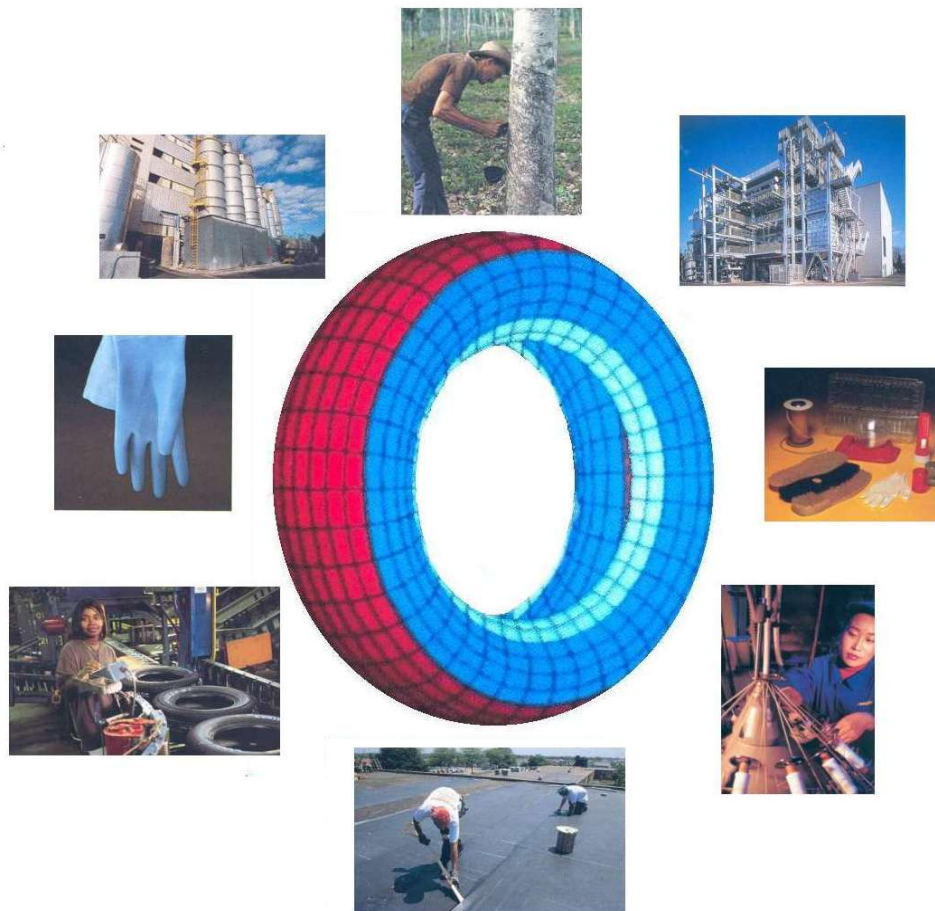


# ICEMs VÄRLDSKONFERENS OM GUMMIINDUSTRIN

São Paulo, Brasilien  
28–29 oktober 2002



**Rapport om den globala gummiindustrin**

September 2002





## *Innehåll*

### **DEL 1**

#### **DEN GLOBALA GUMMIINDUSTRIN:**

**PROGNOSER, STRUKTUR OCH FÖRETAGSSTRATEGIER .....1**

**A. PRODUKTION OCH EFTERFRÅGAN PÅ GUMMI.....1**

**Tabell 1: Konsumtion av elastomerer (naturligt + syntetiskt gummi) 1990–2002 .....1**

**Produktion av naturgummi: Framtida turbulens? ..... 2**

**Däck: Följer bilarna ..... 2**

**Tabell 2: Tillväxt för personbilsdäck 2000–2005 ..... 3**

**B. INDUSTRINS STRUKTUR:..... 3**

**FÖRETAGSSTRATEGIER: MARKNADER ..... 4**

**Diagram 1: Den globala däckmarknaden..... 5**

**FÖRETAGSSTRATEGIER: PRODUKTION ..... 7**

**C. FÖRETAGSDYNAMIK ..... 9**

**Företagsledning..... 9**

### **DEL 2**

#### **ARBETAREN I DEN GLOBALA GUMMIINDUSTRIN**

**FÖRETAG, ARBETARE, FACKFÖRENINGAR OCH SOLIDARITETSAKTIONER.....11**

**A. FÖRETAGSSTRATEGIER: ARBETSKRAFT .....11**

## **B. GUMMIARBETARNA OCH DERAS FACKFÖRENINGAR:**

<b>En undersökning bland ICEMs medlemmar om sysselsättningen i den globala gummiindustrin.....</b>	<b>13</b>
<b>Tabell 3: Rapporterad sysselsättning i gummiindustrin .....</b>	<b>14</b>
<b>Fackanslutningen i den globala gummiindustrin .....</b>	<b>14</b>
<b>Tabell 4: Antal medlemmar i de rapporterade gummiindustrifacken.....</b>	<b>15</b>
<b>Löner.....</b>	<b>16</b>
<b>Tabell 5: Genomsnittliga bruttolöner i utvalda länder.....</b>	<b>17</b>
<b>Arbetstid, semester och pension .....</b>	<b>18</b>
<b>Tabell 6: Arbetstider i gummiindustrin .....</b>	<b>19</b>
<b>Tabell 7: Semesterdagar och pensionsålder i gummiindustrin .....</b>	<b>20</b>
<b>Hälsa, säkerhet och miljö.....</b>	<b>21</b>
<b>Tabell 8: Viktiga frågor om hälsa, säkerhet och miljö .....</b>	<b>21</b>
<b>Tabell 9: Riskgrupper .....</b>	<b>23</b>
<b>Viktiga problem för gummiarbetarfacken.....</b>	<b>25</b>
<b>Problem med multinationella bolag .....</b>	<b>26</b>
<b>C. ICEMs SOLIDARITETSAKTIONER .....</b>	<b>27</b>
<b>Globala avtal .....</b>	<b>27</b>
<b>Globala fackliga nätverk .....</b>	<b>27</b>
<b>Solidaritetsaktioner .....</b>	<b>27</b>
<b>Globalt avtal – Freudenberg .....</b>	<b>27</b>
<b>Globala fackliga nätverk .....</b>	<b>29</b>
<b>Solidaritetsaktioner .....</b>	<b>29</b>

# DEL 1

## DEN GLOBALA GUMMIINDUSTRIEN: PROGNOSER, STRUKTUR OCH FÖRETAGSSTRATEGIER

Den globala gummiindustrin omfattar tre grundsegment: produktion av naturligt och syntetiskt gummi, däck samt övriga gummiprodukter. Produktionen av råmaterialet – naturligt och syntetiskt gummi – är därför den grundläggande indikatorn för den globala industrins aktuella status och tillstånd. Eftersom mellan 60 % och 70 % av den totala gummiproduktionen förbrukas i däcktillverkningen är denna produktion den näst viktigaste indikatorn för hela industrin.

