eftersom det finns stora och mäktiga företag i branschen.

Industrigruppen fordonsindustrin och dess underleverantörer omfattar försäljning av bilar (bl.a. nya bilar, lättare lastbilar och nyttofordon samt motorcyklar liksom eftermarknadskomponenter (t.ex. ersättningsdäck)). Bland köparna av bilkomponenter finns varuhus och distributionscenter, nybilstillverkare och serviceavdelningar samt detaljhandeln (som säljer reservdelar direkt till konsumenterna), liksom fordonstillverkare med avseende på däck- och gummimarknaden.

De flesta tillverkare har investerat i varumärkesbyggnad, och varumärkets styrka försvagar köparens inflytande avsevärt. Nybilsmarknaden har en mängd olika tillverkare med stor produktdifferentiering och konsumenterna har därför stora valmöjligheter. Uppköpare tenderar att teckna kontrakt med vissa tillverkare för att uppfylla efterfrågan från konsumenterna och för att stärka sin egen försäljning. Många marknadsaktörer är förutom att tillverka bilar integrerade med detaljhandeln, vilket sätter press på köparna.

Den globala industrin använder en mängd olika råmaterial, energi, monterade och halvmonterade komponenter, frakt och transport. Råmaterialen består vanligen av stål, aluminium, hartser, koppar, bly, färg, plaster och zink, som ofta köps från en mängd olika inhemska och internationella leverantörer. Leverantörer av material som stål och aluminium och av energi (t.ex. naturgas), är ofta stora företag som är verksamma på en mängd olika marknader, vilket minskar deras beroende av bilindustrin.

Priserna på de viktigaste råmaterialen, t.ex. stål och aluminium, fluktuerar globalt sett: Detta leder till större press på tillverkarnas marginaler och den ökande konsolideringen i stålindustrin kan leda till ännu högre råmaterialkostnader. Den instabila situationen för råmaterialkostnader sätter press på både marknadsaktörer och leverantörer. Höjningen har lett till att många marknadsaktörer försöker minska mängden använt material för att sänka kostnaderna. Många tillverkare har börjat undersöka alternativa konstruktioner och material, och byter leverantörer när deras kontrakt löper ut. Den integration bakåt som uppvisas t.ex. av vissa däcktillverkare, har satt stark press på leverantörer. Ett exempel är Goodyear, som har syntetgummifabriker i Nordamerika och som tillverkar en del av sina egna kemikalier. Det är inte vanligt att marknadsaktörer bara litar till en leverantör för majoriteten av inköp.

Det finns olika möjligheter att komma in i den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer: t.ex. genom att starta ett nytt företag, genom diversifiering av ett företags verksamhet eller genom uppköp, som vanligen är ett billigare sätt att expandera ett företag. Det går förmodligen inte att på ett framgångsrikt sätt komma in i branschen om man gör det i liten skala. Det krävs stort kapital för att kunna göra produktionsplaner för stordrift. Dessutom hindras etablering på marknaden av svårigheten att få tillgång till distributionskanaler. Återförsäljare och distributörer har vanligen väletablerade bilar med starka varumärken i lager, i enlighet med konsumenternas efterfrågan. De största marknadsaktörerna, som General Motors, har dessutom licenser för användning av en mängd patent, upphovsrätter och varumärken. Nya aktörer kan också nedslås av att det finns vissa starka varumärken med rykte om prestanda och kvalitet.

Den svaga tillväxten i fordonsindustrin, i synnerhet för lyxbilar, påverkar också försäljningen av reservdelar och utrustning och tillverkare kämpar för att hålla sig flytande. Fordonstillverkning kräver skickliga ingenjörer och konstruktörer och företag måste kunna bedriva kontinuerlig forskning och utveckling för att kunna konkurrera med befintliga marknadsaktörer. EU har nyligen av miljöskäl infört inskränkningar i användningen av tungmetaller, vilket gör det ännu svårare att komma in på marknaden. Utsläppsreglerna blir dessutom strängare av miljöskäl vilket gör det svårare för nya aktörer på marknaden eftersom de måste utveckla mer sofistikerad teknologi. Dessa regler kan ha en negativ inverkan på branschen och företagets rörelseresultat och ekonomiska tillstånd. Generellt anses det inte särskilt troligt att några nya aktörer ska komma in på marknaden.

Den globala gruppen av fordonstillverkare och deras underleverantörer består av ett stort antal stora företag och det råder stark konkurrens mellan dessa. Konkurrensen i industrin är fortfarande hård på grund av den ekonomiska situationen och är ännu tuffare på grund av den dystra ekonomin under 2008 och prognoserna för 2009. Marknaden är mycket konsoliderad. Den amerikanska bilindustrin har på senare år varit under stark press. Amerikanska biltillverkare har tidigare dominerat den globala marknaden. Men företag från länder som Japan har i allt större utsträckning globaliserats. Konkurrensen minskar något tack vare stark differentiering, med många olika segment i industrin, t.ex. lyxbilar, sportbilar och ekonomibilar. Företag investerar också stort i marknadsföring av sina modeller. Höga fasta kostnader och höga kostnader för att dra sig ur marknaden tillsammans med förändrade råmaterialkostnader har lett till oförutsägbara produktionskostnader vilket sätter press på marknadsaktörerna. Allteftersom konsumenterna blir medvetna om miljöfrågor och det införs nya tuffa tak för föroreningar och bränsleeffektivitetsnormer i både USA och Europa, ökar dessa "gröna" trender trycket på biltillverkare, i synnerhet tillverkare av "lyxbilar". Många marknadsaktörer har emellertid verksamhet på flera olika marknader. Honda tillverkar till exempel bilar, vattenfordon (t.ex. jetskis), gräsklippare och trädgårdsredskap samt motorer till jetplan. Detta gör dem mindre beroende av industrigruppen bilindustrin och deras underleverantörer. Den tröga tillväxten i branschen förstärker konkurrensen ytterligare. På det hela taget råder det stark rivalitet i branschen.

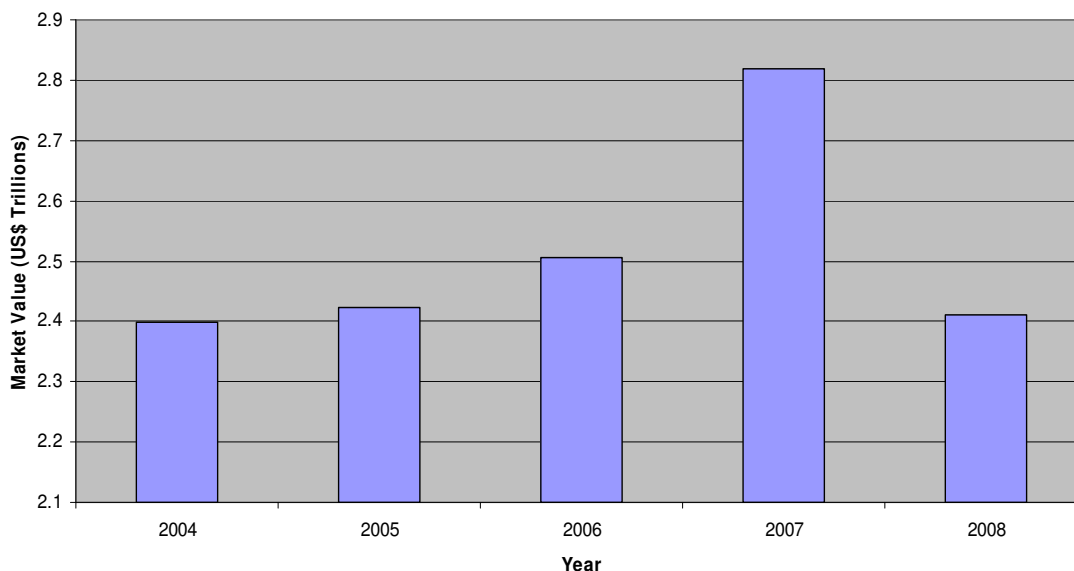
1.1. Underleverantörer till bilindustrin

Bilindustrin består av sektorn för tillverkare av bilar och motorcyklar medan bilkomponentindustrin består av marknaden för delar och utrustning samt däck- och gummimarknaden.

Tillväxten för den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer accelererade under perioden 2004–2007. På grund av den globala ekonomiska nedgången rasade den i värde 2008. Industrigruppen förväntas återhämta sig snabbt, prognosen är att den kommer att rapportera ökade tillväxttal fram till 2013.

Den globala bil- och komponentindustrin genererade totala intäkter på 2,4 biljoner USD 2008, vilket motsvarar en sammansatt tillväxttakt på 0,1 % för perioden 2004–2008. Som jämförelse uppnådde de europeiska och amerikanska marknaderna värden på 648,8 miljarder USD respektive 824,5 miljarder USD 2008.

Marknadsvärdet för den globala bilindustrin och dess underleverantörer (USD)



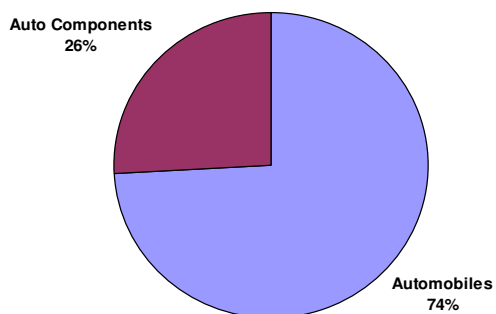
(Source: Data Monitor)

Försäljning av bilar var det mest lönsamma för den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer 2008 och genererade totala intäkter på 1,8 biljoner USD, motsvarande 74,1 % av industrins totala värde. Som jämförelse genererade försäljning av bilkomponenter intäkter på 625,2 miljarder USD 2008, dvs. de återstående 25,9 % av gruppens totala intäkter.

Industrigruppens resultat beräknas stiga, med en förväntad årlig tillväxt på 3,5 % för femårsperioden 2008–2013, vilket förväntas öka industrigruppens värde till 2,9 biljoner USD i slutet av 2013.

Bilförsäljningen dominerade den globala industrigruppen bilindustrin och dess underleverantörer, med 74,1 % av det totala värdet. Försäljning av bildelar svarar för de återstående 25,8 % av industrigruppens intäkter.

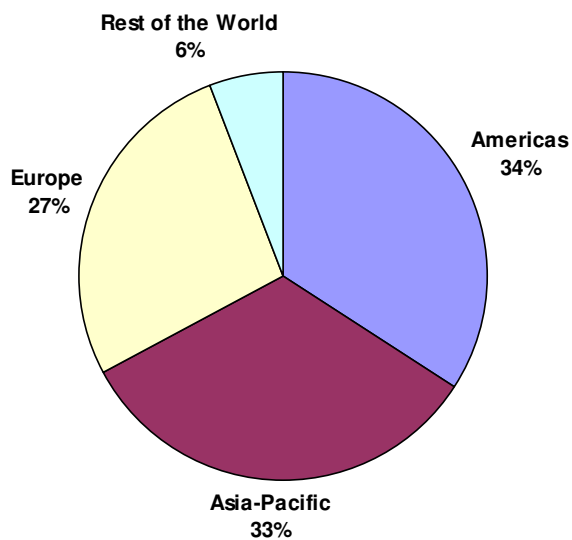
Uppdelning av den globala bilindustrin och dess underleverantörer – värde 2008



(Source: Data Monitor)

Nord- och Sydamerika svarar för 34,2 % av den globala bil- och komponentindustrins värde. Som jämförelse kan nämnas att Asien och Stillahavsområdet svarar för ytterligare 33,1 % av industrigruppens intäkter.

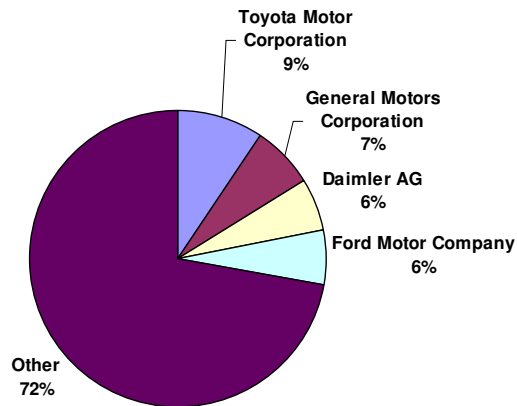
Geografisk uppdelning marknaden för den globala bilindustrin och dess underleverantörer 2008



(Source: Data Monitor)

Toyota Motor Corporation svarar för 9,4 % av den globala bil- och komponentindustrins värde. Som jämförelse kan nämnas General Motors Corporation svarar för ytterligare 6,6 % av industrigruppens intäkter.

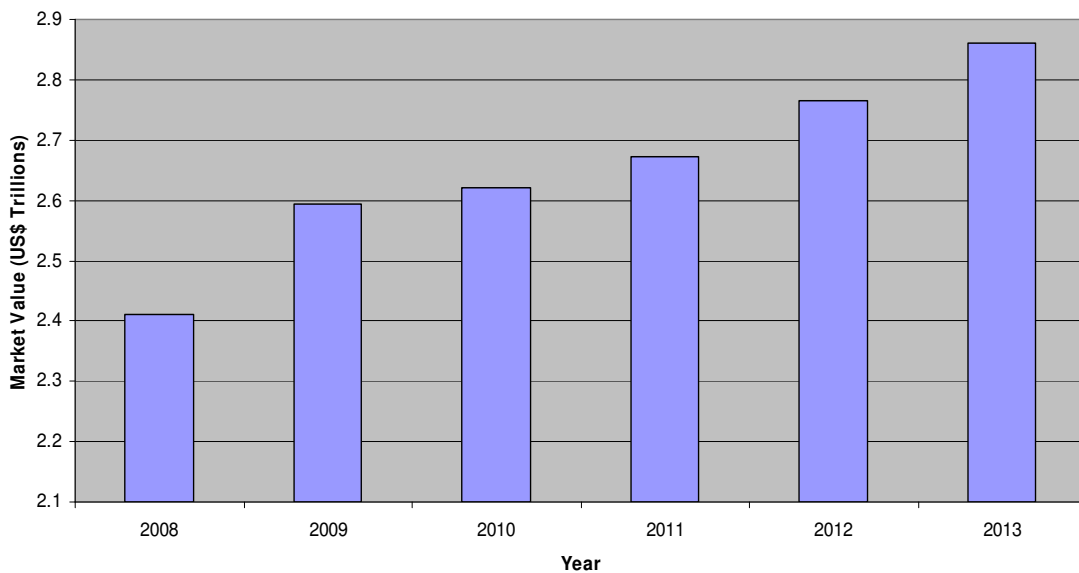
Marknadsandelar för den globala bilindustrin och dess underleverantörer – värde 2008



(Source: Data Monitor)

2013 beräknas den globala bilindustrin och dess underleverantörer ha ett värde på 2,9 biljoner USD, en ökning med 18,8 % sedan 2008. Industrigruppens sammanlagda årliga tillväxttakt under perioden 2008–2013 beräknas bli 3,5 %.

Prognos för marknadsvärdet för den globala bilindustrin och dess underleverantörer (USD)



(Source: Data Monitor)

1.2. Underleverantörer till bilindustrin

I den här rapporten definieras den globala industrin för underleverantörer till bilindustrin som summan av marknaden för bildelar och utrustning samt däck- och gummimarknaden. Den

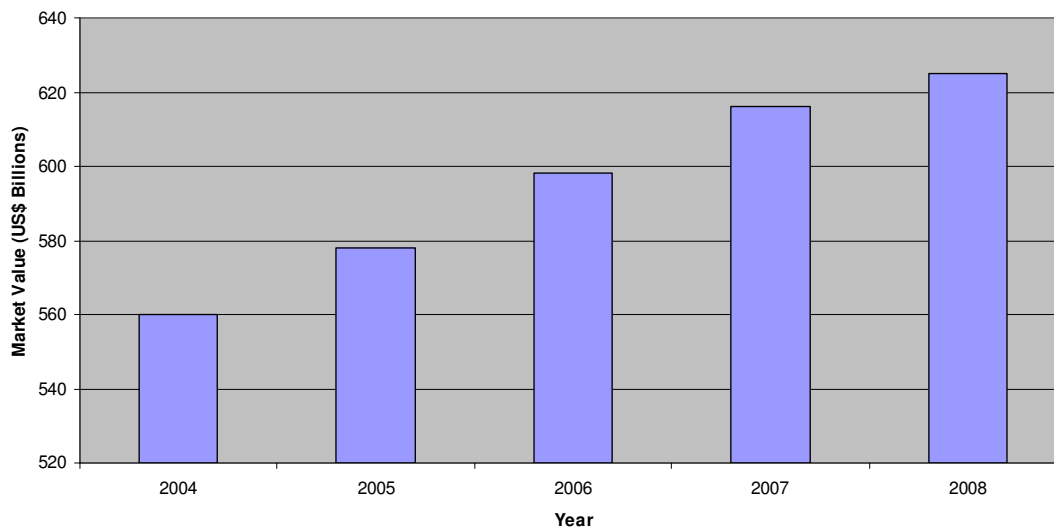
globala marknaden för bildelar och utrustning definieras som eftermarknaden för endast lätta fordon. Originaldelar till nya bilar och delar och utrustning till medeltunga och tunga fordon ingår inte.

Däck- och gummimarknaden består av de intäkter som genereras genom försäljning av både reserv- och originalutrustningsdäck till bilar, lastbilar, grävutrustning, motorcyklar, scootrar, cyklar och flygplan. Alla valutaomvandlingar i denna rapport har gjorts med användning av konstanta årliga genomsnittskurser.

Bilkomponentindustrin gick tillbaka under 2008 och förväntas uppvisa en nedgång under 2009 på grund av den globala ekonomiska situationen. Tillväxten för industrin förväntas återhämta sig och utvecklas till 2013.

Underleverantörer till bilindustrin genererade totala intäkter på 625,2 miljarder USD 2008, vilket representerar en sammanlagd årlig tillväxt på 2,8 % för perioden 2004–2008.

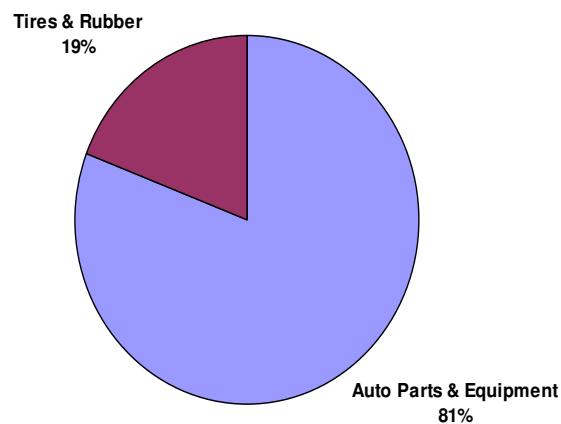
Det globala marknadsvärdet för underleverantörer till bilindustrin (USD)



(Source: Data Monitor)

Bildelar och utrustning utgör 80,9 % av det totala värdet för världens underleverantörer till bilindustrin, medan däck och gummi svarar för de återstående 19,1 % av industrins värde. Segmentet för bildelar och utrustning visade sig vara det mest lukrativa för bilkomponentindustrin 2008 och genererade totala intäkter på 506 miljarder USD, motsvarande 80,9 % av industrins totala värde. Som jämförelse genererade däck- och gummisegmentet intäkter på 119,3 miljarder USD 2008, vilket motsvarar 19,1 % av industrins sammanlagda intäkter.

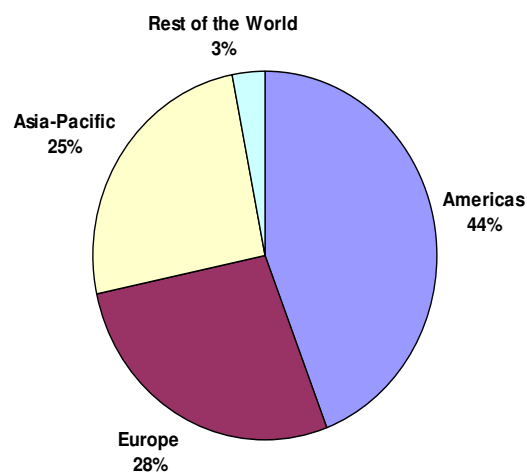
Uppdelning av den globala marknaden för underleverantörer till bilindustrin – värde 2008



(Source: Data Monitor)

Som jämförelse uppnådde industrin i Europa och Asien och Stilla-havsområdet värden på 172,2 miljarder USD respektive 158,4 miljarder USD 2008. Nord- och Sydamerika genererar 44,2 % av värdet för den globala bilkomponentindustrin. Europa svarar för ytterligare 27,5 % av den globala industrins värde.

Geografisk fördelning, den globala industrin för underleverantörer till bilindustrin – värde 2008

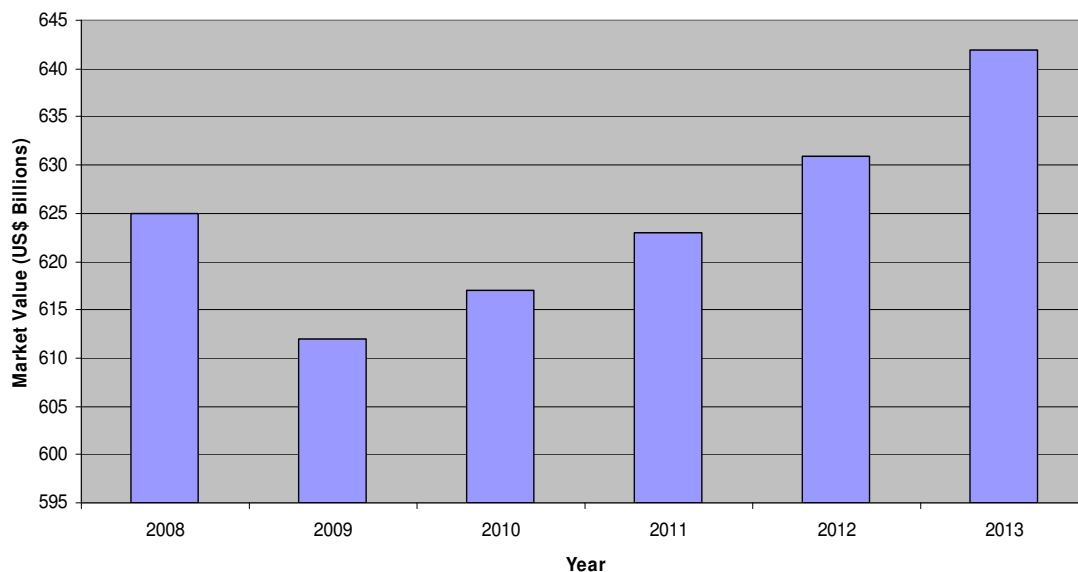


(Source: Data Monitor)

Industrins resultat beräknas bli sämre och har en förväntad tillväxttakt på 0,5 % för femårsperioden 2008–2013. 2013 beräknas den globala bilkomponentindustrin ha ett värde på

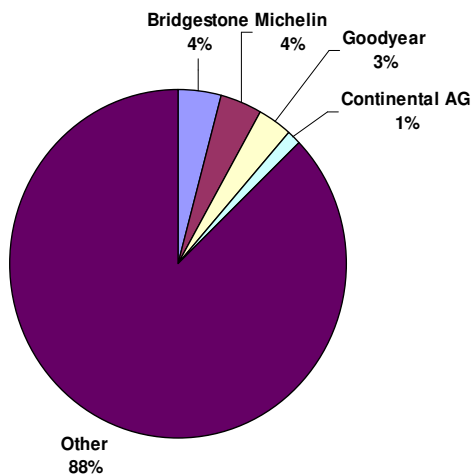
641,5 miljarder USD, en ökning med 2,6 % sedan 2008. Industrins sammanlagda årliga tillväxttakt under perioden 2008–2013 beräknas bli 0,5%.

Prognos för det globala marknadsvärdet för underleverantörer till bilindustrin (USD)



Bridgestone svarar för 4,1 % av värdet för den globala bilkomponentindustrin, medan Michelin innehar ytterligare 3,9 % av industrins värde.

Globala marknadsandelar, underleverantörer till bilindustrin – värde 2008



(Source: Data Monitor)

2. Däck- och gummiindustrin

2.1. Den globala marknaden

Den globala däck- och gummiindustrin blir alltmer koncentrerad och de största fem aktörerna är: Bridgestone, Michelin, Goodyear, Pirelli och Continental, som tillsammans har över 64 % av marknaden. Den globala ekonomiska krisen och en växande prispress från biltillverkare som måste absorbera mer kostnader för produktdesign, konstruktion och framtagning av verktyg bidrar till ökad konkurrens.

Branschen har vissa stora internationella uppköpare – dvs. biltillverkare som är stora företag med avsevärd ekonomisk styrka som kan sätta pressa marknadsaktörer att hålla priserna nere. Till exempel Goodyear är en av världens största leverantörer av däck till kommersiella, militära och övriga flygplan. Företaget producerar flygplansdäck till tillverkare som Boeing, Bombardier, Cirrus, Cessna, Embraer och Gulfstream. Att förlora någon av kunderna skulle påverka marknadsaktörerna negativt, vilket stärker dessa företags köpkraft. Däckindustrin karaktäriseras numer också av prispress från fordonstillverkare. Många fordonstillverkare har en policy att försöka få sänkta priser varje år. Detta stärker köpkraften avsevärt.

Däck produceras och säljs ofta i stora volymer, vilket kräver stora kapitalutlägg. Man behöver dessutom immateriella tillgångar, bland annat en mängd patent, varumärken och upphovsrätter. Höga bensinpriser dämpar bilförsäljningen och detta får effekter genom hela industrin. De viktigaste råvarorna som används i däckmarknaden är syntetiskt gummi och naturgummi. Övriga råvaror är t.ex. stål, kimrök, tyg och petrokemibaserade råvaror.

Leverantörerna är ofta ett fåtal stora företag. Deras makt stärks av att det oftast inte finns alternativa råmaterial. Marknadsaktörerna behöver dessutom råmaterial av hög kvalitet, och detta gör att leverantörerna kan förhandla till sig högre priser. Men den integration bakåt som uppvisas av vissa däcktillverkare sätter stor press på leverantörerna.

Goodyear har till exempel syntetgummifabriker i Nordamerika och tillverkar en del av sina egna kemikalier. Dessutom har de ökade råmaterialkostnaderna lett till att många däcktillverkare minskar användningen av råmaterial genom att återvinna defekta produkter. Leverantörernas makt bedöms generellt som måttlig.

Marknadsaktörerna tillverkar dessutom, om de uppfyller nödvändiga kriterier, mycket homogena produkter och köparna kan därför välja det billigaste alternativet. Varumärkens styrka har emellertid betydelse för att minska köparens inflytande. Köparna vill ofta ha däck som har hög igenkänningsfaktor och ett rykte om prestanda och kvalitet. Generellt sett bedöms köparens makt som måttlig.

Det finns olika möjligheter att komma in på den globala däck- och gummimarknaden: att starta ett nytt företag, diversifiering av ett befintligt företags verksamhet till gummitillverkning, liksom uppköp – vanligen ett billigare sätt att expandera ett företag.

Den globala däck- och gummiindustrin gynnas av storskalighet. Däck produceras och säljs ofta i stora volymer, vilket kräver stora kapitalutlägg. Man behöver dessutom immateriella tillgångar, bland annat en mängd patent, varumärken och upphovsrätter. Det krävs stora utlägg för forskning, utveckling och viss konstruktion med avseende på design samt utveckling av produkter och tjänster liksom utformning och konstruktion av tillverkningsprocesser och -utrustning. Innovation är viktigt för att väcka kundernas intresse.

Pirelli tillkännagav 2008 sin senaste innovation: däck med datachips. Sensorer i däck finns redan, för snabbt införande av TPMS (Tire Pressure Monitoring Systems), men Pirelli har drivit detta ytterligare ett steg och placerat ett sensorpaket i själva däckstommen. En variant av "Cyber Tire" är "Lean", som utnyttjar kraften från bilens vibrationer och skickar information om t.ex. däcktryck, temperatur och last till bilens dator.

Cyber Tire Lean bereder marken för den slutliga lanseringen av det fullfjädrade Cyber Tire, som kommer att byggas in i däckets. Det högteknologiska gummit blir mer sofistikerat och kommer att kunna kommunicera direkt med stabilitetskontroll och låsningsfria bromsar för att förbättra det dynamiska säkerhetssystemets effektivitet. Cyber Tire kommer också att ha en tre-axlad accelerometer som ska underlätta realtidsberäkningar av friktionskoefficienter, väggrepp och belastning.

Ytterligare ett hinder mot att komma in på marknaden är bestämmelser om utsläpp till luften, utsläpp till yt- och grundvatten och generering, hantering, förvaring, transport och bortskaffande av avfall och farliga ämnen. Det finns också säkerhetsregler i olika geografiska områden. I exempelvis USA har National Highway Traffic Safety Administration fastställt olika normer och föreskrifter för däck som säljs i USA och däck som säljs i ett främmande land och som är identiska med eller i huvudsak liknande de däck som säljs i USA.

Miljökrav är komplicerade, ändras ofta och tenderar att bli allt strängare. Reglerna kan ha en negativ inverkan på branschens rörelseresultat och företagets ekonomiska tillstånd. Det finns en del starka varumärken med rykte om prestanda och kvalitet och detta kan det också utgöra ett hinder för nya aktörer. Generellt sett är det inte sannolikt med nyetableringar.

Möjliga ersättningsprodukter är begränsade på den globala däck- och gummimarknaden eftersom det inte finns något riktigt alternativ till däck. Den allt större miljömedvetenheten och en växande önskan att förebygga klimatförändringen kan leda till att många människor ersätter bilåkning med att gå eller cykla. Det är emellertid inte troligt att detta kommer att ske i någon större skala och helt och hållet ersätta bilarna och bör därför inte ha särskilt stor effekt på däck- och gummimarknaden. Hotet från ersättningsprodukter är mycket svagt.

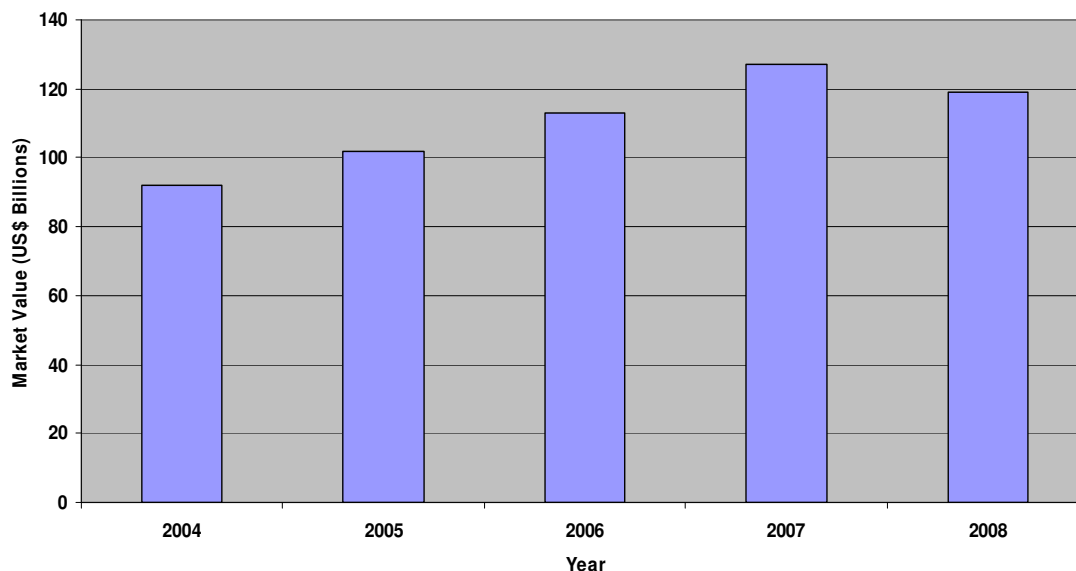
Det råder konkurrens mellan de stora marknadsaktörerna när det gäller produktdesign, prestanda, pris och villkor, rykte, garantivillkor, kundtjänst och kundförmåner. Konkurrensen har hårdnat på grund av de ökade råmaterialkostnaderna. En del av dessa kostnader har kunnat föras vidare till konsumenterna, även om det brukar finnas en fördröjning innan detta uppnås. Detta har lett till minskade intäkter för vissa marknadsaktörer. Det faktum att produkterna är mycket homogena bidrar till ytterligare konkurrens.

Vissa marknadsaktörer, som Goodyear, bedriver huvudsakligen däckverksamhet. Men andra företag, t.ex. Bridgestone och Continental, har verksamhet på flera olika marknader. Den ekonomiska krisen och krympande intäkter i den konkurrensutsatta bilindustrin leder dessutom till pressade priser, vilket förstärker konkurrensen ytterligare.

Aktörerna står inför en allt starkare press från biltillverkare som behöver absorbera mer kostnader i för produktdesign, konstruktion och framtagning av verktyg och dylikt. Denna press kan sänka aktörernas vinstmarginaler. Men det finns regioner där efterfrågan på däck ökar – exempelvis i Asien – och detta beror delvis på en övergång till radialteknik och stark ekonomisk tillväxt i länder som Indien och Kina. Konkurrensen är på det hela taget stark.

Däck- och gummimarknaden består av intäkter som genereras genom försäljning av både ersättnings- och originalutrustningsdäck för bilar, lastbilar, grävutrustning, motorcyklar, scootrar, cyklar och flygplan.

Marknadsvärde för den globala däck- och gummimarknaden, USD



(Source: Data Monitor)

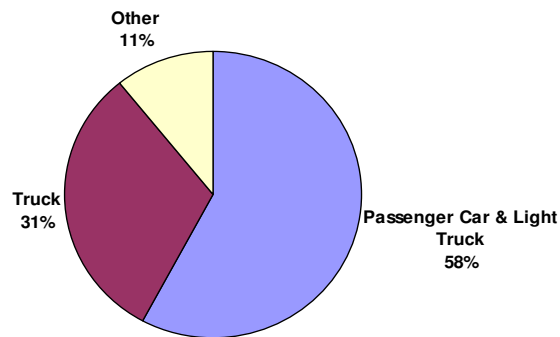
Den globala däck- och gummimarknaden mattades av 2008 och förväntas uppvisa en nedgång under 2009 på grund av den globala ekonomiska situationen. Marknadstillväxten förväntas återhämta sig och gå framåt till 2013.

Den globala däck- och gummimarknaden genererade totala intäkter på 119,3 miljarder USD 2008 och representerar en sammanlagd årlig tillväxt på 7,03 % för perioden 2004–2008.

Marknadens resultat beräknas gå tillbaka, med en förväntad årlig tillväxt på 3,3 % för femårsperioden 2008–2013, vilket förväntas ge marknaden ett värde på 140,4 miljarder USD i slutet av 2013.

Segmentet för personbilar och lätta lastbilar visade sig vara det mest lönsamma för den globala däck- och gummimarknaden 2008, och genererade totala intäkter på 69 miljarder USD, motsvarande 57,8 % av marknadens totala värde. Som jämförelse genererade lastbilssegmentet intäkter på 37,3 miljarder USD 2008, vilket motsvarar 31,3 % av industrins sammanlagda intäkter.

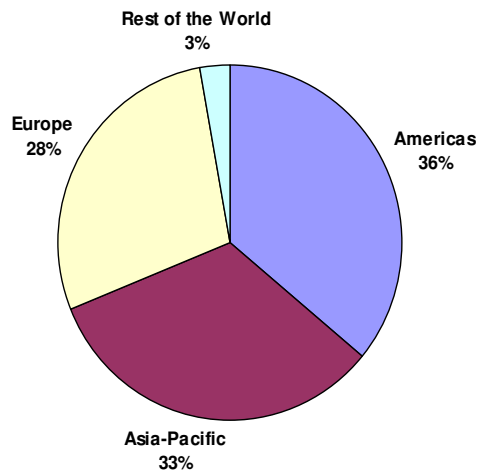
Fördelning av den globala däck- och gummimarknaden – värde, 2008



(Source: Data Monitor)

Som jämförelse uppnådde marknaderna i Europa och Asien och Stillahavsområdet värden på 33,6 miljarder USD respektive 39,4 miljarder USD 2008. Region Nord- och Sydamerika genererar 36 % av värdet på den globala däck- och gummimarknaden. Asien och Stillahavsområdet svarar för ytterligare 33 % av det globala marknadsvärdet.