### A. PRODUKTION OCH EFTERFRÅGAN PÅ GUMMI

Eftersom aktiemarknader och media bygger på omedelbar spekulering och tillgång till löpande "nyheter", koncentrerar de sig på kvartalsvis och årsvis resultatindikatorer i sin rapportering om branschen. Branschmänniskor och arbetare måste emellertid intressera sig för utvecklingen på medellång och lång sikt. Ur detta perspektiv är det uppenbart att den globala gummiindustrin är en tillväxtindustri och konsumtionen av elastomerer – naturligt och syntetiskt gummi – har ökat stadigt varje år sedan 1994 (tabell 1).

**Tabell 1. Konsumtion av elastomerer (naturligt + syntetiskt gummi) 1990–2002**

i miljoner ton

	1990	1994	1995	1998	2002*
Världskonsumtion	15,2	14,0	15,2	16,2	18,0

\* beräknat av *International Rubber Study Group*

Världens efterfrågan på gummi var i slutet av 2001 den högsta på 16 år, cirka 18 miljoner ton. Detta trots den allmänna pessimismen 1998 efter den ekonomiska krisen i Asien 1997. Den globala nedgången i bilindustrin påverkade oväntat mycket år 2001, men mot bakgrund av tidigare erfarenhet råder det bland branschforskare en trygg förväntan om att 2002 ska bli ytterligare ett rekordår.

Den totala gummikonsumtionen beräknas öka med 10,6 % i Nordamerika, 4,1 % i EU, 4,7 % i Asien och Stilla-havsområdet, 6,8 % i Östeuropa och OSS-länderna och 3,7 % i Afrika. Betecknande nog förväntas den totala gummikonsumtionen sjunka med 3,1 % i Latinamerika, vilket speglar de ekonomiska och politiska förhållandena i subkontinentens största ekonomier. De globala prognoserna för 2003 och framåt är positiva och ligger i linje med den uppåtgående trend som pågått sedan 1994. Slutsatsen blir att trenden för den globala industrin på lång sikt är en stadig, om än inte kraftig, tillväxt. Detta grundläggande antagande, som skiljer sig från förutsägelseerna om andra tunga industrier, driver på investeringar och produktionsteknik i de aktuella företagen.

## **Produktion av naturgummi: Framtida turbulens?**

Alla branschprognoser bygger på att de aktuella trenderna ska fortsätta och på de befintliga strukturernas styrka. Det enda som tyder på en möjlig framtida turbulens i den globala industrin är för närvarande de låga priserna på naturgummi. Den globala gummikonsumtionen är fördelad på cirka 60 % syntetiskt gummi och 40 % naturgummi. Naturgummi är just nu ungefär hälften så dyrt som syntetiskt gummi. Men naturgummiproducenter har i årtal klagat på de låga priserna på deras produkt.

1980 kostade naturgummi 1 625 USD per ton men år 2000 hade priset fallit till halva den summan. I ett land som Thailand, där man under samma period ökat naturgummiproduktionen med 33 %, är realvärdet av produktionen nu mindre än det var 1980 trots att produktionen ökat. Thailand hävdar att det upprätthåller sin gummiproduktion i första hand för att förhindra den sociala turbulens som skulle uppstå om många av dess små naturgummiproducenter lades ned.

Dessa problem låg bakom bildandet av International Natural Rubber Organization, som var avsett att bidra till stabilare naturgummi priser. Denna reglerande organisation lades ned 2001 och producenterna blev utlämnade åt marknadens manipulationer och utvecklingen i konsumentländer och -företag. Därför bildade de tre största naturgummiproducerande länderna en ny organisation 2002: International Tripartite Rubber Organization. De tre länderna producerar tillsammans cirka 70 % av världens naturgummi.

Målsättningen är att skapa ett slags OPEC för naturgummi – att minska tillgången för att höja priserna. Branschen förväntar sig ingen dramatik i anslutning till detta men det faktum att organisationen har bildats är det viktigaste tecknet på att naturgummiproducenterna är fast beslutna att säkerställa högre priser för råvaran. Om de lyckas kommer vissa av branschens grundläggande prisstrukturer att förändras.

### **Däck: Följer bilarna**

Eftersom däcktillverkning har en så dominerande ställning i branschen är den globala gummiindustrin beroende av tillväxten och utvecklingen inom bilindustrin. Företagen har kontrakt med biltillverkarna om att leverera däck som originalutrustning. På eftermarknaden är det dock marknadsföring för detaljhandeln som är den viktiga faktorn.

Nybilsförsäljning är mycket beroende av ekonomiska förhållanden medan eftermarknaden är det i mindre utsträckning. I båda fallen visar långsiktiga trender, utan hänsyn till fluktuationer, på fler bilar och större användning av dem, men det råder stora skillnader mellan regioner, vilket speglar personbilsmarknadernas olika mognadsgrad. EU och Nordamerika har uppnått mättnadspunkten för förstabilisäggande och deras tillväxttakt är i motsvarande grad lägre.

**Tabell 2: Tillväxt för personbilsdäck 2000–2005**  
% tillväxt

Västeuropa	0,7 %
Östeuropa	3,6 %
Nordamerika	1,3 %
Latinamerika	2,9 %
Asien	3,7 %

En betydelsefull faktor för branschen är att tillväxten i bilägande koncentreras till två områden med låga produktions- och lönekostnader. I Kina och Östeuropa ställs lägre krav på miljö-, hälso- och säkerhetsåtgärder, lönerna är lägre och investeringsriskerna och marknadsstabiliteten är fördelaktigare än i de övriga lågkostnadsregionerna Latinamerika och Afrika.