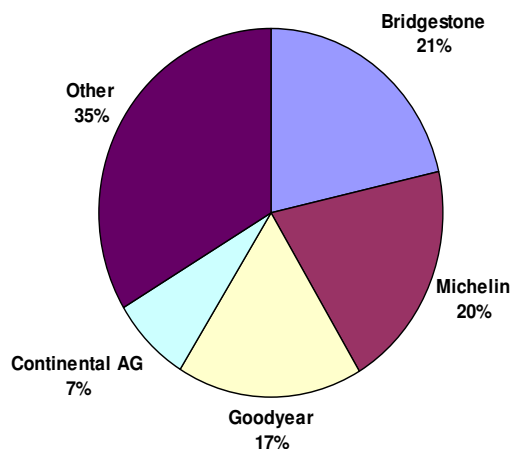
Geografisk fördelning av den globala däck- och gummimarknaden – värde 2008



(Source: Data Monitor)

Bridgestone svarar för 21,3 % av värdet för den globala däck- och gummimarknaden. Michelin innehar ytterligare 20,2 % av marknadsvärdet.

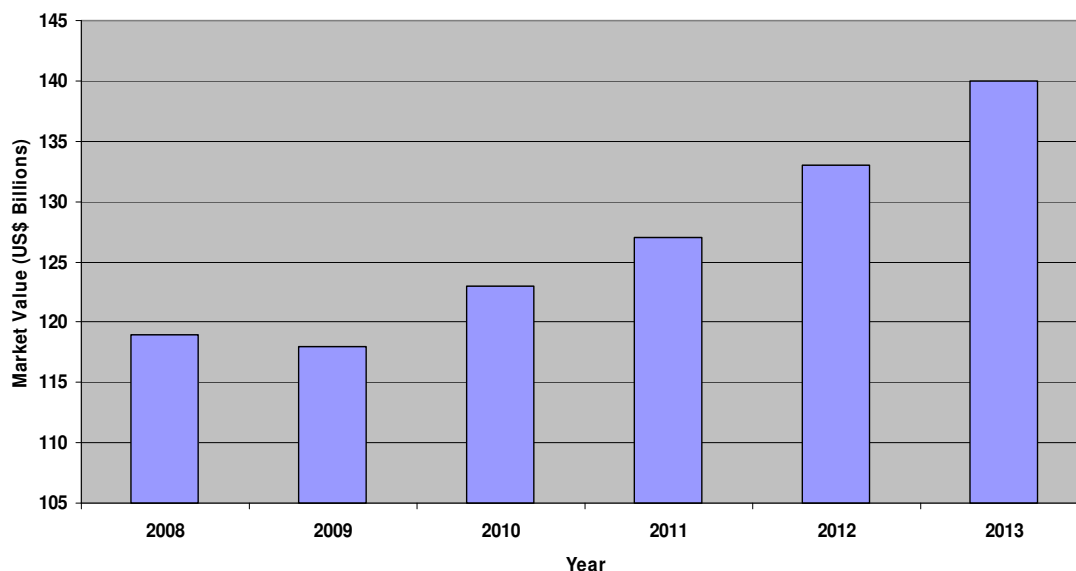
Marknadsandelar för den globala däck- och gummiindustrin – värde 2008



(Source: Data Monitor)

Den globala däck- och gummimarknaden beräknas ha ett värde på 140,4 miljarder USD 2013, en ökning med 17,8 % sedan 2008. Industrins sammanlagda årliga tillväxt under perioden 2008–2013 beräknas bli 3,3 %.

Beräknat marknadsvärde för den globala däck- och gummimarknaden, USD



(Source: Data Monitor)

2.3 Utvecklingen för gummi som råmaterial

Mer än 100 olika råmaterial används i tillverkningen av bildäck, däribland rågummi, kord, kimrök, kantråd och ingredienser till gummiblandningen. Ca 60 % av dessa material baseras på petroleumprodukter, huvudsakligen nafta. Däckindustrin är därför starkt beroende av petroleum.

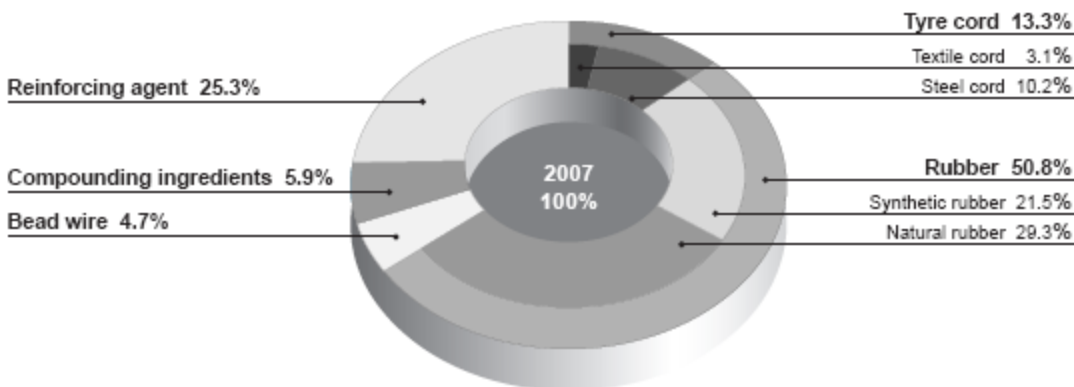
De viktigaste råmaterialen

Composition	Examples
Rubber	Natural rubber, Synthetic rubber
Compounding ingredients	Vulcanizing agent, Vulcanizing accelerator, Vulcanizing accelerator aid, Antioxidant, Filler, Softener
Reinforcing agent	Carbon black, Silica
Tyre cord	Steel cord, Textile cord

Source: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

2007 var den procentuella fördelningen av råmaterial till däck ungefär densamma som föregående år, gummi utgjorde ungefär hälften av ett däck (29 % naturgummi och 22 % syntetgummi) följt av 25 % förstärkningsämne och därefter kord 13 %.

Viktsammansättning av råmaterial till däck



Källa: JATMA, Japanese Automobile Tire Manufacturers' Association

Däck svarade för 67 % av förra årets konsumtion av naturgummi, och resten användes till transportband, handskar, tätningar, mattor och kondomer. Nedgången i världsekonomin gjorde att minskningen av den globala gummikonsumtionen accelererade under sista kvartalet 2008. Den globala konsumtionen sjönk med över en miljon ton mellan september och december till en årlig total på 22,2 miljoner ton, medan den årliga tillväxten rasade från 2,1 % till -4,1 %, ett snabbare konsumtionsras än det som inträffade under den globala ekonomiska nedgången 2001–2002.

Den globala konsumtionen av naturgummi (NG) sjönk med över 0,3 miljoner ton mellan september och december, och konsumtionstillväxten vände från 2,1 % till -3,4 % under perioden, medan den globala konsumtionen av syntetgummi (SG) backade till 0,7 miljoner ton med en konsumtionstillväxt som rasade från 2,0 % till -4,7 %.

Den globala gummiproduktionen var 22,7 miljoner ton 2008, jämfört med 23,3 miljoner ton 2007, efter en uttalat vikande produktion under sista kvartalet 2008. Nedgången beror på en stark minskning av världens syntetgummiproduktion, som föll under 12,8 miljoner ton 2008 jämfört med över 13,5 miljoner ton 2007; under det sista kvartalet 2008 rasade produktionstillväxten till -5,6 % från det föregående kvartalets 1,0 %.

Världsproduktionen av naturgummi nådde 9,9 miljoner ton 2008, en ökning med 0,2 miljoner ton jämfört med 2007; avmattningen av produktionstillväxten inleddes först under årets sista två månader, även om den fortfarande låg på ca 2,0 % i slutet av perioden.

På grund av den lägre konsumtionen och högre produktionen under 2008 beräknas den globala naturgummibalansen hamna på ett överskott på 392 000 ton jämfört med ett underskott på 157 000 ton 2007. Konsumtionen och produktionen av syntetiskt gummi har fallit snabbt (med -4,7 % respektive -5,6 %) under 2008 jämfört med 2007, i kontrast till tillväxttal på över 6 % under föregående år. De uppskattade globala gummilagren steg något i faktiska termer, men steg kraftigare i förhållande till konsumtionsnivån i slutet av 2008.

Priserna på naturgummi återhämtade sig i mitten av december 2008, efter att ha rasat 65 % från sitt rekordpris i juli 2008. Priserna fortsatte att följa råolja priserna under fjärde kvartalet 2008 och början av 2009. En kombination av den globala ekonomiska nedgången, ett allt större ras i den globala bilindustrin som väckt oro kring efterfrågan, och fortsatt låga oljepriser gör att det inte ser särskilt ljusst ut för marknaden. Priserna på naturgummilatex följde samma trend som priserna för naturgummi.

I slutet av december 2008 föll priset på lätt råolja till sin lägsta nivå på över fem år till 31,41 USD/fat innan det hämtade sig något och har sedan fluktuerat med ett tak på 45 USD/fat. Butadienpriserna visade en eftersläpning på vissa marknader men föll kontinuerligt under de tre månaderna fram till februari. Producenterna längre bak i produktionskedjan kände till slut av effekten av den fallande kostnaden för insatsvaror och den minskade efterfrågan, och under första kvartalet 2009 sjönk priset på syntetgummi till sin lägsta nivå sedan 2004.

Den generella minskningen av exportvolymerna för vissa latex- och andra gummiprodukter från de fem ledande producenterna kan ha lättat under fjärde kvartalet, huvudsakligen på grund av avmattningen i de negativa tillväxttalen för den kinesiska och thailändska exporten av andra handskar. Konsumtionen av naturgummilatex var stabil under 2008 jämfört med föregående år medan den malaysiska och thailändska produktionen av naturgummilatex sjönk med 16 % respektive 8 %.

Enligt Bloomberg kan den 42-procentiga uppgången under fyra månader 2009 vara på väg att mattas eftersom den globala efterfrågan på däck sjunker mer än den gjort under de senaste tre decennierna. Däcktillverkare, som är de största gummikonsumenterna, kan rapportera en försäljningsnedgång på 6,8 % för 2009 eftersom den globala konjunkturnedgången gör att efterfrågan på bilar minskar, enligt statligt stödda International Rubber Study Group i Singapore. Leveranser från det största exportlandet Thailand kommer att öka efter en säsongsmässig nedgång, säger producenterna. Priser på 1 530 USD per ton ligger 18 % högre än alternativ gjorda på olja, visar information som sammanställts av Bloomberg.

Gummi kan sjunka ner mot 1 000 USD/ton under nästa år vilket påverkar en råvaruhedgefond på 1,2 miljarder USD. Efterfrågan kommer att sjunka eftersom människor köper färre bilar och väntar med inköp av ersättningsdäck. Den amerikanska bilförsäljningen rasade med 37 % i mars, och den årliga takten föll i februari till det lägsta värdet på över 25 år, enligt Autodata Corp. Japans försäljning rasade i mars med 32 % till en nivå som inte skådats på över tre decennier. Enligt en rapport från Federal Highway Administration sjönk det antal miles som restes i USA med 7 miljarder eller 3,1 % i januari, jämfört med föregående år.

I år kommer bilproduktionen i Europa förmodligen att falla med 25 % och försäljningen förväntas sjunka med 20 %, enligt European Automobile Manufacturers Association. Enligt International Rubber Study Group, som representerar producenter och användare, kan den globala försäljningen av däck till personbilar och nyttofordon rasa så mycket som till 1,32 miljarder enheter under 2009, från 1,41 miljarder förra året. Fallet blir det största sedan 1975.

Gummiimporten till den största konsumenten Kina steg till 190 000 ton i mars från 180 000 under de två första månaderna, enligt information från tullen. Ökningen drevs på av att personbilsförsäljningen, efter att statliga bidrag stimulerat inköpen, steg med 10 % i mars jämfört med förra året till ett rekord på 772 400, enligt China Association of Automobile Manufacturers. Japan, Tyskland och Frankrike erbjuder också stimulansåtgärder.

Gummi till priset 1 530 USD per ton på råvarubörsen i Singapore kostade 18 % mer än de petroleumbaserade alternativen (1 250 USD till 1 350 USD per ton) i Sydostasien per den 17 april, enligt pristjänsten ICIS. Information sammanställd av Bloomberg visar att klyftan växte till 35 % den 14 januari, den största sedan juli 2006. Gummi föll med 3,6 % till 1,4750 USD per kilo (1 475 USD per ton) idag.

Den globala efterfrågan på båda gummityperna kan sjunka med 9 % i år, mer än dubbelt så mycket som förra året, enligt International Rubber Study Group. Användningen kommer att sjunka med minst 6,1 % till 20,8 miljoner ton, och raset blir förmodligen ännu större om lågkonjunkturen förvärras.

2.3. Ledande företag

2.3.1. Bridgestone

Det japanska företaget ägnar sig huvudsakligen åt produktion och försäljning av däck och slangar till personbilar, lastbilar och bussar, konstruktions- och gruvfordon, industriutrustning, jordbruksmaskiner, flygplan, motorcyklar och scootrar.

Dessutom tillverkar företaget bilkomponenter, industriprodukter, byggmaterial, delar och material till elektronisk utrustning, cyklar och sportartiklar. Företaget är huvudsakligen verksamt i Japan, Europa samt Nord- och Sydamerika. Det drivs via 449 dotterbolag och 182 intressebolag.

Bridgestone har två affärsdivisioner: däck och diversifierade produkter.

Företagets däckdivision arbetar med tillverkning och försäljning av återvunnet material, däck och slangar till personbilar, lastbilar, bussar, industrifordon, jordbruksmaskiner, flygplan och motorcyklar, liksom försäljning av däckrelaterade produkter.

Den här divisionen levererar också underhålls- och reparationstjänster. Företaget har

däckfabriker i Nordamerika, Latinamerika, Mellanöstern, Afrika, Asien, Japan och Oceanien. Dess tillverknings- och teknikenhet ansvarar för forskning och utveckling och designarbete.

Bridgestones division för diversifierade produkter arbetar med tillverkning av bilprodukter, industriprodukter, konstruktions- samt och väg- och vattenmaterial och delar till elektronisk utrustning. Företaget producerar bildelar som t.ex. vibrationshämmande komponenter (motorupphängningar) och luftfjädring till lastbilar, bilar och tågagnar. Industriprodukter kan exempelvis vara polyuretanskum till bilsäten och inredning samt andra tillämpningar.

Företaget tillverkar också konstruktions- samt väg- och vattenmaterial, exempelvis uppblåsbara gummifördämningar och vattentät duk. Verksamheten med delar till elektronisk utrustning omfattar precisionsvalsar för kontorsmaskiner och funktionell film till solcells- och plasmaskärmar. När det gäller sportartiklar tillverkar företaget golfbollar och -klubbor samt tennisbollar och rackets.

Enligt Rubber&Plastics News, föll Bridgestone Corporations nettointäkter 2008 med 92 % till 114 miljoner USD och nettoförsäljningen föll med 5 % till 35,5 miljarder USD, jämfört med föregående år. Däcktillverkaren skyllde resultaten på att växelkursen påverkats av en starkt japansk yen och på att antalet sålda enheter har minskat.

Betydligt högre råmaterialpriser ledde till att företagets rörelseresultat sjönk med 47 % till 1,44 miljarder USD jämfört med 2007. Rörelseresultatet för företagets däckverksamhet föll med 52 % till 1 miljard USD och försäljningen för året sjönk till 28,9 miljarder USD.

I Nordamerika sjönk Bridgestones enhetsförsäljning av däck till personbilar/lätta lastbilar och nyttofordon på marknaderna för både ersättningsdäck och originalutrustning. Emellertid rapporterade företaget en ökad försäljning av ersättningsdäck med ultrahög prestanda jämfört med 2007. I det geografiska segmentet Nord- och Sydamerika rapporterade Bridgestone att rörelseresultatet fallit med 58 % 2008 till 237 miljoner USD och försäljningen sjönk med 6 % till 15,6 miljarder USD jämfört med 2007.

Bridgestone rapporterade även en minskning av nettoförsäljningen med 8 % i Europa, men en ökning med 9 % på försäljningen i Kina och övriga Asien. Bridgestone förväntar en fortsatt nedgång i försäljning och intäkter för 2009, och beräknar ett nettoinkomstfall på 32,9 miljoner USD och en minskning med 22 % av nettoförsäljningen, till 27,8 miljarder USD.

I ett försök att sänka kostnaderna har Bridgestones styrelse föreslagit att man ska avskaffa sina pensionsförmåner för direktörer och chefer och istället betala avgångsvederlag och erbjuda aktier som kompensation.

Bridgestone Europe har meddelat att man tillfälligt lägger ner fabriker i Europa. Fabriken i Bethune, Frankrike, Bilbao, Spanien, Burgos, Spanien, Bari, Italien and Poznan, Polen, kommer upphöra med all produktion under 5–8 dagar i månaden under första halvåret 2009. Fabriken i Ungern hålls öppen, och Bridgestones fabrik för lastbilsdäck i Stargard, Polen har ännu inte öppnat. Företaget ska hålla linjen för däck till jordbruksmaskiner öppen vid sin fabrik i Puente san Miguel, Spanien. Bridgestone kommer att vidta åtgärder för att matcha produktionen till efterfrågan och se till att lagernivåerna står i överensstämmelse med situationen på marknaden.

2.3.2. Michelin

Det franska företaget är en av de ledande däcktillverkarna. Företaget tillhandahåller också

reseprodukter och -tjänster, t.ex. kartor och guideböcker. Det utvecklar och marknadsför livsstilsprodukter, exempelvis cykelrelaterade produkter, sporttillbehör, presenter och samlarobjekt.

Företaget har verksamhet i 170 länder. Det har också teknikcentra i USA, Europa och Japan. Michelin har två integrerade däckdistributionsnätverk, Euromaster och TCI. Företaget har också två dotterbolag, ViaMichelin och Michelin Lifestyle.