Slutligen kommer efterfrågan på däck sannolikt inte att påverkas av tekniska innovationer. Däcken har visserligen blivit slitstarkare, men det finns inget som tyder på att tekniska framsteg ska revolutionera däckanvändningen. Framtida landvinningar – som bränsleceller och hybrider för framdrivning – kan förändra användning och slitage men däck och hjul ingår i alla aktuella planer.

## **B. INDUSTRIENS STRUKTUR**

Den globala gummiindustrin är liten i jämförelse med många andra globala industrier. Dess totala årsomsättning – uppskattad till mindre än 100 miljarder USD – är till exempel lägre än årsomsättningen för ett enda företag i bil-, detaljhandels- eller oljesektorerna. De senaste tillförlitliga och fullständiga globala förteckningarna över gummiindustrin listar 75 företag som har en försäljning på över 40 miljoner USD och som sysselsätter cirka 700 000 människor i hela världen, varav cirka 450 000 finns i däckproduktionen.

Branschen var emellertid en av de första som uppvisade ett tydligt mönster med tre stora företag som dominerar industrin och som genom sina inköp, sin försäljning och sin sysselsättningspolitik påverkar den sociala och ekonomiska situationen i företag längre fram i produktionskedjan. Andra industrisektorer börjar först nu gå mot denna "triadiserade" struktur på vägen mot mogna oligopol.

Denna struktur kan illustreras med en jämförelse mellan de tre största gummiföretagens försäljningssiffror och resten av industrin. Goodyears försäljning på 11,5 miljarder USD år 2000 var till exempel större än den sammanlagda försäljningen för de tre företag som ligger närmast efter triaden: Continental, Sumitomo och Pirelli.

Däck är det största segmentet i gummiindustrin och förbrukar cirka 70 % av den totala gummiproduktionen. Det är också däcksegmentet som gjort att industrin komprimeras i riktning

mot ett scenario med tre dominerande företag. Under de senaste fyra åren har vi sett företag krympa och namn som i decennier förknippats med däck har försvunnit. Exempelvis har Japanbaserade Bridgestone tagit över Firestone medan Frankrikebaserade Michelin har tagit över Uniroyal/Goodrich och USA-baserade Goodyear har tagit över tyska Fulda efter att ha absorberat Dunlops nordamerikanska och europeiska verksamhet. Tysklandsbaserade Continental har tagit över Semperit (Österrike), General Tire (USA) och Uniroyal-Englebert (USA).

Utöver dessa övertaganden och sammanslagningar har företagen gått in för att alliera sig och samarbetar med varandra och med andra "konkurrenter" i olika satsningar och verksamheter på marknaden. Goodyear och Japanbaserade Sumitomo har gjort upp om en världsomspännande allians, Pirelli och Cooper Tire har en strategisk allians där Cooper ska marknadsföra Pirellis däck i Latinamerika samtidigt som Cooper ska hjälpa Pirelli med produktivetsfrågor i USA. Woosung Tire Corporation med huvudkontor i Korea letar efter samarbetsparter från triaden Bridgestone, Michelin och Goodyear. Allianserna omfattar också avtal enligt vilka ett företag tillverkar däck under ett annat företags namn.

Dessa aktiviteter pekar alla i en riktning – mot färre och färre företag som producerar för, och på så sätt dominerar, den globala däckmarknaden. I slutet av 1990-talet kontrollerade tre företag över 60 % av däckmarknaden. Branschanalytiker förväntar sig nu att den siffran kommer att vara 70 % år 2005 och 80 % år 2008.

Gummiindustrin, och särskilt däcksektorn, är en mogen oligopolstruktur som inverkar på alla aspekter när det gäller den globala industrins dynamik, strategier och politik.

## **FÖRETAGSSTRATEGIER: MARKNADER**

Fram tills nyligen såg den geografiska spridningen hos de tre största företagen ut så här: Goodyear dominerar i Nord- och Latinamerika, Michelin i Europa och Afrika och Bridgestone i Asien och Stillhavsområdet. Dess huvudsakliga intressesfärer överensstämde med huvudkontorens läge – 42 % av Bridgestones försäljning sker i Japan, 47 % av Michelins i Europa (med 50 % av den franska däckmarknaden), medan Goodyear har 54 % av sin försäljning i Nordamerika. Dessutom visar verksamhetsmönstret att de dominerande företagen har en underförstådd överenskommelse om att inte ge sig in på varandras nyckelmarknader. I det förgångna gjorde man inbrytningar på nya marknader genom export, men i denna era av fria kapitalrörelser innebär inbrytning på en marknad nu att man äger produktionsanläggningar på den marknaden.

Detta grundläggande mönster har under de senaste sex åren börjat förändras genom samgåenden och förvärv. När ett företag köper ett mindre utländskt företag går det in på den marknad där det lilla företaget tidigare varit verksamt. Till exempel ledde Bridgestones köp av Firestone och liknande händelser till att det år 2001 levererades mer däck till den amerikanska marknaden från utländskt ägda företag förlagda i USA än från samtliga amerikanskägda däckproducenter tillsammans.

Branschens potential för samgåenden och förvärv är ännu inte helt uttömd. Det är därför fortfarande för tidigt att komma med en definitiv prognos. Men det framväxande mönstret är att precis som Goodyear har avstått från sin dominerande ställning på den nordamerikanska marknaden till förmån för expansion utomlands, är alla de stora bolagen i större utsträckning

beredda att acceptera märkenas ökande globalisering och att alla kommer att ha ett segment på vilken nationell marknad som helst.

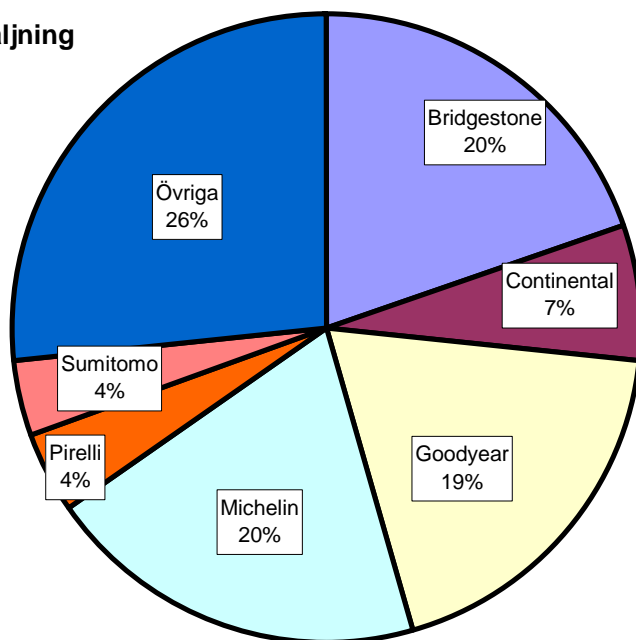
Varje nations företagsbild börjar spegla den övergripande globala företagsbilden. Samtliga av de tre största företagen är garanterat närvarande i samtliga länder medan överlevande nationella producenter och andra företag på tio-i-topplistan har en mindre andel av marknaden.