Det finns tre affärsdivisioner: däck till personbilar och lätta lastbilar, lastbilsdäck och specialdäck.

Den första divisionen tillverkar däck till personbilar och lätta lastbilar. Man levererar både originalutrustning och ersättningsdäck. Divisionen har 38 anläggningar i 18 länder. Divisionen fungerar som strategisk partner för tillverkare av originalutrustning (OEM) och hjälper slutanvändarna att ersätta sina däck med det varumärke som används av tillverkarna av originalutrustning. Gruppen är närvarande i alla ersättningssegment och får 70 % av sina intäkter från ersättningsmarknaden.

Lastbilsdäckdivisionen tillverkar däck till lastbilar och levererar till segmenten för originalutrustning, ersättningsdäck och regummerade däck. Divisionen har 28 anläggningar i 16 länder. Företaget har den tekniska ledningen när det gäller originalutrustning, ersättningsdäck och regummerade däck. Under 2007 genererade företaget 68 % av segmentets intäkter från ersättningsmarknaden (radialdäck).

Specialdäckdivisionen producerar däck till grävutrustning, jordbruksutrustning, motorcykeldäck, flygplansdäck, kartor och guideböcker samt navigeringssystem. Denna division distribuerar också navigeringssystemet ViaMichelin, och driver Michelin Lifestyle, ett licensföretag som producerar livsstilsprodukter, exempelvis cykelrelaterade produkter, sporttillbehör, presenter och samlarobjekt. Divisionen tillhandahåller också turistguider och navigeringssystem.

Specialdäckdivisionen driver 18 däckfabriker i 9 länder. Företaget marknadsför dessutom över 1 000 olika produkter via ett distributionsnätverk som har över 30 000 försäljningsställen.

Enligt Rubber&Plastics News rasade Michelins rörelse- och nettoresultat tvåsiffrigt 2008, huvudsakligen på grund av de ökade kostnaderna för råvaror, energi och transport och en svag försäljning under fjärde kvartalet. Michelin förväntar sig svag efterfrågan under första halvåret och har därför skurit ner i sin budget för anläggningskostnader och kommer kortsiktigt att fokusera på flexibel tillverkning, lagerhantering och förvaltning av likvida medel.

Under året föll Michelins rörelseresultat före skatt med 44,1 % till 1,35 miljarder USD och nettointäkterna rasade med 53,8 % till 522,7 miljoner USD. Försäljningen sjönk med 2,7 % till 24 miljarder USD, säljvolymen sjönk med 16 % under fjärde kvartalet som ett resultat av den mycket svaga efterfrågan.

Utöver högre kostnader för råmaterial och energi/transport – upp med 1,18 miljarder USD respektive 240 miljoner USD under 2007 – drog Michelin på sig mer än 325 miljoner USD i engångskostnader för tillfälligt stillestånd i tillverkningskapacitet, huvudsakligen under fjärde kvartalet.

Michelin rapporterade starkt sjunkande säljvolym för däck till personbilar och lätta lastbilar men företaget hävdade samtidigt att varumärket Michelins marknadsandelar har ökat i alla regioner. Försäljningen sjönk med 4,1 % till 12,7 miljarder USD.

Försäljningsvolymerna för lastbilsdäck gick ner något, med företaget vann andelar i Asien och Nordamerika. Försäljningen föll med 3,6 % till 7,95 miljarder USD.

Verksamheten för specialdäck (terrängfordon, motorcyklar, jordbruksmaskiner etc.) ökade i alla segment, men efterfrågan på originalutrustning mattades under fjärde kvartalet. Försäljningen gick upp med 5,5 % till 3,38 miljarder USD.

Michelin har dessutom tillkännagivit att man ska halvera sina anläggningskostnader i år till 900 miljoner USD för att hantera de kommande månadernas "fortsatta nedgång".

De flesta nedskärningar görs på traditionella marknader i Nordamerika och Europa, enligt delägaren Michel Rollier, även om han avstod från att avslöja i vilka projekt nedskärningarna ska göras.

Företaget behåller finansieringsprojekt i Latinamerika, Indien och Kina och fortsätter med forskning och utveckling samt innovationsrelaterade investeringar på traditionell nivå. Michelin investerade 1,86 miljarder USD under 2008.

2.3.3. Goodyear

Det amerikanska företaget utvecklar, tillverkar, marknadsför och distribuerar däck till bilar och terrängfordon. I bilsegmentet arbetar företaget på marknaderna för både originalutrustning och ersättningsdäck. Goodyear tillverkar också och säljer gummirelaterade kemikalier för andra tillämpningar.

Goodyear är en av de största aktörerna i världen när det gäller lastbilsservice och regummering av däck. Dessutom driver företaget över 1 800 däck- och bilservicecenter som säljer dess produkter och tillhandahåller bilreparationer och andra tjänster. Goodyear tillverkar sina produkter i 64 fabriker i 25 länder.

Företagets däckdivision är uppdelad i ytterligare fem underdivisioner. Division Nordamerika tillverkar och säljer däck till bilar, lastbilar, motorcyklar, bussar, grävutrustning, kommersiellt och militärt flyg, industriutrustning samt övriga tillämpningar. Underdivisionen tillverkar däck i åtta fabriker i USA och två fabriker i Kanada.

Goodyears viktigaste serier av radialdäck som säljs i USA och Kanada till stadsjeepar och lätta lastbilar är Wrangler och Fortera med TripleTred Technology och SilentAmor Technology. Nordamerikadivisionen säljer och tillverkar dessutom flera serier av märkena Kelly, Republic, Remingtonne och Fierce, andra detaljisters varumärken och flera serier av radialdäck till personbilar med privata varumärken i USA och Kanada.

Division Nordamerika har också ca 1 000 försäljningsställen (inklusive bilservicecentra, kommersiella däck- och servicecentra och leasat utrymme i varuhus) under namnet Goodyear eller varumärkena Wingfoot Commercial Tire Systems, Allied eller Just Tires. Flera serier av detaljisters varumärken och privata däckvarumärken säljs till oberoende återförsäljare, nationella och regionala grossistorganisationer och flera andra detaljister.

Däckdivisionerna för EU, Mellanöstern och Afrika utvecklar, tillverkar, distribuerar och säljer däck till bilar, motorcyklar, lastbilar, jordbruksverktyg i Västeuropa, Östeuropa, Mellanöstern och Afrika, exporterar däck till andra regioner i världen och tillhandahåller närbesläktade produkter

och tjänster. EU-divisionen tillverkar däck i 16 fabriker i England, Frankrike, Tyskland, Luxemburg, Polen, Slovenien, Turkiet och Sydafrika.

Dessutom distribueras däck av märket Goodyear liksom märkena Dunlop, Fulda, Debica och Sava på vissa marknader via oberoende återförsäljare, regionala distributörer och försäljningsställen av vilka ca 250 ägs av Goodyear i Väst Europa. I vissa länder säljs märkena Goodyear, Dunlop Kelly, Fulda, Debica och Sava genom regionala distributörer och återförsäljare som säljer flera varumärken. I Mellanöstern och i det största delen av Afrika säljs däck huvudsakligen till regionala distributörer för vidareförsäljning till oberoende återförsäljare. I Sydafrika och Afrika söder om Sahara säljs däck även genom en kedja som drivs av Goodyear med ca 160 försäljningsställen, huvudsakligen under namnet Trentire.

Division Latinamerika tillverkar och säljer däck till bilar, lastbilar och jordbruksutrustning i hela Central- och Sydamerika samt Mexico. Divisionen säljer däck till exportmarknader, regummerade däck och däck till lastbilar, flyg och tung utrustning samt andra produkter och tjänster. Denna underdivision har sex tillverkningsanläggningar i Brasilien, Chile, Colombia, Peru och Venezuela. Däck av varumärket Goodyear säljs på ersättningsmarknaden, huvudsakligen via oberoende återförsäljare.

Division Asien och Stilla-havsområdet tillverkar och säljer däck till bilar, lätta och medeltunga lastbilar, jordbruks- och byggtutrustning samt flyg på hela marknaden för Asien och Stilla-havsområdet. Divisionen har tio fabriker i Australien, Kina, Indien, Indonesien, Japan, Malaysia, Filippinerna, Taiwan och Thailand.

Underdivisionen säljer huvudsakligen däck av märket Goodyear i hela regionen och säljer även märket Dunlop i Australien och Nya Zeeland. Andra däckmärken, t.ex. Kelly, Fulda och Sava, säljs i mindre kvantiteter. Man säljer däck via ett nätverk av auktoriserade återförsäljare eller franchise-butiker och återförsäljare med flera varumärken via ett nätverk av grossister. I Australien och Nya Zeeland arbetar företaget också via ett nätverk med ca 420 egna detaljister under varumärkena Beaufreaires och Frank Allen.

Företaget rapporterade en förlust på 330 miljoner USD under fjärde kvartalet jämfört med nettointäkter på 52 miljoner USD under samma period 2007. Försäljningen föll med 26 % till 4,1 miljard USD under kvartalet, trots att Goodyears marknadsandel för varumärket ökat, rapporterade företaget.

Goodyear drabbades av en nettoförlust på 77 miljoner USD 2008 jämfört med en nettoinkomst på 602 miljoner USD 2007. Resultatet för 2007 omfattar en vinst på 508 miljoner USD efter skatt för försäljningen av företagets tidigare verksamhet för verkstadsprodukter.

Försäljningen för året var 19,5 miljarder USD, mindre än 1 % lägre än 2007 års rekord på 19,6 miljarder USD. Intäkterna 2008 speglar enligt Goodyear den negativa effekten på 1,3 miljarder USD som kommer sig av en minskad däckvolym på 8,5 %.

Vad som också påverkade den sjunkande försäljningen var att företaget sålde sin däckmonteringsverksamhet T&WA 2007, vilket ökade försäljningen 2007 med 639 miljoner USD, sade företaget, och tillade att en gynnsam valutaväxling påverkat intäkterna positivt med 383 miljoner USD.

Goodyears underdivisioner för Asien och Stilla-havsområdet, Latinamerika och Europa, Mellanöstern och Afrika hade alla rekordstor försäljning för hela året. Försäljningen för Division

Nordamerika under fjärde kvartalet 2008 sjönk jämfört med 2007 huvudsakligen beroende på att däckvolymerna minskat med 17 % på grund av en avsevärt lägre efterfrågan i branschen.

Goodyear planerar att skära ner sin arbetskraft med ytterligare 5 000 personer, frysa löner och minska kapaciteten enligt en plan för att sänka kostnader och åter bli lönsamt 2009.

Dessa och andra åtgärder syftar till att hantera en svag ekonomi och förluster under både fjärde kvartalet och hela året, sade företaget när man publicerade sina finansiella rapporter för 2008.

Under 2009 planerar företaget att vidta bland andra följande åtgärder: lansering av mer än 50 nya däck, införande av nya riktlinjer för kostnadskontroll i syfte att få bukt med oviktiga och godtyckliga utgifter, införande av inköpsåtgärder som ska minska kostnaderna för både råmaterial och indirekta material, nedskärning av investeringar till mellan 700 och 800 miljoner USD, minskning av lagren med mer än 500 miljoner USD och försäljning av tillgångar utanför kärnverksamheten.

2.3.4. Continental

Continental är en av de ledande leverantörerna till bilindustrin. Företaget specialiserar sig på teknik inom gummi, däck och bromsar, kördynamikkontroll, elektronik, sensorsystem och telematik.

Man tillverkar och levererar däck, bromssystem, chassikomponenter, fordonselektronik och tekniska elastomerer. Continental är världens femte största leverantör till bilindustrin och den näst största i Europa. Företaget är huvudsakligen verksamt i Europa och Nordamerika. Continental har verksamhet i 36 länder med över 200 fabriker, forskningscentra och testbanor.

2007 omstrukturerade företaget sin affärsdivision till sex divisioner som för närvarande är verksamma inom: chassi och säkerhet, drivlinor, inredning, däck till personbilar och lätta lastbilar, däck till nyttofordon och ContiTech.

Divisionen för däck till personbilar och lätta lastbilar tillverkar däck till kompaktbilar, medelstora bilar och stora bilar liksom till skåpbilar, lätta lastbilar och husbilar.

Denna division producerar däck under varumärkena Continental, Uniroyal (förutom i NAFTA-regionen, Colombia och Peru), Semperit, Barum, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador och Sime Tires. Den omfattar också segmentet för tvåhjulringar (motorcyklar och cyklar) och Continentals detaljhandelsföretag, med mer än 2 000 specialdäckbutiker och franchising i 18 länder.

Divisionen är uppdelad i fem affärsenheter: originalutrustning, ersättningsdäck i Europa, Nord- och Sydamerika, Asien samt däck till tvåhjulringar. Den är verksam via 22 anläggningar i 14 länder.

Divisionen för däck till nyttofordon erbjuder däck till bussar, lastbilar och industritillämpningar i de flesta serviceområden och med de flesta tillämpningskrav. I vissa regioner levererar man också däck till terrängfordon. Divisionen erbjuder produkter både till marknaden för originalutrustning och ersättningsdäck. Den tillverkar däck under varumärkena Barum, Semperit, Uniroyal och Matador.

Divisionen är uppdelad i fyra affärsenheter: Truck Tires Europe, Truck Tires the Americas, Truck Tires Replacement Asia, och Industrial Tires. Continental tillverkar däck till nyttofordon på 12 platser i 7 länder.

ContiTech är en av världens marknadsledare när det gäller värmebeständiga luftslangor till bilar, transportslangor för användning i stora grävmaskiner och oljeindustrin, transportband, luftfjädringar för spårfordonsteknik och folie till fordonsinredningar. Divisionen är dessutom marknadsledare i Europa när det gäller fordons slangor och slangledningar och luftfjädringssystem för nyttofordon, liksom för kuggremmar och spårremmar.

Den här divisionen utvecklar och producerar funktionsdelar, komponenter och system till bilindustrin, tillverkning av maskiner och apparater, spårfordon, tryckerier, byggbranschen, kemi- och petrokemiindustrierna, sjönavigation och flygindustrin samt gruvinindustrin. Den är uppdelad i sju affärsenheter: luftfjädringssystem, Benecke-Kaliko, transportband, elastomerbeläggningar, vätsketeknologi, kraftöverföring och vibrationskontroll. Företaget har tillverkning på 61 platser i 21 länder.

Continental AG rapporterade att man vill öka de kostnadsbesparande åtgärderna i år efter att ha rapporterat en nettoförlust på 1,61 miljarder USD 2008 jämfört med en vinst på 1,49 miljarder USD 2007. Företaget rapporterade att försäljningen för 2008 steg med 45,8 % till 25,5 miljarder USD efter förvärvet av Siemens VDO. Företagets gummi- och däckgrupp hade ett rörelseresultat som var "enastående" mot bakgrund av de svåra ekonomiska förhållandena, sade ekonomidirektören Alan Hippe. Gruppen rapporterade en försäljning på 13,7 miljarder USD och ett resultat före räntor och skatt på 1,44 miljarder USD.

Contis bilgrupp hade en försäljning på 21,8 miljarder USD. Conti specificerade inte var man ska dra in på kostnader, men noterade att man minskat sin arbetskraft till 139 155 efter att ha friställt 12 499 personer. Kontrakten med ca 5 000 tillfälligarbetare har inte förlängts.

Continental AG och dess största aktieägare och partner Schaeffler Group har börjat samarbeta kring inköp för att under de tre kommande åren försöka minska kostnaderna i detta område med över 500 miljoner USD.

Conti och Schaeffler köper tillsammans in varor och tjänster för nära 27 miljarder USD om året, sade företagen, och ca 9 miljarder USD gäller områden där företagen har gemensamma behov, särskilt när det gäller stål och andra komponenter.

Utöver inköpsvolymerna för råvaror och komponenter säger företagen att de spenderar över 5 miljarder USD per år på investeringar och material som inte rör tillverkningen, bl.a. logistiktjänster, energi, kontorsmaterial, IT-hårdvara, telefon, resor och marknadsföring.

2.3.5. Pirelli

Den italienska gruppen är verksam i över 169 länder. Pirelli Group är den femte största däcktillverkaren i världen när det gäller omsättning, med 24 fabriker på fyra kontinenter, och är ledande i marknadens lyx- och hi-tech-segment. Pirelli arbetar också i fastighetssektorn i Italien och i Central- och Östeuropa, och skapar nya företag genom utveckling av patent och teknologier: bredband, tekniker för utsläppskontroll, miljötekniker, fotonik och industridesign.

Pirelli Tire designar, utvecklar, tillverkar och marknadsför däck – för motorfordon, industrifordon och motorcyklar – samt stålkord. Företagets har tillverkning i 24 fabriker i 12 länder världen över:

Argentina, Brasilien, Kina, Egypten, Tyskland, Storbritannien, Italien, Rumänien, Turkiet, Spanien, USA och Venezuela och ett försäljningsnätverk som täcker över 160 företag.

Pirelli Tires verksamhet består av två huvudsegment: Konsument (ca 70 % av de totala intäkterna), arbetar med däck till motorfordon, stadsjeepar, lätta nyttofordon och motorcyklar; samt Industri (ca 30 % av intäkterna), nämligen däck till bussar, tunga lastbilar, jordbruksmaskiner samt stålkord, det huvudsakliga förstärkningselementet i radialdäck. Dessa verksamheter är i sin tur fokuserade på två olika försäljningskanaler: originaldelar, direkt riktat till tillverkare, samt ersättningsdäck för fordon som redan rullar på vägarna. Pirelli har avtal med motorfordons- och motorcykeltillverkare i hela världen.

Enligt Pirellis räkenskaper för 2008 gick de konsoliderade intäkterna ned med 0,5 % till 4,648 miljarder euro, vinsten före skatt var 397 miljoner euro, vilket är 30 % mindre än föregående år, medan rörelsevinsten rasade med 48 % till 188 miljoner euro. Företaget rapporterade att det negativa resultatet berodde på den globala ekonomiska nedgången. Om man ser på de aktuella prognoserna förväntar Pirelli att 2009 ska bli ett svårt år med minskad försäljning och produktion, medan en positiv effekt av de lägre råmaterialpriserna bör börja kännas av under årets senare del. Företaget förväntar ingen avsevärd återhämtning förrän 2011 när vinsten före skatt återigen kommer att öka med 8–8,5 %.

Totalt 1 500 anställda i Pirelli Tire kommer att friställas i Västeuropa medan Pirelli-personalen kommer att minskas från 1 473 till ca 800, delvis genom nedläggning av ett hypoteksbolag som har 237 anställda. Pirelli säger att nedskärningarna kommer att åtföljas av minskad produktion och tillsammans bör detta leda till besparingar på över 300 miljoner euro. Den sänkta produktionen och kostnaderna för arbetskraft motsvarar en hel fabrik i Västeuropa. Pirelli Tire ska behålla sitt fokus på att expandera på framväxande marknader samt Ryssland, som fortfarande prioriteras trots att detta ännu inte gett några viktiga resultat.

Pirelli vill undvika påverkan av det ekonomiska missmodet som drabbat vissa av dess konkurrenter eftersom nedgången märks mindre på de framväxande marknaderna Kina och Sydamerika, där Pirelli är starkt.

Pirelli har 61 % av sin personbilskapacitet i så kallade lågkostnadsområden och ämnar öka detta till 71 % före 2011. I lastbilssektorn ligger 78 % av kapaciteten i lågkostnadsområden och detta ska ökas till 89 % före 2011. Pirelli ska skära ner på sina lager, så produktionen kommer förmodligen att till och med bli lägre än den 12-procentiga minskningen av säljvolym som beräknas för i år.

2.4. 2.4 Industrins riktlinjer och hållbar utveckling

2.4.1: Däckföreskrifter

2.4.1.1. Globalt regelverk:

FNs ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) har tekniska föreskrifter för däck. FN/ECE:s avtal från 1958 om "typgodkännande och dess ömsesidiga erkännande" är det unika internationella forum som ger ett juridiskt ramverk enligt vilket tekniska föreskrifter för däck tas fram. För närvarande har 53 länder från olika regioner i världen har anslutit sig till UN/ECEs avtal från 1958.

"Däckföreskrifterna" är:

- UN/ECEs föreskrift 30: däck till motorfordon och släpvagnar till dessa
- UN/ECEs föreskrift 54: däck till nyttofordon och släpvagnar till dessa
- UN/ECEs föreskrift 64: reservhjul/-däck för tillfälligt bruk
- UN/ECEs föreskrift 75: däck till motorcyklar och mopeder
- UN/ECEs föreskrift 106: däck till jordbruksmaskiner och släpvagnar till dessa, del 1; del 2; del 3
- UN/ECEs föreskrift 117: däckbullen och väggrepp på vått underlag
- UN/ECEs föreskrift 108: regummerade däck till motorfordon och släpvagnar till dessa
- UN/ECEs föreskrift 109: regummerade däck till nyttofordon

Syftet med UN/ECEs globala avtal från 1998 är att ytterligare förstärka processen med internationell harmonisering genom utveckling av globala tekniska föreskrifter som kan omfatta länder som inte skrivit under avtalet från 1958.

2.4.1.2. EU-föreskrifter

Inom EU måste däck uppfylla kraven i följande bestämmelser:

- Rådets direktiv 89/459/EEG av den 18 juli 1989 kräver ett mönsterdjup på minst 1,6 mm för däck till personbilar.
- Rådets direktiv 92/23/EEG av den 31 mars 1992 ställer villkor under vilka medlemsstaterna ska godkänna EU-typgodkännande av däck och fordon utrustade med dessa däck.
- Bestämmelserna har tillämpats sedan den 1 januari 1993. Detta direktiv och dess ändringar, ingår i systemkraven för det obligatoriska typgodkännandet av fordon som verifierar efterföljande av EU-lagstiftningen innan de får släppas på marknaden.
- Rådets direktiv 2001/43/EG av den 27 juni 2001 ändrar Rådets direktiv 92/23/EEG genom att införa krav på begränsning av däckbullen. Direktivet förespråkar ett stegvist införande av direktivet.
- Ytterligare begränsningar av däckbullen diskuteras.
- Direktiv 2005/11/EG av den 16 februari 2005 ändrar direktiv 92/23/EEG genom att fastställa att typgodkännandemyndigheten får godkänna däcktillverkarens laboratorier som godkända provlaboratorier.
- Direktiv 2005/69/EG av den 16 november 2005 begränsar försäljning och användning av vissa polycykliska aromatiska kolväten i fyllmedel för däckproduktion. Däck producerade efter 1 januari 2010 måste uppfylla kraven i direktivet.
- Rådets beslut 2006/443 av den 13 mars 2006 gör bestämmelserna i FN/ECEs föreskrifter 108 och 109 till obligatoriska villkor för lansering av regummerade däck på EU-medlemsstaternas marknader från den 13 september 2006.

Typgodkännanden för motorfordons och däckers allmänna säkerhet

Inom ramen för initiativet "Better Regulation" från Europeiska kommissionen, som syftar till att förenkla, upphäva eller skriva om över 220 lagtexter, identifierades bilindustrin som en prioriterad sektor. Rent praktiskt kommer denna process att fokusera på ca 50 % av fordonslagstiftningen.

Enligt en förordning från förra året måste alla nya regummerade däck som säljs i EU uppfylla föreskrifterna som utfärdats av FN:s ekonomiska kommission för Europa, UN/ECE, enligt ett beslut av EU-kommissionen. Dessa föreskrifter inför liknande säkerhetsnormer och kvalitetskontroll för regummerade däck som för nya däck. Rådets beslut att göra föreskrifterna obligatoriska inom EU är första gången som kommissionen har röstat för att anta UN/ECEs regler, som endast har erkänts som alternativ till dem som ingår i EU-direktiv.

EU antog nyligen en plan på att förbättra bildäcks effektivitet och bulleregenskaper, men har utökat tidsfristen för tillverkarna att införa detta. De reviderade reglerna för bildäck har skapat nya normer för rullmotstånd och tryck, vilket har stor effekt på bränsleeffektivitet och utsläpp.

Övervakningssystem för däcktryck (TPMS) kommer också att bli obligatoriska i bilar. Det är särskilt viktigt att mäta däcktrycket korrekt eftersom små förluster i däcktrycket kan få stor effekt på bränsleförbrukningen.

Åtgärden har länge stått högt på dagordningen för miljöaktivister, men det har förekommit kritik när det gäller vilka regler som ska införas. Även om den nya förordningen träder i kraft i november 2011 gäller i vissa fall undantag från en fullständig övergång till 2018.

EU-parlamentet säger att övergångsperioden är till för att låta tillverkarna anpassa sig till den nya förordningen, och bli av med lagren av redan tillverkade däck.

2.4.2. Införande av REACH i Europa

REACH är EUs nya kemikalieriktlinjer som består av fyra delar: Registrering, utvärdering, godkännande och begränsning. Det är ett mycket originellt nytt integrerat system som trädde i kraft den 1 juni 2007. Riktlinjerna kräver att nedströmsanvändare, t.ex. däck- och gummiindustrin, inhämtar information om egenskaperna hos de ämnen de använder för att främja säker hantering och för att successivt kunna ersätta de farligaste ämnena med säkrare alternativ. Bestämmelserna i REACH gäller alla ämnen som tillverkas eller importeras i volymer som uppgår till mer än ett ton/år per producent eller importör av ämnena, som kommer ut på marknaden som sådana eller i form av beredningar eller i varor.

Skyldigheten att registrera ämnena ligger hos producenten eller importören av ämnet (som sådant, i beredningar eller i varor), som måste registrera ämnet för eget bruk liksom för användningar för vilka producenten/importören ämnar placera ämnet på marknaden. En nedströmsanvändare har rätt att hjälpa till med sammanställningen av en registreringsdossier och den användaren har rätt att skriftligen informera leverantören om användningen. Leverantören måste ta hänsyn till användningen under förutsättning att nedströmsanvändaren lämnar tillräcklig information om användningen och/eller ytterligare nedströmsanvändning så att leverantören kan sammanställa ett exponeringsscenario som en del av sin bedömning av kemikaliesäkerheten.

Leverantören har emellertid rätt att, mot bakgrund av en bedömning, inte innefatta en viss användning i syfte att skydda människors hälsa eller miljön. Enligt kraven på registrering görs först en skillnad mellan nya ämnen och infasningsämnen (befintliga). För infasningsämnen ska registreringen spridas ut under en 11-årsperiod.

Tillverkare i däck- och gummiindustrin betraktas huvudsakligen som och agerar som nedströmsanvändare till kemikalieindustrin, men med tanke på kemikalieindustrins globala natur kan gummiföretag falla in i dessa olika kategorier: nedströmsanvändare av kemikalier, producent

och leverantör av gummiblandningar, importör av råmaterial (ämnen och beredningar) och producent eller importör av varor. I följande kapitel ska vi skissa upp de huvudkrav alla företag måste uppfylla för att följa REACH-förordningen i dessa olika funktioner.

För importerade ämnen finns det särskilda bestämmelser i REACH-införandet. Vissa råmaterial som används för produktion av gummiprodukter/däck är redan ämnen som sådana, t.ex. mässingsbelagda ledningar och textilier som används som förstärkningsmaterial.

2.4.3. ICEMs hållning avseende hållbar utveckling för gummiindustrin.

Som en följd av en resolution som godkändes vid ICEMs världskongress, inledde internationalesen 2008 arbetet med en hållbarhetsplan som ska göra att ICEM kan arbeta med hållbarhetsfrågor på ett positivt och progressivt sätt. Vår återgång till den här debatten kunde inte komma vid en bättre tidpunkt, eftersom den globala ekonomiska krisen 2008 skapar ett tillfälle att återuppfinna våra nuvarande produktions- och konsumtionsmönster enligt mer hållbara linjer och erbjuder en verklig möjlighet att diskutera vissa av de ekonomiska trossatserna med avreglering, privatisering och globalisering som under så lång tid har dominerat politikernas tänkande.

Kemi-, pesticid-, läkemedels-, plast- och gummiindustrierna är mervärdesindustrier som konkurrerar om insatsvaror med dem som helt enkelt vill bränna dem. Många människor förknippar dessa industrier med nedsmutsning, industriolyckor och andra miljöproblem, men de har enligt mångas förmenande bidragit och fortsätter att bidra till social och ekonomisk utveckling. Kemi- och gummiindustrierna tillhandahåller många av de material med vilka det går att bygga en hållbar infrastruktur.

Kemi- och gummiindustrierna får bred kritik (ibland orättvist) för sina utsläpp, sitt avfall och de sekundära miljöeffekterna av användningen och bortskaffandet av produkterna (t.ex. plastbehållare och använda däck). Den allmänna opinionen tenderar att anse att kemikalier och kemiska produkter i större utsträckning är en del av problemet än en del av lösningen.

Kemi- och gummiindustrierna har sedan andra världskriget infört ca 70 000 kemikalier i industriell användning. Om man inkluderar användning i liten skala blir det betydligt fler. Vissa av dessa kemikalier är relativt tröga, andra är beständiga, bioackumulativa och/eller giftiga. Media är fulla av ord och uttryck som sällan användes för en generation sedan: exempelvis "karcinogen", "mutagen", "teratogen", "hormonstörande" "hormonhärmande", och "gift som stör reproduktionen". Det är bara för ett fåtal kemikalier vi har ens begränsad information om toxikologisk effekt eller effekt på människors hälsa. De miljömässiga effekterna vet man ännu mindre om.

Detta är ett miljöproblem som har en yrkesmässig aspekt. Många miljömässiga kemikalieproblem har först identifierats som resultat av yrkessjukdomar.

Lokala laboratorier är ofta i mycket liten utsträckning medvetna om, eller störda av, vilka industrier som finns mitt bland dem och är inte alls förberedda på stora industriolyckor.

Kemiföretag har infört program som "Ansvar & Omsorg" för att försöka "arbeta tillsammans för att kontinuerligt förbättra hälso-, säkerhets- och miljöprestanda, samt för att kommunicera med intressenter om deras produkter och processer". "Ansvar & Omsorg" har visat sig vara lovande, även om det inte är en oreserverad framgång, särskilt när det gäller dess förmåga att engagera arbetarna och när det gäller dess prestanda i utvecklingsvärlden.

Den här branschsammanlutningen har i utvecklade länder varit ganska bra på att ta hänsyn till och följa nationella och internationella förordningar och miljöavtal. Men i utvecklingsländerna har det inte gått lika bra. Branschen har ofta ändrat sitt beteende och attityder gentemot förordningar som ett resultat av fackliga påtryckningar, eller efter en industrikatastrof som Sandoz utsläpp av kemikalier i Rhen 1986 eller Union Carbides metylisocyanatkatastrof i Bhopal.

Gummiindustrin har enorma möjligheter att återvinna och återanvända gummiprodukter. Däck kan regummeras istället för att kasseras. Kasserade däck kan användas direkt i vissa typer av konstruktion eller för att tillverka andra produkter, t.ex. malt gummi som har många potentiella användningsområden. Slutligen kan kasserade däck brännas som bränsle under kontrollerade former, t.ex. i cementugnar.

Ett område som inte undersökts tillräckligt är möjligheterna att återvinna och återanvända andra kemiska produkter.

Under de senaste två eller tre decennierna har kemi- och gummiindustrierna investerat stort i utvecklingsländerna och på framväxande ekonomiska marknader som Kina och Indien. Dessa områden har tenderat att dra till sig en oproportionerligt stor andel av giftig produktion och giftiga avfallstippar, ibland på bekostnad av investeringar och arbeten i utvecklade länder. Industrin använder också i allt större utsträckning kontraktsarbetare och inhyrd arbetskraft i stället för permanent arbetskraft.

Industrierna konkurrerar om tillgång till icke förnyelsebara resurser som också används som bränsle. Mervärdesproduktion och sysselsättningskapande borde betraktas som bättre användning av den här resursen än att bränna den. Kemi- och gummiindustriernas livsduglighet har i vissa delar av världen hotats på grund av brist på överkomliga insatsvaror, medan samma insatsvaror samtidigt i ökande kvantitet används som bränsle.

Kemiindustrin och närbesläktade industrier har en ojämnt förflutet när det gäller relationer med facket. I de utvecklade länderna har industrin ofta ett moget förhållande med sina fackföreningar. Industrin skulle kunna göra mer, i både utvecklade och utvecklande länder, för att bidra till sociala framsteg genom tillhandahålla lärlingsutbildning, utbildningsprogram för att vuxna ska lära sig läsa, offentlig hälsovård och liknande. Facket kan vara en utmärkt partner i sådana sociala initiativ.

Det behövs betydligt mer och bättre information om kemikaliers effekter på människor och miljö. Program som Europas REACH bör applåderas även om man bör akta sig så att inte regional industri får orättvisa nackdelar av detta. I vissa fall kan det vara försvarbart att förbjuda vissa kemikalier, t.ex. dioxin eller asbest, men det är leverantörernas kemikaliehanteringsstrategi som bör användas förstärkt – fördelen med en viss kemikalie kan överväga dess risker. På samma sätt måste man erkänna att det inte finns något som "ren produktion" om man med detta menar noll utsläpp av föroreningar (däribland värme och koldioxid) samtidigt. Men det finns ett löfte om "renare produktion", och branschen bör engagera sig i betydligt mer forskning om så kallad "grön kemi". Detta är kortfattat sökandet efter syntetiska vägar, processer och produkter som till sin natur har mindre potential att skada miljön.

Kemiindustrin är stolt över sitt initiativ "Ansvar & Omsorg" även om man inte har varit helt effektiv med att engagera majoriteten av industrin eller kanske än viktigare, en stor del av offentligheten (inklusive dess arbetare). "Ansvar & Omsorg" blir aldrig helt trovärdigt förrän facket formellt är delaktigt i det. Industrin och ICEM måste återuppta dialogen om vilken roll arbetstagarna ska spela i programmet "Ansvar & Omsorg".

Läkemedelsindustrin kan, och bör, bidra till bättre hälsovårdssystem. Ett exempel är att hiv/aids-epidemin skulle kunna mildras genom tillhandahållande av billiga eller gratis läkemedel, särskilt i utvecklingsländerna.

3. Globala ramavtal och nätverk

3.1. Globala ramavtal

Under ICEMs senaste tre kongresser har man fastställt att en av internationalens prioriteringar bör vara att teckna globala ramavtal med multinationella företag. ICEM har för närvarande 13 sådana avtal, ett av dem i gummiindustrin, nämligen med det tyska multinationella företaget Freudenberg, som har verksamhet inom gummi, biltillbehör, nonwoven-material och konstruktion.

Den förra världskonferensen för gummiindustrierna, som hölls i april 2006 i Istanbul, Turkiet, ägnade särskild uppmärksamhet åt detta i åtgärdsplanen: "ICEM ska fortsätta att säkerställa att skyddet för hälsa, säkerhet och miljö tillgodoses i de globala avtal som ICEM ingått med multinationella företag, och att dessa även ska omfatta kontraktsarbetare och inhyrd arbetskraft. Normerna för hälsa, säkerhet och miljö i globala avtal ska skärpas där det behövs och där så är möjligt".

2008 förbättrades ICEMs globala ramavtal med Freudenberg-gruppen genom att man lade till en särskild artikel om neutralitet inför facklig organisering. ICEM träffade företagsledningen tillsammans med det tyska medlemsfacket IGBCE för att gå igenom och uppdatera avtalet med Freudenberg.

När det gäller de förslag som ICEM lagt fram till det företaget kom man överens om att fortsätta diskussionerna kring de flesta av dessa frågor. Företaget accepterade emellertid att en skrivning om neutralitet med omedelbar effekt skulle läggas till i avtalet.

Den nya artikeln lyder: "Freudenberg-gruppen respekterar sina anställdas rätt att fritt avgöra om de vill bilda eller ansluta sig till en valfri legitim fackförening. Freudenberg-gruppen ska förhålla sig strikt neutral när det gäller de anställdas val i den frågan."

Avtalet innehåller också en bestämmelse som säger "ICEM och IGBCE ska efter bästa förmåga arbeta för att främja konstruktiva metoder för lokala organisationskampanjer i en anda av social dialog och att sträva efter positiva relationer mellan parterna, i enlighet med detta avtal."