Om man analyserar de stora bolagens senaste åtgärder verkar deras grundläggande marknadsstrategier vara trefaldiga:

- a) att placera sig på, snarare än att exportera till, de nya tillväxtområdena i Asien och Östeuropa
- b) att säkerställa en marknadsandel på alla nationella eller regionala marknader
- c) att gå över till leveranssystemet "just-in-time" på alla marknader.

**Diagram 1. Den globala däckmarknaden**

% av total försäljning



Strategierna fortlöper. Gummiindustrin är speciell eftersom de nya tillväxtområdena för däckförsäljning och försäljning av övriga gummiprodukter också är lågkostnadsområden. När det gäller andra industrier sker konsumtionstillväxten sällan i de områden som har de lägsta produktionskostnaderna.

Detta innebär att de nya målen ligger i Östeuropa och Kina. Personalkostnaderna i Rumänien, som har en befolkning på 22 miljoner är bara en tiondel av de västeuropeiska. Konsumtionen i Öst- och Centraleuropa kommer att öka i takt med att industristrukturen och ekonomierna återhämtar sig från kollapsen efter kommunismens fall. När det gäller Östeuropa innebär också närheten till eftermarknader låga transportkostnader.

För Kina gäller att en liknande låg lönekostnad matchas av en förväntad ökning i antalet fordon. Bilförsäljningen i Kina förväntas öka till 1 miljon enheter 2002, en ökning med 40 % jämfört med 2000. Dessutom beräknas förbrukningen av gummi öka avsevärt i skoindustrin och närbesläktad industri. De företag som är verksamma i Kina, bland andra Goodyear, Bridgestone, Michelin och Sumitomo, kommer att tillgodose den lokala marknadens behov och även exportera till hela världen. År 2000 invigde Michelin världens största däckfabrik i Kina.

Trots att tillväxten i bilägande är mindre föränderlig i Östeuropa är exportmöjligheterna större för de företag som förlägger verksamhet där, som till exempel för Continental i Tjeckien (Barum i Otrokovice), Slovakien (Matador i Puchov), Rumänien (Timiosora). Matador är delaktigt i ett samriskprojekt, nämligen Matador Omskshina i Omsk, Ryssland. För övrigt finns Goodyear i Slovenien (Sava i Kranj), Polen (TC Debica SAF i Debica), Michelin i Ungern (Taurus Rubber Co. Ltd i Budapest) och Nyiregyhaza i Polen (Stomil-Olyztyn SA i Olsztyn) samt Bridgestone-Firestone i Polen (Poznan).

Däckindustrins utnyttjande av lågkostnadsområden för exporttillverkning är en blandad bild som står i kontrast till exempelvis gummiskoindustrin. Transportkostnader och brist på enhetliga specifikationer är några av problemen. Man kan exempelvis notera att import kan ske från så kallade högkostnadsområden till lågkostnadsområden på grund av andra faktorer. För närvarande importerar Mexico 70 % av sina däck till personbilar, lätta lastbilar och lastbilar från USA och Canada. Samtidigt importerar USA endast 28 % av personbilsdäcken och om man räknar bort de kanadensiska däcken är siffran lägre än 10 %. USA exporterar något mindre än det importerar men under senare år har det så kallade gummiunderskottet minskat. Å andra sidan ökade den amerikanska importen från Kina mellan 1999 och 2000 med 18,5 % och importen från Brasilien sjönk med 21 %. Detta är tecken på globaliseringens inverkan.

De oligopolistiska marknadsstrategierna framgår av det sätt på vilket de tre stora företagen delar upp de nationella marknaderna i olika länder. Först och främst har vart och ett av dem en dominerande ställning i det land där de har sina huvudkontor. Därefter finns det två grundläggande mönster – två stora gummiföretag plus en nationell producent eller så är två eller tre stora gummiföretag ensamma på marknaden. På så sätt är däckproduktionen i många latinamerikanska länder uppdelad mellan två stora gummiföretag – i Colombia är det Bridgestone och Michelin, i Venezuela är det Bridgestone och Goodyear och i Chile är det också Bridgestone och Goodyear. På den större brasilianska marknaden tillgodoser Bridgestone, Goodyear, Michelin och Pirelli 90 % av marknaden, i Turkiet tillgodoser Bridgestone och Goodyear 50 % av marknaden och 50 % kommer från ett lokalt företag. De stora industriländer som inte har några multinationella bolag befinner sig i en situation liknande den för de mindre industrialiserande länderna – alla däck i Storbritannien produceras av utlandsägda storföretag och i Spanien är Bridgestone, Michelin och Pirelli etablerade. Spridningen av detta mönster är inte alltid självklar – vilket kan innebära framtida konflikter. Rysslands största däcktillverkare, Nizhnekamskshina, vägrade nyligen att gå i allians med västerländska däcktillverkare och startade i stället ett eget moderniserings- och produktionsprogram.

Den sista marknadsstrategin, leveranser enligt just-in-time-principen, bygger på de produktionstekniker som diskuteras nedan.

## **FÖRETAGSTRATEGIER: PRODUKTION**

Produktionsteknik kan användas antingen för att förbättra tillverkningen av befintliga produkter eller för att framställa nya produkter. Gummiindustrin, som domineras av däcksektorn, kommer förmodligen inte att störas dramatiskt av nya produkter. Den enda nya produkten som kan skönjas är det så kallade säkerhetsdäcket, ett däck som kan köras utan luft en viss sträcka innan det måste bytas ut. Detta betyder att bilen inte behöver ha ett reservdäck och leder för biltillverkarna till en minskning av kostnader och vikt. Ett problem i samband med däcket är att det krävs ett elektroniskt övervakningssystem för att påvisa tryckförlust, och det finns även andra problem av mer teknisk art. Det finns inga planer på en stor lansering av denna produkt på däckmarknaden. Produktionstekniken inom gummiindustrin är därför huvudsakligen inriktad på att förbättra befintliga produktionssystem.

Det råder inget tvivel om att produktionstekniken i däckindustrin kommer att genomgå dramatiska förändringar under de närmaste tio åren. Framtidens produktionstekniker finns redan men industrin har ännu inte beslutat vilket system som ska bli det dominerande. Företagen verkar dessutom motvilliga att ge sig in på tekniker som kan slå fel och som kan göra att man måste lägga ned dyra och fungerande fabriker. Det är därför som de tre dominerande företagen för närvarande hävdar att de har sin egen produktionsteknik som avsevärt kommer att minska kostnaderna för däcktillverkning. Det mest dynamiska företaget på det här området är Pirelli, kanske på grund av dess mindre storlek.

De nya produktionstekniker som utvecklas av branschledarna är:

### **Goodyear**

Processystem = IMPACT

Påstådda fördelar: Höjer produktiviteten med 135 %, förbättrar cykeltiden med 70 %, sänker materialkostnaderna med 15 %, sänker personalkostnaderna med 35 %.

### **Michelin**

Processystem = 3CM-Process (Continuous Cold Compounding)

Påstådda fördelar: Minskar produktionstiden med 85 %, utrymmesbesparing 90 %, minskar aktuella investeringsbehov med 50 %, minskar energiförbrukningen med 40 %, minskar personalbehovet med 35 %.

### **Bridgestone**

Processystem = TOCHIGI och ACTAS (Automatic Tire Assembly System)

Påstådda fördelar: 2 500 däck om dagen med 10 operatörer, minimala investeringskostnader, 60 olika däck med samma process.

### **Pirelli**

Processystem = MIRS (Modular Integrated Robotized System)

Påstådda fördelar: Sänker investeringskostnaderna med 15 %, sänker kostnaderna med 25 %, sänker tillverkningstiden från 6 dagar till 72 minuter, ökar personalens produktivitet med 80 %, sänker energikostnaderna med 33 %, minskar utrymmesbehovet med 80 %.

Continental har sitt MMP-system och även mindre företag är engagerade i ny teknik. Till exempel använder Japanbaserade Yokohama Rubber Company tillsammans med Toyo Tire en teknik utvecklad av Fuji Seiko och har installerat ett nytt system som man hävdar minskar kostnaderna med 20 % vid tillverkning av "högprecisionsdäck". Däcket är sömlöst och därför har det integrerade produktionssystemet en god potential för just-in-time-principen. De inblandade företagen talar om "en banbrytande förändring av 21:a århundradets däckproduktion".

De ekonomiska och affärsmässiga målen för dessa tekniker är:

- 1) Minskning av mängden använt råmaterial (delvis pådriven av rädsla för oljeprisökningar).
- 2) Minskning av antalet arbetare.
- 3) Mindre, kompaktare fabriker som underlättar geografisk flexibilitet.
- 4) Leveranssystem baserade på just-in-time-principen, vilka har låga uppstarts- och nedläggningskostnader.

Den tekniska drömmen för däckindustrin skulle vara en enda maskin (tillverkningsenhet) som är snål vad avser användning av material, arbetskraft och energi, som är lätt att flytta och som har minimala uppstarts- och nedläggningskostnader. Pirelli hävdar att dess MIRS-system uppfyller den här drömmen. MIRS-fabriker finns i Milano, Tyskland och Storbritannien och företaget påstår att 80 sådana anläggningar är en möjlighet. MIRS-fabriker upptar cirka 4 000 kvadratfot, kostar 1 miljon USD var och producerar 1 miljon däck om året med 24-timmarsdrift. År 2002 tillkännagav Pirelli att de utvecklat ett CCM-system (Continuous Compound Mixing) som ett ytterligare supplement till MIRS.

Branschkännare tror att alla dessa tekniker har provats av samtliga företag, vilka vart och ett har funnit att någonting saknats och gått vidare med utveckling av en egen teknik. Dessutom kan visserligen en del av påståendena vara sanna, men andra kanske blir sanna först på lång sikt. Goodyear, till exempel, som hävdade att dess system skulle eliminera interna blandare, har fortfarande inte uppnått det målet eftersom det skulle ta mer än 20 år att installera IMPACT i alla dess tillverkningsanläggningar. Vissa cyniker framhåller de fördelar som Pirelli kan uppnå vid eventuella uppköpsbud genom att påstå att det har den allra bästa däcktillverkningstekniken.

Som en illustration av påståendet att de nya teknikerna kanske inte är så tillförlitliga, kan man peka på det uppmärksammade fallet med de 13 miljoner däck som Bridgestone/Firestone tvingades återkalla på grund av slitbanor som lossnat. Andra företag har också behövt återkalla däck eftersom felfrekvensen har ökat och säkerhetsnormer har blivit strängare.

Experter tror därför att var och en av de tekniker som förespråkas av de olika företagen har vissa negativa egenskaper som inte avslöjas eftersom det inte finns någon avgörande auktoritet för branschen. Det viktiga är då att varje företag bestämmer sig för vilket paket med negativa och positiva aspekter det kan stödja bland de olika teknikerna. Som nämndes ovan har företagen geografiska intressesfärer inom vilka de är verksamma och dessa påverkar vilket paket de väljer att använda. Michelin, till exempel, har sin huvudsakliga verksamhet i Västeuropa där miljöbestämmelserna är stränga och efterlevandet övervakas. Det är därför inte lämpligt med nya tekniker som medför höga kostnader för utsläppsreducering. I Nordamerika

Samir Gibara, koncernchef i Goodyear Tire and Rubber fick under året 2001 en ersättning som uppgick till:

**4 999 151 USD**

Det motsvarar 466 gånger minimilönen och 196 gånger genomsnittslönen i USA.

där man har långa transportsträckor och där säkerhetskrav stöds av rutinmässiga skadeersättningskrav skulle eventuella extrakostnader för säkerhetskontroll vara mer negativa än på andra platser.