För att bekräfta det ömsesidiga förtroendet och konstruktiva metoder i relationen mellan arbetsmarknadens parter hjälpte ICEM till att anordna ett möte den 1 oktober 2008 i Pittsburgh, Pennsylvania, USA där Freudenbergs chefer sammanfördes med några av ICEMs nordamerikanska medlemsförbund, bland andra United Steelworkers (USW), United Electrical, Radio and Machine Workers of America (UE), och Communications, Energy, Paperworkers (CEP) Union of Canada. I slutet av mötet kom man överens om man skulle genomföra och verkställa ett "modellfall" om rutiner för en social dialog som bygger på neutralitet.

Förutom Freudenberg-avtalet har det i branschen tagits vissa andra initiativ för att utveckla en dialog med multinationella företag. Genom ansträngningar från ICEMs svenska medlemsförbund IFMetall hölls i oktober 2007 ett informationsmöte med det svenska gummiföretaget Trelleborg.

3.2. Nätverk

ICEM har som policy att bygga upp fackliga nätverk inom stora multinationella företag i internationalens sektorer. Dessa nätverk ska behandla frågor som mänskliga och fackliga rättigheter, jämställdhet och hälsa, säkerhet och miljö och betraktas samtidigt som viktiga verktyg för att utveckla en dialog med och kunna uppnå globala ramavtal med multinationella företag.

ICEM-anslutna fackföreningar med bas i det land där företaget har sitt säte ansvarar för administrationen av den här typen av nätverk. Ett globalt företagsnätverk är huvudsakligen en kommunikationskanal för arbetare världen över som har samma arbetsgivare och deras fackföreningar, som hjälper dem att samarbeta och samordna.

Vid ICEMs senaste världskonferens för gummiindustrierna i april 2006 placerade man nätverksaktiviteter i sin åtgärdsplan genom att säga att "ICEM ska gå igenom befintliga nätverk för att säkerställa att de är effektiva, särskilt administrationen av nätverken och informationsutbytet inom dem." Vid samma konferens betonades också dialogen med multinationella företag i gummisektorn.

3.2.1. Globala företagsnätverk

3.2.1.1. ICEMs globala Bridgestone-nätverk

Ledningsgruppen för nätverket har träffats tre gånger: i Johannesburg, Sydafrika 2006, i Tokyo, Japan 2007 och i Las Vegas, USA 2008. ICEM-anslutna fackförbund från Brasilien, Japan, Sydafrika, Spanien och USA har varit representerade i ledningsgruppen och den japanska gummiarbetarekonfederationen Gomurengo leder nätverket.

Nätverkets dagordning har tagit upp den viktigaste utvecklingen och utmaningarna i den globala gummiindustrin, Bridgestones ekonomiska situation, arbetsmarknadsrelationer och i synnerhet frågor om hälsa och säkerhet.

Nätverket har också hanterat pågående fackliga strider och demonstrationer för kollektivförhandlingar i olika länder.

3.2.1.2. ICEMs globala Goodyear-nätverk:

Nätverket, som samordnas av United Steelworkers (USW), träffades i mars 2007 i Akron, Ohio, USA med 50 fackliga ledare från 12 länder.

Nätverket utarbetade ett uttalande med en uppmaning till företagsledningen om att inleda diskussioner om ett globalt avtal, inledningsvis med samtal om arbetarskydd och miljö. Man rapporterade om en 86 dagar lång strejk i Nordamerika och om situationer där Goodyear har uppvisat ett obehagligt beteende mot arbetare. De fackliga aktivisterna fick också höra om långdragna problem vid Goodyears däckfabrik i Bangkok.

Det utökade Goodyear-nätverket valde viceordföranden i USW, Tom Conway, till ordförande. Bland andra som valdes in i ledningsgruppen fanns fackliga ledare från Brasilien, Japan, Tyskland och Sydafrika.

Tack vare ansträngningar av nätverkets ordförande har företagsledningen samtyckt till att anordna en gemensam global konferens om hälsa och säkerhet som ska äga rum under sommaren 2009.

3.2.2. Regionala företagsnätverk

3.2.2.1. Regionalt Freudenberg-nätverk för Brasilien/Latinamerika

I oktober 2007 lanserades ett landsomfattande nätverk för Freudenberg-arbetare i gummi-, kemikalie-, metall- och textilsektorerna. Sex fackföreningar deltog i mötet som anordnades av ICEM-anslutna Rubber Workers Union of Brazil, (FUB).

Representanter från alla sex Freudenberg-fabriker i delstaten São Paulo, Latin American Rubber and Tire Workers' Federation (FUTINAL), och ICEM-anslutna IGBCE från Tyskland deltog, liksom sekreteraren och arbetstagarrepresentanterna i Freudenbergs europeiska företagsråd.

Brasilien är det viktigaste av Freudenbergs latinamerikanska tillverkningsländer, och 1 400 av företagets arbetare är anställda där. Det tyska företaget har också tillverkning i Argentina, Chile och Venezuela. Syftet med mötet var att bilda ett arbetarnätverk i Brasilien och att sedan bygga ut nätverksaktiviteterna till de övriga latinamerikanska länderna.

3.2.2.2. Regionalt Pirelli-nätverk för Latinamerika

Latinamerika är det näst största området för italienska Pirellis produktion och försäljning, som har produktionsenheter i Brasilien, Argentina och Venezuela. Under ett möte i oktober 2007 beslutade regionens gummiarbetarfack att gå samman och bilda ett nätverk för arbetare.

Tjugofem arbetstagarrepresentanter lanserade det regionala nätverket som omfattar följande fackföreningar: Rubber, Tire and Related Industries Workers' Union (FUB) of Brazil, Tire Workers Union of Argentina (SUTNA), Bahia Rubber Workers Union of Brazil, och São Paulo Rubber Workers' Union of Brazil.

Även italienska fackföreningsrepresentanter deltog i mötet. Nätverket valde FUBs viceordförande Márcio Ferreira från Brasilien till samordnare. Man fastslog att nätverket skulle fokusera på informationsutbyte, t.ex. information om hälsa och säkerhet, kollektivavtal samt trender och information om kontraktsarbete och inhyrd arbetskraft.

3.2.2.3. Regionalt Goodyear-nätverk för Asien och Stillahavsområdet

Det regionala Goodyear-nätverket för Asien och Stillahavsområdet höll sitt fjärde möte i Jakarta, Indonesien, i Oktober 2008 med 20 delegater från Japan, Indonesien, Malaysia, Indien och Thailand. Tidigare nätverksmöten har hållits i Manila, Filippinerna 2005, Singapore 2002 och Kuala Lumpur, Malaysia, 2000.

Toshiaki Hojo, ordförande i japanska Rubber Workers' Union Confederation (GOMU-RENGO) valdes till ordförande för nätverket. Delegaterna utvärderade globala och regionala nätverks tidigare aktiviteter, och mötet fick en ingående rapport om Goodyears ekonomiska situation och arbetsmarknadsrelationer. Den 28 oktober identifierade delegaterna situationen i deras fabriker genom att uppge aktuella siffror för löner, arbetstider och utvecklingen avseende kollektivförhandlingar. Mötet beslöt i en åtgärdsplan att trappa upp arbetet mot gemensamma

organiseringsskampanjer, att fokusera på utbildningsprogram och ett regelbundet och detaljerat utbyte av information via elektroniska hjälpmedel.

Det regionala nätverket kom också överens om ett särskilt tillkännagivande om ytterligare åtgärder för att thailändska och malaysiska kollegor som orättvist blivit avskedade av företaget ska återanställas.

3.2.3. Regionala sektornätverk

3.2.3.1. FUTINAL, Latin American Rubber Unions's Front

I oktober 2006 inbjöd ICEM-anslutna FUB, Brazilian Rubber Workers Union, delegater från flera latinamerikanska gummiarbetarfack till FUTINALs konferens i Praia Grande/São Paulo. Ca 100 delegater, huvudsakligen från ICEM-förbund, bland annat från Argentina, Brasilien, Chile, Mexico, Peru, Uruguay och USA diskuterade bland annat behovet av att starta fler fackliga nätverk för multinationella företag. Fackförbund som organiserar vid Continental AGs fabriker i Brasilien, Mexico, Argentina och USA utnyttjade tillfället till att samordna sina tankar och aktiviteter inför den kommande internationella aktionsdagen för alla fackföreningar inom Continental på det västra halvklotet. I slutet av konferensen antogs en åtgärdsplan för det framtida arbetet.

På inbjudan av FUB samlades i oktober 2007 ca 84 representanter från 15 gummifack i Argentina, Brasilien, Chile, Mexico och USA för att delta i FUTINALs kongress.

Efter länderrapporter fick kongressen höra om de globala fackliga nätverken inom Goodyear och Bridgestone från Carlos Antonneio da Silva, Latinamerikas representant i ledningsgruppen för ICEMs Goodyear-nätverk samt Daniel Demetrio, den Latinamerikanska representanten i Bridgestone-nätverket. Delegaterna uttryckte också uppskattning för bildandet av det nystartade regionala Pirelli-nätverket för Latinamerika.

Kongressen diskuterade FUTINALs nya status, enligt vilken det regionala gummiarbetarnätverket nu blir en Brasilienbaserad sammanslutning som är öppen för alla demokratiska arbetarorganisationer i Latinamerika och Karibien organiserade i gummisektorn. Den sista dagen hölls val till styrelsen, som består av tio sekreterare.

I Buenos Aires, Argentina, anordnades genom ett samarbete mellan ICEM och FUTINAL en workshop med 35 fackliga representanter från Brasilien och Argentina. Syftet var forma en åtgärdsplan om kontraktsarbete och inhyrd arbetskraft för regionens gummiindustri. Mötet anordnades av det argentinska gummiarbetarfacket SUTNA-CTA.

Efter en presentation av ICEMs sekreterare för kemi- och gummiindustrin, Kemal Özkan, om allmänna, regionala och nationella trender i gummisektorn fick deltagarna i seminariet höra om ICEMs globala kampanj om kontraktsarbete och inhyrd arbetskraft, liksom exempel från olika industrier världen över.

Man beslöt att arbeta med ett särskilt projekt om utkontraktering i den latinamerikanska gummiindustrin.

3.2.3.2. Regionalt nätverk för gummiarbetarfack i Asien och Stilla-havsområdet

Tjugofem representanter för fackföreningar som organiserar gummiarbetare från Japan, Indonesien, Indien, Malaysia, Thailand och Vietnam träffades i Jakarta, Indonesien i oktober 2008 och man bildade där ICEMs fackliga nätverk för Asien och Stilla-havsområdet.

Mötet fokuserade på ICEMs globala och regionala företagsnätverk, liksom på globala ramavtal. Man diskuterade noggrant användningen av globala avtal som verktyg för organisering och man ansåg att företagsnätverk är nödvändiga instrument för att samordna solidaritet och informationsutbyte. Före mötet hade frågeformulär distribuerats och de rapporter från länderna som inlämnades utgjorde en ordentlig bakgrund till diskussionerna om situationen för facket i de olika länderna.

Ämnet nätverksarbete betonades när det gäller erfarenheter från andra ämnen, t.ex. kollektivförhandlingar, hälsa och säkerhet, sysselsättning och arbetsförhållanden i allmänhet. Toshiaki Hojo, ordförande för japanska Rubber Workers' Union Confederation (GOMU-RENGO), valdes till ordförande i det nybildade nätverket för gummiarbetare i Asien och Stilla-havsområdet.

Mötet antog också en åtgärdsplan för uppföljningsaktiviteter, bland annat regelbunden spridning av information och bevakning av multinationella företag på uppåtgående, t.ex. koreanska Hankook och Kumho samt Apollo från Indien. Ett viktigt ämne som också diskuterades var kontraktarbete och inhyrd arbetskraft, eftersom detta på mycket kort tid har blivit vanligare i den asiatiska gummiindustrin. Delegationerna beslöt att öka sina ansträngningar med denna utmanande fråga som den globala arbetarrörelsen står inför.

3.2.3.3. Regionalt nätverk för gummiarbetare i Centraleuropa

Under det senaste decenniet har multinationella däckföretag betraktat Centraleuropa som en investeringsutopi och har flyttat produktion och byggt ut fabriker i snabb takt. Amerikanska Goodyear investerade nyligen 100 miljoner USD i sin befintliga fabrik i Debica, Polen, medan japanska Bridgestone inlett konstruktionen av en andra fabrik i Polen.

I Ungern har sydkoreanska Hankook skapat en produktionsenhet och Bridgestones nya fabrik är nära produktionsstart. Indiska Apollo Tire har också en fabrik i Ungern. På samma sätt inledde Pirelli just en verksamhet i Slatina i Rumänien, där det italienska företaget har gått samman med Continental AG för tillverkning av stålkord.

Den här tillväxten i Centraleuropa för emellertid med sig vissa konsekvenser när det gäller arbetsförhållanden och facklig representation. Löner, arbetsförhållanden, föreskrifter om hälsa och säkerhet är också sämre än vad som är vanligt i västeuropeiska länder. Vid vissa nya fabriker förnekas arbetarna sina fackliga rättigheter eller så föredrar företagen fabriks- eller företagsbaserade fackföreningar.

Detta har lett till att ICEM uppmuntrar de nationella fackförbunden att ta itu med dessa förhållanden genom att skapa ett regionalt nätverk för gummifack. Fackliga ledare från Ungern, Slovakien, Rumänien och Slovenien samlades i Budapest den 8–9 april 2009 för att diskutera problemen och effekterna av den ekonomiska krisen. Mötet anordnades av ICEMs ungerska medlem, VDSz och fackliga representanter från Frankrike och Spanien samt ICEMs systerorganisation EMCEF deltog.

4. Stora konflikter och solidaritetsåtgärder sedan den förra världskonferensen

Sedan ICEMs senaste världskonferens för gummiindustrin i april 2006 i Istanbul, Turkiet, har gummiindustrin drabbats av ett antal konflikter och internationalen har engagerat sig i många solidaritetsåtgärder.

Här de viktigaste konflikterna och åtgärderna:

4.1. Storbritannien–Polen: Nedskärningar vid två Goodyearfabriker (april 2006)

Dagen innan ICEMs världskonferens för gummiindustrin inleddes i Istanbul tillkännagav Goodyear att man ämnade lägga ner två europeiska fabriker. Goodyear Dunlop skulle lägga ner produktionen i sin anläggning i Washington, Tyne and Wear, i Storbritannien med förlust av 585 arbetstillfällen. Ytterligare 39 jobb skulle försvinna i vid en av företagets andra fabriker i Wolverhampton, Storbritannien, som levererar komponenter till fabriken i Washington. Goodyear skulle också stoppa produktionen av cykeldäck i sin Polska fabrik i Debica med förlust av 320 arbetstillfällen. Goodyear skar totalt ner 1 500 jobb och genomförde besparingar i andra affärsenheter.

Delegaterna vid ICEMs världskonferens uttryckte allvarlig oro för den här planen. De stödde helhjärtat sina systerförbund i Storbritannien och Polen i deras kamp för medlemmarnas arbetsplatser.

4.2. Thailand: Kontraktsarbetare triumferar vid Goodyear (april–maj 2006)

Kontraktsarbetare vid Goodyear i Thailand vann en rättvisans seger genom ett beslut av landets arbetsmarknadskommission om återanställning av 18 kontraktsarbetare, av vilka vissa hade arbetat på ettårskontrakt i upp till 10 år. De avskedades när de försökte utöva kollektivförhandlingsrättigheter. Kontraktsarbetarna var medlemmar i Tire Makers Union, som är medlem i ICEM-anslutna Petroleum Chemical Federation of Thailand (PCFT).

Arbetarna som var sysselsatta med gummilager och lagerhållning i Goodyears 40 år gamla fabrik i Bangkok skulle återigen trycka på för kollektivförhandlingsrättigheter. En prövning av ärendet gjordes i en separat domstol den 26 april, men resultatet försenades av att en ny domare just utsetts till fallet.

Goodyear Thailand vägrade dock att återanställa de 18 kontraktsarbetarna som man avskedade året innan, trots ett beslut i en arbetsdomstol om att de måste göra det. Sexton av de 18 gick till arbetet på Goodyears däckfabrik i Bangkok den 2 maj, men ledningen vägrade dem tillträde.

Senare fick arbetarna brev om att företaget bestred domstolens direktiv och att det ämnade överklaga till Thailands centrala arbetsdomstol för att försöka få beslutet återtaget. "Domen är inte slutgiltig", stod det i breven, "inte förrän vi har prövat i alla arbetsdomstolar, och företaget kan för närvarande inte återanställa er."

ICEM fortsatte att utöva påtryckningar för att de thailändska gummiarbetarna skulle få permanent anställning.

4.3. USA Konflikt vid Continental (sommaren 2006)

Den tyska däcktillverkaren Continental AG, ödslade ingen tid när man avbröt förhandlingarna med att tillkännage att man lade ner en fackföreningsrepresenterad fabrik i USA. Trots ett erbjudande från United Steelworkers (USW) att skära ner arbetskostnaderna med 16 miljoner USD för att hålla igång en fabrik för bildäck och däck till lätta lastbilar i Charlotte, North Carolina, sade företaget att nedskärningarna inte var tillräckliga.

Cheferna marscherade därefter iväg från samtalen och utfärdade ett formellt brev där man uppgav att förhandlingarna hade strandat. Den 1 maj, dagen efter att ett kollektivavtal för 800 gummiarbetare gått ut, införde Continental ett nedskärningspaket för totalt 32 miljoner USD och tillkännagav att däckproduktionen i Charlotte skulle läggas ner helt och hållet i slutet av september.

Den 5 maj tog USW upp kampen vid företagets bolagsstämma i Hannover, Tyskland, för att försöka behålla jobben och rättvisan i Charlotte. USW fick hjälp av gummitillverkningsrepresentanter från IG BCE när det gällde planering och genomförande av en protest och sammankallande till en presskonferens där man avslöjade Contis hårda och plötsliga agerande.