Det viktigaste för de berörda arbetarna är att rapporterna om dessa tekniker sällan intresserar sig för vilken inverkan de har på sysselsättningen, hälsan och säkerheten samt på miljön. Gummiföretagens ansvar har snarare definierats i termer av säkerhet i samband med produktens användning än av säkerhet i samband med tillverkningen. De nya teknikerna kommer att aktualisera dessa frågor på ett sätt som inte tidigare har skett i industrin.

## **C. FÖRETAGSDYNAMIK**

Gummiföretagen följer den allmänna företagsdynamik som är rådande för tillfället, men också en dynamik som är specifik för gummiindustrin.

### **Företagsledning**

De stora gummiföretagen har inte sluppit undan de ledningsproblem som karaktäriserat andra sektorer. Under de senaste fyra åren har de största företagen i branschen uppvisat alla tecken på kortsiktiga kostnadsnedskärningar i syfte att ge direktörerna maximala "bonuspaket" och maximera aktievärdet.

Effekten av att företagets vinster snabbt sugts upp i ledningsskiktet och att man försöker stärka situationen genom att visa uppblåsta nettovinster är att företagen går mot kortsiktiga kostnadsnedskärningar, begränsade långsiktiga investeringar i teknik, och minskat intresse för kostnadsfaktorer som avser miljö samt hälsa och säkerhet.

De stora gummiföretagen har uppvisat alla dessa karaktäristika. De tekniker som föreslås går nästan uteslutande ut på att reducera arbetskraften, minska användningen av råmaterial och att klara flexibel hantering av produktion och lager snarare än att skapa trygghet för arbetskraften och ta ett socialt ansvar för säkerhet och miljö. Ett exempel på detta är Bridgestone/Firestones återkallande. Företagets krav på nedskärningar i arbetskraft och löner skapade dåliga relationer mellan arbetarna och företaget, vilket bidrog till generella problem i produktionsprocessen. De felaktiga däckerna återkallades inte omedelbart eftersom företaget desperat försökte undvika en kortsiktig inkomstförlust från den kompensation som är följden av att sälja felaktiga produkter.

De aktuella företagsskandalerna i Nordamerika är följden av att direktörerna under två decennier tillskansat sig obegränsad makt genom att föra aktieägarna bakom ljuset och försvaga facket. Detta har lett till obegränsad intern vinstrealisering genom att stora uttag gjorts

från företagets tillgångar och placerats i direktörernas bonuspaket. När det för vissa direktörer inte räckte med den lagliga vägen ägnade man sig åt illegal verksamhet. I årtionden har europeiska och japanska direktörer klagat på att de inte kan få lika stora bonuspaket från företaget som sina nordamerikanska och brittiska kollegor. De har på ett konsekvent och framgångsrikt sätt genom lobbning påverkat sina regeringar för att få till stånd skattelättnader för företag och höginkomsttagare. De har också krävt en flexibilisering av arbetsvillkoren vilket skapar ojämn fördelning av inkomsterna som går till de högsta inkomstskikten. Dessa seder kan exporteras. I en aktuell process mot Goodyear i Kina, om 3,5 miljarder USD, anklagas företaget för att ha skänkt bort smycken, kläder, resor och anställningskontrakt i syfte att övertala ett kinesiskt företag att flytta sitt kontrakt till Goodyear. Goodyear förnekar dessa anklagelser.

Det krävs kraftfull och kompetent närvaro av facket på global och nationell nivå samt aktiva pensionsfonder och aktieägarkontroll för att stävja dessa globala trender i branschen.

I gummiindustrin påverkas företagsdynamiken även av den mogna oligopolstrukturen. Den viktigaste egenskapen hos oligopolindustrier är att de inte längre styrs av de konventionella konkurrensreglerna enligt vilka företag ska konkurrera med pris och kvalitet, något som i sin tur leder till större effektivitet. Dominerande företag är mindre drivna av konventionell konkurrens än av att försöka få fördelar – det vill säga av de överskott som kommer sig av att manipulera marknadssegment, av nationell lagstiftning, av underförstådda överenskommelser och i vissa industrier av bedrägligt samförstånd. Man talar om konkurrens och rivalitet men den grundläggande dynamiken är samarbete. Handels- och konsumentpress betonar för närvarande konkurrensen när det gäller produktionsteknik mellan de stora gummibolagen. Men trots det startades det i Brasilien 2002 en konsultverksamhet online vid namn RubberNetwork i vilken Goodyear, Michelin, Pirelli, Continental och Hankook ska samarbeta för att "tillhandahålla teknik, e-marknadsservice och e-upphandling".

Rationella ekonomiska argument ersätts av strategiska allianser som i mogna oligopol alltmer skiljer sig från ekonomiska effektivitetsfaktorer. Det finns till exempel inga inhemska brasilianska företag som tillverkar däck i Brasilien. Däckmarknaden är uppdelad mellan de tre stora gummiföretagen. Detta innebär att om staten lagstiftar eller för en politik avseende socialförsäkring, arbetslagstiftning, regler för ekonomi, miljö och hälsa och säkerhet som påverkar gummiindustrin är det endast utländska bolag som påverkas. En så kallad "avregleringsgåva" i den nationella lagstiftningen gagnar den "hyra" som säkerställs av de stora bolagen på den brasilianska marknaden. Den press som detta lägger på nationell lagstiftning och på fackföreningar och andra organisationer som strävar efter rättvisa lokala löner och miljöpolitik är roten till sociala och politiska problem i hela världen.

## DEL 2

# ARBETAREN I DEN GLOBALA GUMMIINDUSTRIN

## FÖRETAG, ARBETARE, FACKFÖRENINGAR OCH SOLIDARITETSAKTIONER

### A. FÖRETAGSSTRATEGIER: ARBETSKRAFT

De stora gummiföretagen har olika grundläggande företagsstrategier och attityder när det gäller arbetare och arbetsmarknadspolitik.

Liksom i de flesta industrier finns det en generell strävan efter att sänka lönekostnader genom de klassiska metoderna minskad bemanning, utkontraktering och ökat arbetstempo. De flesta innovationer i produktionen syftar till detta och man talar mycket om "arbetskraffflexibilitet", produktivitetshöjningar och kostnadsminskningar. Efter hundra års automatisering i däckindustrin är emellertid arbetskostnaden per däck inte hög. De största kostnaderna är råvarukostnaden, som hänger samman med oljepriserna, samt kapitalkostnader. Detta ger gummiföretagen större flexibilitet vad avser löner och villkor än de är villiga att erkänna. Med stöd av ekonomi- och konsumentpressen kommer arbetsgivarna alltid att skylla på lönekostnaderna även när det inte är de som är orsaken (se rutor). Det är enklare för företagen att säga att de omlokaliserar på grund av lönekostnader och problem med arbetskraften än till exempel att de inte kan få de lokala myndigheterna att lätta på miljö- och skattebestämmelserna.

Företag i gummiindustrin går mot enhetliga krav på sina anställda. För att företagen ska kunna dra fördel av just-in-time-leveranser börjar permitteringar att bli vardagsmat. Just-in-time-tillverkning kräver just-in-time-arbetare. Ekonomer försöker att göra arbetskraftskostnaderna variabla i stället för fasta. Andra menar att detta innebär att jobb som tidigare var fasta nu blir tillfälliga, att arbetare behandlas som variabla produktionsinsatser och att årsinkomsten minskar för arbetare som inte får betalt för tiden mellan just-in-time-serier.

#### **Skyll alltid på arbetskraften 1 – Företagen**

**I mars 2001 tillkännagav GenCorp, USA, att de skulle lägga ned sin Henneges Elastomer-fabrik i Irland på grund av "för höga lönekostnader".**

**Detta verkade lite konstigt eftersom Irland är okänt för sina låga löner. Faktum är att facket avslöjade att lönerna bara var hälften av de som samma företag betalade i Tyskland.**

**Men företaget fick en annan mäktig kritiker i form av den oberoende, statligt stödda Irish Industrial Development Agency.**

**Den verkliga orsaken, sade myndigheten, var att företaget inte investerade tillräckligt i fabriken för att modernisera produktionen och att deras produktmix var fel.**

## **Skyll alltid på arbetskraften 2 – Pressen**

**Den 10 januari 2001 rapporterade Reuters News Service att Goodyear skulle lägga ned en mexikansk fabrik med förlust av 1 559 jobb eftersom, sade en talesman för företaget, "lönekostnaderna var för höga" och att detta "inte hade någonting att göra med nedgången i den amerikanska ekonomin".**

**Den 7 januari 2001 rapporterade Agencia EFE om samma nedläggning men här gick historien ut på att talesmannen för företaget sagt att nedläggningen var "en del av företagets internationella omstrukturering" och att den "till största delen har att göra med nedgången i den amerikanska ekonomin".**

Den polska däckproducenten Stomil Olsztyn tillkännagav i juni 2002 att 2 500 arbetskontrakt skulle skrivas om så att arbetarna inte får betalt under perioder när det inte finns arbete om dessa perioder är kortare än 22 dagar.

Utöver dessa två branschtäckande trender har de stora gummiföretagen visat viss variation i sin grundläggande policy. Michelin söker sig till den klassiska förmyndarmentaliteten, som innebär att det strävar efter att ha oorganiserade eller bristfälligt organiserade arbetare med en kärna av fast anställda och en periferi av tillfälligt anställda. Man försöker binda till sig de fast anställda genom att ge dem en mängd fördelar från företaget. Detta gör det svårt att organisera dem i facket.

År 2001 lyckades Michelin för den 13:e gången på 30 år hindra arbetarna vid fabrikerna i Nova Scotia, Canada, att organisera sig. Michelin har tre fabriker i Nova Scotia och i enlighet med den ökända "Michelinlagen", som statens lagstiftande församling godkände 1979 för att locka till sig Michelin, måste alla tre fabriker organiseras samtidigt för att få erkännande. I Frankrike slöt emellertid Michelin ett avtal med facket om 35-timmarsvecka och hjälpte därmed franska arbetare i allmänhet att utverka den kortaste arbetstiden i gummiindustrin. I linje med denna grundläggande inställning lanserade Michelin 2002 en begränsad aktieägarplan för de anställda och enligt företaget tackade 63 % av de anställda ja till erbjudandet (vilket är ett bättre resultat än vanligt för en förstagsplan av den här typen). Planen erbjöds till mer än 100 000 anställda i 16 länder – vilket innebär att cirka 27 000 arbetare inte erbjöds att delta i planen. Ett andra erbjudande kommer att lämnas under 2003. Men allt detta hindrar inte Michelin från att kontinuerligt skära ned arbetsstyrkan. Exempelvis tillkännagav företaget år 2000 ett program som innebär att 7 500 jobb ska bort före 2003 och sedan 1982 har 25 000 arbetare avskedats.

Goodyear har en mer traditionellt fientlig policy gentemot sina anställda. Företaget har nyligen tvingats omvärdera sitt personalklassificeringssystem i USA, enligt vilket personalen av sina förmän klassificeras efter resultat och indelas i A-, B-, och C-klasser. Klass A och B får löneförhöjningar och C får varningar. Efter två år har företaget börjat avskeda personer som hamnat i klass C för andra gången. Det hävdas inte bara att detta syftar till att bli av med äldre arbetare. Arbetare som intervjuats i pressen har också sagt att det sänker moralen och skapar en dålig atmosfär på arbetsplatsen.

Bridgestone och Continental arbetar enligt andra principer i de länder där de har sina huvudkontor än i sina utländska dotterbolag eftersom de i sina "hemländer" är begränsade av arbetslagstiftning och traditioner. Anklagelser om att företagen försöker säkerställa sämre förhållanden i sina dotterbolag än i "hemländerna" blir allt vanligare och hörs i de globala nätverken och i upprop om internationell solidaritet.

## **B. GUMMIARBETARNA OCH DERAS FACKFÖRENINGAR:**

### **En undersökning bland ICEMs medlemmar om sysselsättningen i den globala gummiindustrin**

Inför ICEMs världskonferens om gummiindustrin genomfördes en undersökning bland medlemsförbunden. Undersökningen byggde på ett frågeformulär med 17 frågor om den nationella industrin, facket, arbetsförhållanden och påträffade problem. 22 medlemsförbund svarade på frågeformuläret. Tyvärr var svaren ganska ojämna avseende den globala gummiindustrins regionala täckning. Här presenteras de svar som var tillräckligt fullständiga, jämförbara eller gav intressant information. Resultatet måste betraktas som en utgångspunkt för en mer komplett och noggrann undersökning snarare än som definitiv information.