Continental uppgav därefter att man inte längre skulle tillverka däck för bilar och lätta lastbilar vid fabriken i Kentucky. Nedläggningen, som genomfördes den 1 januari 2005, kostade 720 USW-medlemmar jobben. Men Continental uppgav att de inte behövde förhandla om avgångsvederlag eller andra förmåner till de avskedade arbetarna eftersom man behöll 100 arbetstillfällen i Mayfields gjutnings- och lageravdelningar.

Continental köpte fabriken i Mayfield på 1980-talet från General Tire Corp. Verksamheten sysselsatte en gång 2 400 gummiarbetare.

Continental eliminerade också 800 jobb för fackföreningsmedlemmar under sommaren genom att lägga ner däckfabriken i Charlotte, North Carolina. Företaget krävde 32 miljoner USD i kostnadsbesparingar från USW vid den här anläggningen, bland annat en 35-procentig generell sänkning av löner och förmåner för alla arbetare.

USW uttryckte sitt missnöje med Continental AG vid ett par demonstrationer. Continental dömdes av den amerikanska arbetsmarknadsstyrelsen för brott mot landets arbetslagstiftning när man vägrade kollektivförhandla med USW om ett nytt kontrakt för 800 arbetare i Charlotte. USW hade försökt uppnå ett nytt arbetsavtal och hålla Charlotte-fabriken igång genom att erbjuda företaget kostnadsbesparingar på 16 miljoner USD. Men företaget vägrade att överväga förslaget och den 1 maj tillkännagav man att all däckproduktion skulle upphöra vid fabriken.

I början av augusti uppmanade USW formellt USAs utrikesdepartement att inleda en undersökning om påstådda överträdelser av arbetsmetoder enligt riktlinjer från OECD. "Detta tyska företags uppförande och dess uppenbara tro att det kan kränka USAs lagar och OECDs riktlinjer utan att bestraffas är chockerande", skrev USWs ordförande Leo Gerard till OECDs nationella kontaktpunkt. "Den amerikanska regeringens fulla kraft och åtgärder från OECD borde utöva påtryckningar."

4.4. Mexico: Internationell solidaritet för Continental-kampen (oktober 2006)

Den 18–19 oktober samlades sju fackföreningar som representerar gummiarbetare vid Continental AG i sex länder i San Luis Potosi, Mexico, för att diskutera företagets metoder gentemot arbetarna på inbjudan av den oberoende fackföreningen SNTGTM i Mexico.

Konferensen resulterade i en deklaration om framtida arbete, däribland en aktionsdag vid Continentals globala arbetsplatser den 13 december 2006. Deklarationen omfattar en uppmaning till tyska IGBCE, som är det största fackförbundet för Conti-arbetare där, att genomföra ett möte med Continentals fackförbund för att arbeta för bildandet av ett globalt fackligt nätverk.

Fackliga aktivister från Argentina, Brasilien, Ecuador, Tyskland, Mexico och USA deltog i mötet i San Luis Potosi. Värdfacket beskrev hur ledningen vid fabriken avskedat vissa fackliga ledare, och att SNTGTM drog saken inför domstol i syfte att få dem återanställda. Trots att detta lyckades har facket varje år funnit det svårt att förhandla med företaget.

4.5. Thailand: Fallet med Goodyears thailändska kontraktsarbetare (november 2006)

En central arbetsdomstol i Thailand beslutade att Goodyear Thailands uppsägning av Chalom Kongnoks kontrakt var olagligt och beordrade företaget att återanställa honom och betala ut retroaktiv lön och förmåner för de senaste tio åren enligt kollektivavtalet.

Detta är ett av 16 fall som ICEMs medlemsförbund Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT) utrett när det gäller långvariga kontraktsarbetare sysselsatta i lager- och gummilageravdelningen vid Goodyears däckfabrik i Bangkok. De avskedades i oktober 2005 efter att ha försökt utöva sin lagliga rätt till kollektivförhandlingar.

ICEM har fortsatt att stödja PCFT och dess medlem på fabriksnivå, Tire Makers' Union, för dess rättmätiga kamp för fullständiga rättigheter och permanent anställning för alla kontraktsarbetare vid Goodyear Thailand Ltd.

Sjutton kontraktsarbetare i Bangkok vann en blandad seger den 20 november efter ett beslut av en central arbetsdomstol om ett fall som inträffade nästan tre år tidigare. Goodyear Thailand Ltd. beordrades att betala ut mer än ett års retroaktiv lön till de 17, som avskedades av det amerikanska företaget i oktober 2005 när de försökt utöva sin legitima rätt till kollektivförhandlingar.

Trots att flera av de 17 kontraktsarbetarna arbetat på Goodyears däckfabrik ända sedan 1996 beslöt domstolen att retroaktiv lön endast skulle tilldelas dem från den dag då det befintliga kollektivavtalet vid fabriken trädde i kraft, nämligen augusti 2004, fram till dagen för deras avskedande. Arbetarnas representant, Tire Makers' Union, tillhör ICEM-anslutna Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT), och man har övervägt ett överklagande av beslutet. Goodyear har överklagat beslutet.

4.6. USA Goodyear-strejk och kollektivavtal (december 2006)

Den 86 dagar långa strejken som genomfördes av medlemmar i United Steelworkers (USW) vid 12 fabriker ägda av Goodyear Tire and Rubber Co., avblåstes den 29 december efter att gummiarbetarna röstat med en marginal på två till en för att godkänna ett nytt avtal med USAs största däckproducent. USW tillkännagav att 10 000 av 14 000 strejkande fackmedlemmar

röstade i en sluten omröstning och att en majoritet av medlemmarna vid alla 12 lokalavdelningar godkände det nya treårsavtalet.

Ca 200 USW-medlemmar vid fyra gummitillbehörsfabriker i den kanadensiska provinsen Ontario röstade om ett separat kontraktförslag. Både de amerikanska och kanadensiska Goodyear-arbetarna hade strejkat sedan den 5 oktober 2006.

Strejken i USA handlade om hälsovård och anställningstrygghet. USW fick en garanti från Goodyear att företaget skulle investera 550 miljoner USD i de 12 fabrikerna under de följande tre åren.

Goodyear tillkännagav under strejken att man skulle lägga ner en däckfabrik i Tyler, Texas 2007 och därmed friställa 1 100 arbetare. USW och Goodyear kom under samtal i december överens om att nedläggningen inte skulle genomföras förrän 2008 och facket fick rejäla engångsbetalningar för pensioner, höjda avgångsvederlag och sjukvårdsförsäkring för arbetarna i Texas, i hela två år efter nedläggningen av den däckverksamheten. Man fick också en garanti för att framtida tillverkning av sådana däck skulle ske i en fabrik som varit med i strejken.

12-veckorsstrejken utmärktes av att företaget kringgick facket och vädjade direkt till USW-medlemmarna om att de skulle överge arbetsnedläggningen och återvända till arbetet. Men det fanns få avhoppare bland de nära 15 000 strejkande och detta tvingade utan tvivel Goodyear att kompromissa med sina ursprungliga krav.

4.7. Australien: Bridgestone-konflikt (juni 2007)

Efter ett svårt förhandlingsår, med bland annat arbetskonflikter under våren och påföljande tredagarslockouter från företaget, godkände 500 däckarbetare vid Bridgestones Salisbury-fabrik nära Adelaide i södra Australien det japanska företags villkor.

Arbetare från tre fackföreningar godkände med minsta möjliga marginal – 240 mot 225 – ett nytt treårsavtal. Avtalet, som kom ca tio månader efter att det tidigare avtalet löpte ut, gav arbetarna 6 % löneförhöjning från maj 2007 till maj 2010, med möjlighet till bonus.

Ca 450 arbetare i produktionen representerades av ICEM-anslutna Liquor, Hospitality, and Miscellaneous Union (LHMU), medan de flesta underhållsarbetarna representerades av Australian Manufacturing Workers' Union (AMWU), som också är ansluten till ICEM. Elektriker vid Salisbury representerades av Communications, Electrical, and Plumbing Union (CEPU).

Bridgestone utnyttjade den fulla tyngden av den australiska WorkChoices-lagen från 2005 för att driva igenom sina hårda förhandlingskrav. Arbetarna hade genomfört fyra arbetsnedläggningar och en övertidsblockad sedan mars. Företaget straffade arbetarna för fackets åtgärder genom att anlita kontraktarbetare för underhållsarbete och elektriska arbeten, och tog till offensiven med hjälp av WorkChoices genom att införa tre dagar långa, obetalda lockouter.

4.8. Sydafrika Strejk i däckindustrin (augusti 2007)

En månadslång strejk avslutades i den sydafrikanska däcksektorn, där 6 000 medlemmar i ICEM-anslutna National Union of Metalworkers of South Africa (NUMSA) deltog. Strejken omfattade arbetare från sex stora däckfabriker, däribland Goodyear och Continental i Port Elizabeth, Dunlop i Durban och Ladysmith och Bridgestone i Port Elizabeth och Brits, North West.

Strejken avblåstes efter att facket uppnått ett historiskt avtal med den sydafrikanska arbetsgivarorganisationen South African Employers' New Tire Industry Association.

Treårsavtalet gav fackmedlemmarna viktiga fördelar. Löneökningarna fastslogs till 8 % för första året och 7,5 % för det andra och tredje året. Andra förmåner som uppnåddes omfattar färdighetsbaserad utvecklingsklassificering, fem månaders mammaledighet, en årlig semester på 15 arbetsdagar och en höjning på 10,5 % av arbetsgivarens bidrag till sjuk- och pensionskassan. Man kom godkände också ytterligare ett viktigt NUMSA-krav, nämligen att avskaffa användningen av arbetskraftsmäklare.

Goodyear i Port Elizabeth gick dessutom med på att införliva 100 kontraktsarbetare i sin fasta personal, av totalt 250 som anlitats på kontrakt. En gemensam process för att fasa in de återstående 150 kontraktsarbetarna skulle inledas.

4.9. Slovenien: Kontrakt vid Goodyear (september 2007)

ICEM-an slutna Chemical, Non-Metallic, and Rubber Workers' Union (KNG) i Slovenien och Sava-ledningen för Goodyear Tire and Rubber Co. vid Kranj gjorde upp om lönevillkor vid en däckfabrik under sommaren, men det nya kontraktet behövde fortfarande bevakas. En fråga var hur ledningen följde – eller snarare inte följde – skrivningar som nyligen fördes in i kollektivavtalet.

Utöver att få en löneökning på 90 euro i månaden gick de 900 arbetarna med på en plan för att minska sjukfrånvaron i utbyte mot en rejäl bonusplan. Ledningen har inte genomfört den här planen på rätt sätt och har även försummat andra aspekter av det nya avtalet. Ledare på verkstadsgolvet vid däck- och verkstadsfabrikerna i Kranj, Goodyears bästa verksamhet i Öst- och Centraleuropa, och KNGs Andrej Zorko var otåliga för att ledningarna skulle börja tillämpa det nya kollektivavtalet.

4.10 Europa: Michelins omstruktureringsplan (oktober 2007)

Michelin har tillkännagivit en omfattande global fyraårsplan för omstrukturering under namnet l'Horizon 2010. Planen ska sänka kostnader med över 2 miljarder USD fram till 2010, öka rörelsemarginalen med över 10 % och uppnå en årlig tillväxt på 3,5 %.

Den skulle också kosta 12 000 jobb, nästan två tredjedelar av dessa i Frankrike, Spanien och Italien. Horisonten är mycket blek och knappt synlig för Michelins europeiska arbetare.

I Frankrike har fackförbundet CFDT uttryckt djup oro över det franska företagens plan att lägga ner företaget Pneumatiques Kleber, en däckfabrik för personbilar och lätta lastbilar i Toul. Fabriken ligger i Meurthe-Moselle nära Metz. Michelin tänker lägga ner den 47 år gamla fabriken 2009, och 800 arbetstillfällen försvinner.

I Spanien har CC.OO-fackföreningar genomfört en omröstning bland 5 500 Michelin-arbetare vid tre däckfabriker om en föreslagen plan som är kopplad till l'Horizon 2010. Planen godkändes med en marginal på strax under två till ett, men hälften av arbetarna påverkas av en omstrukturering av jobben. Även om förändringar i skiften var genomförda fick de spanska facken behålla 35-timmarsveckan och antalet arbetsdagar kommer inte att överstiga 198 om året.

Däckfabrikerna är Michelins bil- och traktordäckfabrik i Valladolid, en fabrik för bil- och konstruktionsdäck i Vitoria och en fabrik för lastbils- och bussindustrin i Arande de Duero. Fabrikerna ligger i norra Spanien. Arbetare vid en fjärde däckfabrik i Lasarte, nära Bilbao och nära Biscayakusten, fick försäkringar om att Michelin ska investera 73 miljoner USD för att producera förstklassiga däck för sportmotorcyklar.

I Italien inledde fackföreningarna FILCEM-CGIL, FEMCA-CISL och UILCEM-UIL i juni protester för att skydda 5 500 jobb vid fyra produktionsanläggningar i närheten av Turin, tre logistikanläggningar och ett försäljningscenter i Milano. Facken har krävt att det multinationella bolaget inleder nyinvesteringar i landet, och har uppmanat Italiens departement för ekonomisk utveckling att närmare undersöka frågor som kan underlätta investeringar.

Michelins ambitiösa fyraåriga omstruktureringsplan omfattar en minskning av inventarierna till under 16 % av nettoförsäljningen för att frigöra kassaflöden och investeringar på ca 650 miljoner USD om året i kapitaliseringsprojekt, av vilka nästan alla kommer att genomföras i Östeuropa, Asien och Latinamerika.

Utöver Europa har arbetare i andra länder fått känna på arbetsnedskärningar och fabriksnedläggningar. I början av 2007 lade det franska företaget ner en däckfabrik i Port Harcourt i Nigeria, vilket ledde till att Nigerias tjänstemannafederation Trade Union Congress (TUC), sade att man "undrar varför (Michelin) bara vill försvinna från landet, orsaka elände och svårigheter för före detta anställda som inte var beredda på förtidspension." Michelin hade drivit fabriken i 30 år och den sysselsatte 1 200 personer.

I Nordamerika lade Michelin ner en organiserad fabrik i Kitchener, Kanada 2006. Nedläggningen kostade 1 100 arbetstillfällen i provinsen Ontario. United Steelworkers (USW) protesterade flera gånger mot nedläggningen, bland annat genom en massdemonstration när fabriken maskiner auktionades ut i maj 2007.

Samma månad tillkännagav Michelin i Storbritannien att man upphörde med sin pensionsplan för 4 000 gummiarbetare vid tre fabriker och en logistikcentral. Företaget sade att arbetarna skulle flyttas till en pensionsförsäkring med fastställt belopp från och med januari 2009. För tre år sedan avslutade Michelin pensionsplanen för alla nyanställda vid sin verksamhet i Storbritannien.

4.11 Frankrike: Goodyears plan för omorganisation av arbetstider (november 2007)

Franska gummiarbetare vid Goodyear-Dunlops tvillingfabriker i Amiens förkastade företagets omstruktureringsplan som skulle öka arbetstiden. Vid en omröstning sade arbetarna vid de två fabrikerna, sammanlagt 2 700 personer, "nej" till det amerikanska företagets plan att minska veckorotationsteamerna från fem till fyra och skära ned alla arbetares helglön med 10 %.

Alla stora franska fackföreningar vid fabrikerna, bland andra ICEM-anslutna CFDT, rekommenderade arbetarna att avvisa planen, och efter omröstningen uppmanade de till att snabbt återuppta en dialog för att omarbete omstruktureringsplanen.

Goodyears plan skulle också eliminera 450 arbetstillfällen under tre år genom naturlig avgång. Företaget vill omorganisera fabrikerna i norra Frankrike i syfte att genomföra en moderniseringsplan för 52 miljoner euro för att kunna producera högprestandadäck. Omorganisationen skulle dock öka arbetstiden genom skiftbyten var åttonde dag. Om arbetarna hade godkänt planen skulle även helgarbetet öka, från 28 till 35 timmar.

4.12 Ungern: Hankook erkänner inte längre facket (december 2007)

2006 fick sydkoreanska Hankook stora bidrag för utveckling och utbildning från den ungerska staten när man byggde en däckfabrik för personbilar och lätta lastbilar i Dunaujváros, söder om Budapest. Ett år senare och flera månader efter produktionsstarten betalade företaget tillbaka med brott mott arbetslagstiftningen och uppenbar diskriminering av fackanslutna.

Världens sjunde största däckproducent fick betala böter för brotten mot arbetslagstiftningen, fick stora delar av sina bidrag återtagna av den ungerska staten, och avskedade en ledare för VDSz Tire Manufacturing Workers' Union, och vägrade också att förhandla med ICEM-anslutna Federation of Chemical, Energy, and General Workers' Unions (VDSz).

Sedan produktionsstarten i början av året har företaget kringgått EUs arbetsnormer och har brutit mot ILOs konventioner vid sin däckfabrik som producerar 28 500 enheter om dagen och som nu sysselsätter 800 arbetare. Hankook Tire Magyarorszag Kft. har befunnits skyldiga till eller anklagats för att inte betala ut övertidsersättning, ohygieniska arbetsförhållanden, att ha tvingat fram en sexdagarsvecka före en två dagar lång ledighet, gjort arbete obligatoriskt under allmänna helgdagar, förhört arbetare om deras lagliga rätt att ansluta sig till en fackförening och att illegalt avskeda arbetare.

Utöver de ungerska bidragen för att komma igång med produktionen vid fabriken utnyttjade Hankook bistånd från EU-kommissionen för nästan 100 miljoner euro. Företaget har återgäldat genom att betala böter för att illegalt ha anställt 32 koreanska arbetare och för att ha missat deadlines för anmälan av anställda till socialförsäkringsprogram.

Vid ICEMs 4:e världskongress den 22–24 november i Bangkok, antogs enhälligt ett solidaritetsuttalande som ett svar på Hankook Tire Hungary Ltd:s pågående brott mot arbetares rättigheter.

4.13 Liberia: Certifiering av en laglig Firestone-fackförening (december 2007)

ICEM lovordade beslutet av Liberias högsta domstol att certifiera Firestone Agriculture Workers' Union of Liberia (FAWUL) som förhandlingsrepresentant för arbetare vid Firestones gummiplantage i Harbel.

ICEM anslöt sig till amerikanska United Steelworkers (USW) uttalande om högsta domstolens beslut. USW har stött plantagearbetare vid Firestone när de har bildat sin demokratiska fackförening. ICEM anslöt sig också till USW i uppmaningen till Bridgestone/Firestones ledning att inleda uppriktiga kollektivförhandlingar med FAWUL.

Tidigare hade en rejäl majoritet av ca 5 000 plantagearbetare röstat för ICEM-anslutna FAWUL. Liberias arbetsmarknadsdepartement övervakade valet och en särskild valkommitté övervakade den slutna omröstningen.

Efter att certifieringen av FAWUL försenats flera gånger, skrev ICEM till Liberias president, Ellen Johnson Sirleaf: "Vi skriver för världens alla fria fackföreningars räkning och uppmanar er att använda ert inflytande över den liberiska regeringen för att erkänna Firestone Agriculture Workers' Unions legitimitet. Vi insisterar på att ni certifierar de valda ledarna för FAWUL och säkerställer att den lokala ledningen vid Firestones plantage genomför fullständiga och meningsfulla kollektivförhandlingar med facket."

4.14 USA: Tvist om Continental-avtal om hälsovård för pensionärer (april 2008)

Continental Tire of North America gick med på förlikning efter en stämning av ICEM-anslutna United Steelworkers (USW) beträffande inbetalningar till en sjukförsäkringsfond för pensionerade arbetare. USW tillkännagav den 15 april att företaget har samtyckt till inbetalningar på 158 miljoner USD till fonden, vilket säkerställer att 2 300 pensionerade och ca 100 aktiva arbetare får nödvändig sjukförsäkring under sin pension.

Efter att ha lagt ner tre däckverksamheter i USA 2006, satte Continental ett tak på 3 000 USD per arbetare för sin andel av pensionärers sjukförsäkring. Detta innebär att vissa pensionerade arbetare skulle betala hela 1 000 USD i månaden för att behålla sin täckning.

I april 2007 stämde USW företaget och hävdade att Continentals ensidiga förändring av pensionerade arbetares sjukförsäkring stred mot amerikansk lag. I slutet av juli 2007 beslutade en amerikansk federal domstol i en summarisk dom att företaget på ett otillbörligt sätt hade sänkt förmånerna som ingick i kollektivavtalet för pensionerade arbetare och deras makar. Domslutet fastslog att företaget, när man inte kunde driva igenom sina villkor vid kontraktssamtal med USW, ensidigt och illegalt börjat införa dessa villkor.

Continental överklagade domen men förlikningen på 158 miljoner USD med facket innebär att det är slut på ytterligare processer.

Det datum då den nyligen fastställda förlikningen börjar gälla, ska företaget göra inbetalningar till Voluntary Employee Benefit Association, som uteslutande ska användas till sjukförmåner för pensionerade arbetare. Inbetalningarna omfattar ett direkt belopp på 40 miljoner USD; 3 miljoner USD i kompensation till dem som stämningen gällde för perioden 2007 när företagets tak på 3 000 USD gällde; 21 miljoner USD i sju årliga delbetalningar; och utbetalningar av sjukförmåner för pensionärer på ca 94 miljoner USD under 20 år.

4.15 Turkiet: Strejk och kollektivavtal i däckindustrin (juni 2008)

En 14-dagarsstrejk med 4 000 medlemmar i ICEM-anslutna Lastik-İş i Turkiet har avblåsts och arbetarna vid tre multinationella gummiföretag återgått till arbetet.

Strejken avslutades när facket och de tre arbetsgivarna, som gemensamt representerade industrin i samtalen, skrev på ett tvåårsavtal. Företagen var Goodyear Tire & Rubber Co., Bridgestone Brisa Sabanci och Pirelli.

De två sidorna enades om en löneökning på 14 % för 2008 och en ökning motsvarande den turkiska inflationen för 2009. 2007 var den turkiska inflationen 8,39 % och förväntas överstiga detta i år. Lastik-İş hade sökt en löneökning på 12 % för de första månaderna 2008, med ökning motsvarande inflationen var sjätte månad till och med 2009.

Alla sociala förmåner kommer också att höjas med inflationstakten under arbetskontraktets livslängd. ICEM betraktar det turkiska gummiavtalet 2008–2009 som en viktig bedrift, med tanke på att löneökningar och förbättrade sociala förmåner hindrades i slutet av 1990-talet och de första åren det här århundradet på grund av ett strejktörbundet som införts av den turkiska regeringen.

4.16 Spanien: Michelins asbestfall (juni 2008)

De sju fackföreningar som representerar över 3 000 arbetare vid en av Michelins däckfabriker i den nordspanska provinsen Alava har gått samman bakom en kamrat som drabbats av mesoteliom. Facken har skickat en uppmaning till både företaget och det regionala arbetarskyddsinstitutet om att spåra närvaron av asbest i fabriken 42-åriga historia.

Michelinfabriken ligger i staden Vitoria och tillverkar dagligen 26 000 däck till personbilar och tung utrustning. I början av juni återupptog den regionala myndigheten för hälsa och säkerhet en undersökning efter att en arbetare som var anställd hos Michelin i 30 år diagnostiserats med en cancer som orsakas av exponering för asbest.

Arbetsplatsrepresentanter från ICEM-anslutna CCOO och UGT fick med sig fem andra fackföreningar i uppmaningen att bringa klarhet i vad sjukdomen orsakats av. Michelin förnekar att man för närvarande använder eller förvarar någon form av asbest på fabriken, men företaget importerade tidigare produkten för att isolera fabriken värmerör.

Arbetarna i Vitoria har skickat en solidaritetsyttring till den drabbade arbetaren genom sina fackliga representanter, och har förbundit sig att genomföra frivilliga tester på andra arbetare och att hjälpa till med utredningen på alla sätt de kan.

4.17 Frankrike: Omstruktureringsplan godkänns vid Goodyear (juni 2008)

I en sluten omröstning godkändes en omstrukturering av arbetstiderna vid Goodyear-Dunlops tvillingfabriker i Amiens synbarligen av arbetarna den 27 juni, men ärendet är fortfarande kontroversiellt eftersom majoritetsfacket – CGT – bojkottade omröstningen.

I omröstningen, som bevakades av den regionala arbetsförmedlingen, accepterade 72,8 % av gummiarbetarna företagens sociala plan som dels skulle minska veckorotationsteamerna från fem till fyra och dels införa andra kostnadsbesparande åtgärder avseende helgarbete. Strax över 54 % av de 2 700 arbetarna vid de södra Dunlop- och norra Goodyear-fabriken röstade om omstruktureringen, som också syftar till att integrera arbetet i de två fabriken.

Omstruktureringen av arbetstiden, som var tänkt att införas den 1 januari 2009 enligt omröstningen, förhindrar också att 402 personer avskedras. Den gör även att Goodyear under de närmaste tre åren investerar 52 miljoner euro i moderniseringar för att kunna producera högprestandadäck.

ICEM-anslutna CFDT stödde den omförhandlade sociala planen, medan CGT uppmanade sina medlemmar att bojkotta omröstningen. En första plan på en omröstning i november 2007 misslyckades eftersom 65 % avvisade den.

4.18 Iran: Strejk vid Kiyon Tires (juli 2008)

Gummiarbetare vid Kiyon Tire i Chahardangeh, Iran, har fortsatt protestera mot obetalda löner. Den 16 juli inledde ca 600 arbetare vid fabriken en strejk och protesterna eskalerade när de strejkande började sticka delar av fabriken i brand.

Den 22 juli skanderade de regeringsfientliga slagord utanför en ledningsbyggnad i Chahardangeh, en förort väster om Teheran, och arbetarna hotade att förlägga nästa protest vid Irans parlament.

Den 12 april vidtog 1 000 arbetare vid Irans största gummifabrik stridsåtgärder eftersom deras löner inte utbetalats på fem månader. Då körde den repressiva statliga säkerhetsstyrkan in bulldozers bland demonstranterna och arresterade alla 1 000 med hjälp av elbatonger. De flesta kvarhölls i 36 timmar, medan ca 100 strejkledare hölls kvar längre. De släpptes till slut, men som villkor för sitt frisläppande tvingades arbetsplatsledarna att underteckna uttalanden om att de inte skulle protestera igen.

Mer aktuella protester gäller en handplockad ledningsgrupp som rapporteras betala för låga löner eller helt och hållet inte betalar alls. Kiyan, som tidigare hette Alborz Tire Mfg. Co., etablerades 1958 som ett joint venture tillsammans med det amerikanska företaget Goodrich Co. 1979 blev det en del av statliga National Iranian Industries, innan det såldes till privata iranska investerare 1994.

4.19 Liberia: Historiskt första kollektivavtal vid Firestone (augusti 2008)

Efter fyra månader med uppriktiga förhandlingar mellan ICEM-anslutna Firestone Agricultural Workers' Union of Liberia (FAWUL) och ledningen för Firestones gummiplantage i den västafrikanska nationen uppnådde de två sidorna den 27 juli ett historiskt treårigt kollektivavtal.

Den 6 augusti undertecknades kontraktet, som är det första mellan de två parterna och gäller över 4 500 arbetare. Två dagar senare informerade FAWULs ledningsgrupp och tjänstemän från den nyligen sammanslagna Liberian Labour Congress president Ellen Johnson Sirleaf om avtalet.

Kontraktet kommer sju månader efter att den högsta domstolen i Liberia beslöt att facket var Firestone-arbetarnas legitima förhandlingsrepresentant. I juli 2007 besegrade FAWUL en mångårig gul fackförening i ett internationellt övervakat val. Valet skedde efter ett mödosamt projekt för facklig uppbyggnad för plantagearbetarna av amerikanska United Steelworkers (USW) som ledde till att plantagen nu har en fri och demokratisk fackförening.

Kontraktet ger gummitappare en retroaktiv löneökning från januari 2007 på 24 % fördelad över kontraktets längd. För andra arbetare realiserade man 21 %, bakdaterat till samma datum, vilket innebär att alla arbetare vid plantagen får en retroaktiv löneökning för 19 månader.

Man kom överens om en 20 % sänkning av gummiträdkvoten, vilket innebär att varje arbetare kommer att tappa 150 färre träd. FAWUL och plantageledningen kom också överens om ett mekaniserat system för transport av naturgummi från vägar till vägningsstationer vilket befriar arbetarna från de 60–70 kg tunga hinkar som de tvingades bära långa sträckor.

När det gäller sociala förbättringar kommer Bridgestone-Firestone att bygga nya gymnasieskolor, en på själva plantagen och den andra i det närbelägna samhället Harbel. Studenter kommer att kunna gå i skolan gratis fram till årskurs 12. Tidigare var utbildningen gratis fram till 9:e årskursen.

4.20 Argentina: Däckvist och avtal (september 2008)

En sex månader lång gummiarbetarkonflikt i Sydamerika, med ca 4 000 arbetare representerade av ICEM-anslutna Sindicato Unico del Neumático Argentina (SUTNA), avblåstes när arbetarna godkände ett kontrakt som förhandlats fram. Den avslutades på villkor som genomdrivits av landets arbetsmarknadsdepartement genom obligatorisk förlikning.

Sutna och ledningsrepresentanter från Bridgestone-Firestone, Pirelli och argentinska FATE accepterade en löneökning på 28 % som fastställdes av departementet, plus återanställning för många av de 214 arbetare i de tre företagen som avskedades under stridsåtgärderna i juli. Andra accepterade kompensation enligt de villkor som fastställts i den lösning som regeringen förhandlat fram.

Avtalet gällde en löneökning på 15 % som är bakdaterad till 1 juli 2008 och ytterligare 13 % den 1 december, men bygger på löner som gällde i juni 2008. Dessutom ska ett bidrag på 1 800 pesos att betalas i tre utbetalningar: 1 000 pesos vid kontraktets undertecknande, 400 pesos i slutet av oktober och ytterligare 400 pesos i mars 2009.

Den ivriga och högljudda tvisten som började när ett tidigare avtal löpte ut den 1 april 2008, kulminerade den 24–25 juli med en 48 timmar lång strejk under vilken de 214 avskedades. När företagen vägrade att återanställa arbetarna inleddes en obegränsad strejk den 25 augusti. Den avbröts inte förrän arbetsmarknadsdepartementet utdömde obligatorisk förlikning.

ICEM utfärdade en varning till sina medlemmar i gummisektorn och bad om stöd för facket och dess krav på löneökningar på 35 %. I juli och augusti gick också flera fackförbund och organisationer i civilsamhället i Argentina ut på gatorna till stöd för SUTNA och gummiarbetarna.

4.21. Brasilien: Bridgestone/Firestone-tvist (mars 2009)

Bridgestone/Firestone Brazil, med bas i Santo André – São Paulo, sysselsätter ca 3,500 arbetare, har inlett samtal med São Paulo Rubber Union för att eliminera ett fjärde skift. Företaget ville stoppa det kontinuerliga produktionssystemet som kallas 6 x 2 (sex dagar på, två dagar av skiftet) – som krävde 4 grupper av arbetare – till ett nytt system, 6 x 1, vilket endast kräver tre skift. 500 arbetare skulle avskedas för att sätta den här planen i verket. Företaget planerar att minska arbetstiden och därmed månadslönerna för de arbetare som fortsätter arbetet.

Enligt brasiliansk arbetslagstiftning måste företaget samtala med facket när det gäller kollektiva avskedanden och försöka hitta alternativ, som ibland omfattar kollektivsemester. Företaget sade att man sedan förra november skickat hundratals arbetare på semester och att det inte fanns någon annan möjlighet än att dra in arbetstillfällena.

ICEM-an slutna São Paulo Rubber Workers Union bad om stöd med att fördöma den här dramatiska situationen. ICEMs globala Bridgestone-nätverk stödde arbetarna och facket genom att skicka protestmeddelanden till den lokala ledningen.

4.22 Tyskland–Frankrike: Continental skär ner arbetstillfällena (april 2009)

Arbetarnas representanter på Continental AG träffades i Hannover, Tyskland och antog en gemensam deklaration där man motsätter sig de nästan 2 000 avskaffade arbetstillfällena i Hannover och Clairoix, Frankrike. I uttalandet kallar man nedskärningarna "moraliskt förkastliga" och säger att båda fabriker rapporterade enastående ekonomiska resultat 2008.

Företaget använder den ekonomiska krisen som ursäkt för att lägga ner de två fabriker, och uttalandet säger att Continentals beslut att stänga de två fabriker saknar ekonomisk grund. Man kallar också Continentals beslut "ett enormt förbrukande av tillit" mot hängivna arbetare och uppmanar den tyska leverantören av däck och bildelar att återkalla beslutet.

Den gemensamma deklARATIONEN lovade också att ta upp dessa frågor vid Continentals bolagsstämma den 23 april i Hannover.

I mars sade Continental, som har sin bas i Hannover, att man skulle lägga ner en däckfabrik i Clairoux och friställa 1 120 franska arbetare, samt lägga ner den kommersiella däckfabriken i Hannover-Stöcken vilket kostar ytterligare 780 arbetare jobbet. Tillkännagivandet skapade ett ramaskri från tjänstemän i toppen av både den tyska och den franska regeringen, däribland Tysklands förbundskansler Angela Merkel och den franske finansministern Christine Lagarde samt Raymond Soubie, som är rådgivare i samhällsfrågor till president Nicolas Sarkozy.

Arbetarna vid båda fabrikerna har genomfört flera häftiga protester de senaste veckorna, och de franska gummiarbetarna har demonstrerat i Paris. Continentals beslut i mars kräver också nedskärningar i en fabrik i Puchov, Slovakien.

Uttalandet som utfärdades av arbetarnas representanter gjordes av alla franska fackförbund, de tyska förbunden IG BCE och IG Metall, Jörg Schustereit, ordförande i företagsrådet och Werner Bischoff från IG BCE som är medlem av Continentals tillsynsråd.

4.22 Thailand: Michelins lockout (april 2009)

ICEM har ingripit i en vedergällningstvist av franska Michelin vid en stor däckfabrik vid namn Laem Chabang i provinsen Chonburi, Thailand. Den globala fackliga federationen tog tillsammans med det franska medlemsförbundet CFDT upp ärendet med Michelins europeiska företagsråd och Michelins gruppchef Jean-Dominique Senard vid ett möte i Vitoria-Gasteiz, Spanien, den 31 mars.

Situationen i Thailand är allvarlig. Den 25 mars lockoutade den lokala ledningen 383 arbetare från deras arbeten efter att de vägrat att dra tillbaka sina namn från en skrivelse som inlämnats två veckor tidigare. Skrivelsen uppmanade ledningen att inte ensidigt införa lönesänkningar på 13 % och att konsultera arbetarnas representanter om effekterna av nedgången på däckmarknaden.

Skrivelsen uppmanade också företaget att söka efter lösningar tillsammans med arbetarna och inte ensidigt diktera villkoren. Man bad också Michelins ledning i Laem Chabang att upphöra med att tvinga arbetarna att skriva under godkännanden av lönesänkningarna och att sluta med att bestraffa de arbetare som inte skrev under.

Michelins chefer svarade med att stänga av åtta arbetarrepresentanter och att genomföra en lönesänkning med 35 % för arbetare som vägrade att bestrida skrivelsen. De minskade också den årliga semestern till sex dagar. Därefter – den 25 mars – lockoutade man 383 av de 458 arbetare som undertecknat skrivelsen.

Däckarbetarna hade försökt organisera sig i ICEM-anslutna Petroleum and Chemical Workers' Federation (PCFT) sedan februari, den andra gången på tio år som personal vid Laem Chabang har försökt att organisera sig fackligt.

Fabriken sysselsätter 1 500 personer och tillverkar däck till personbilar och lätta lastbilar. Michelin har två andra däckfabriker i Thailand, Nong Khae-fabriken i Saraburi, som sysselsätter 1 300 arbetare och Phra Padaeng-fabriken i Samut Prakarn, där 1 500 thailändska arbetare är sysselsatta. Den senare är fackligt ansluten till PCFT, som har ett starkt fackligt medlemskap.

De tre fabriker ägs till 90 % av Michelin, och den återstående andelen ägs av Siam Cement Group.