Svaren tyder på att det finns minst 700 000 arbetare anställda inom industrin. Denna siffra omfattar inte arbetare i naturgummiproduktionen eller gummiarbetarna i Kina. Den totala globala sysselsättningen år 2002 bör därför ligga någonstans i närheten av 1 miljon. Cirka 450 000 arbetare är sysselsatta i däcksektorn och 370 000 av dessa är anställda vid de sex största däckföretagen.

Svaren var ofullständiga avseende antalet kvinnliga arbetare men bland dem som svarade varierade siffran mellan 20 % och 45 %. Man kan notera att de bulgariska och slovakiska medlemsförbunden rapporterade 42 % respektive 30 % kvinnliga arbetare. Endast Finland med 45 % och USA med 55 % har fler kvinnliga arbetare i däckproduktionen. Spanien har också 42 %. Detta kan jämföras med till exempel 28 % i Japan, 24,8 % i Storbritannien, 25 % i Danmark, 19 % i Frankrike och 22,6 % i Tyskland. I Asien rapporterade det malaysiska medlemsförbundet att 45 % av gummiarbetarna är kvinnor vilket avspeglar en lite annorlunda tyngdpunkt i branschstrukturen med en stor andel latexprodukter. Den så kallade "feminiseringen" av arbetskraften är inte långt framskriden inom den globala gummiindustrin men om produktionen ökar i Öst- och Centraleuropa samt Asien kan detta leda till en förändring i den riktningen inom den närmaste framtiden.

Medlemsförbunden tillfrågades vilka jobb i gummiindustrin som innehas av kvinnor och vilka löneskillnaderna är. Majoriteten av medlemsförbund som svarade sade att kvinnliga arbetare finns inom förpackning, montering, kvalitetskontroll, laboratorier och administration. Endast fyra medlemsförbund placerade kvinnor i processarbete eller i fysiskt tungt arbete. Flera rapporterade att kvinnor hamnar i de lägre lönegraderna. De medlemsförbund som svarade rapporterade emellertid inte stora löneskillnader, flera hänvisade till framförhandlade eller lagstadgade krav på jämställdhet medan andra hänvisade till den uppenbara skillnad som kommer genom tjänsteklassificering. Av dem som lämnade specifika svar noterade en ICEM-medlem i Frankrike att löneskillnaden är nästan 20 % bland dem som klassificeras som arbetare medan den ligger på 30 % bland förmän och chefer. Undersökningen visar inte att den globala gummiindustrin har större könsmissig lönediskriminering än andra jämförbara industrier.

**Tabell 3: Rapporterad sysselsättning i gummiindustrin**  
(i storleksordning)

USA	199 900
Japan	106 000
Tyskland	72 000
Frankrike	70 000
Storbritannien	35 520
Malaysia	35 000
Brasilien	27 000
Rumänien	9 700
Australien	6 500
Bangladesh	6 500
Moçambique	5 852
Finland	4 500

Vi bad facken att uppge huruvida sysselsättningen inom gummiindustrin minskade eller ökade i deras land och orsakerna till trenden. Mönstret för tillväxt och tillbakagång bekräftar analysresultatet att företagsstrategierna leder till omlokalisering i nya tillväxt- och lågkostnadsområden. Sålunda rapporterade det rumänska medlemsförbundet att sysselsättningen ökat med 7 % medan den ökat med hela 15 % i Slovakien. Alla andra medlemsförbund rapporterar en generell minskning, 25 % i Norge, 20 % i Österrike, 9,5 % i Japan och 5 % i Tyskland. Andra länder som påverkas av ostadiga ekonomiska förhållanden eller som är så små att en fabriksnedläggning får stor inverkan rapporterar dramatiska minskningar. Exempelvis minskade sysselsättningen med 40 % i Peru och i Tanzania låg siffran på samma nivå.

Undersökningen visar också att orsakerna till stigande respektive sjunkande sysselsättning står att finna i de företagsstrategier som analysen avslöjade: omstrukturering, rationalisering och omorganisation. Flera av fackföreningarna noterade att privatiseringar leder till en sjunkande sysselsättning i industrin och medlemsförbundet i Bangladesh uppgav Internationella valutafondens och Världsbankens politik som direkta orsaker till nedgången. Inga medlemsförbund angav att nya produktionstekniker skulle ha påverkat sysselsättningen, även om denna orsak kan omfattas av rubriken rationalisering.

### **Fackanslutningen i den globala gummiindustrin**

Att döma av svaren från ICEM-medlemmarna verkar gummiarbetare vara bättre fackligt organiserade än de nationella genomsnitten. Ofta är anslutningsgraden i gummiindustrifacken lika stor eller högre än den generella anslutningsgraden i landet om man utgår från aktuell

statistik. Den fackliga anslutningsgraden – andelen fackligt anslutna arbetare i industrin som helhet – delas upp i tre stora kategorier: En anslutningsgrad på över 85 %, en på 65 %–44 %, och en under 22 %.

I kategorin över 85 % återfinns länder med en traditionellt hög fackanslutning – Danmark, Österrike, Norge och Australien rapporterar alla ha 90 % eller mer. Här finns också mindre fackföreningar i små gummiindustriländer, t.ex. Bangladesh rapporterar 90 % och Tanzania 87 %. I mittenkategorin finner vi länder som Japan, Brasilien och Peru, som rapporterar 44 %, 50 % respektive 60 %. Här återfinns Rumänien med 63 % och i den nedre delen av mittenkategorin hittar vi Tyskland med 46 % och Moçambique med 45 %. USA, Storbritannien, Spanien och Frankrike har de lägsta anslutningsgraderna, mellan 10 % och 22 %, Frankrike ligger bland de lägsta med 10 %. Malaysia med 24 % och Bulgarien med 36 % kan också noteras i denna kategori.

**Tabell 4: Antal medlemmar i de rapporterade gummiindustrifacken**  
(efter antal medlemmar)

Land	Fackförening	Antal medlemmar
Japan	Gomurengo (Japanese Rubber Workers UnionConfederation)	47 593
USA	United Steelworkers of America, AFL-CIO,CLC	45 699
Tyskland	IG BCE	33 600
Brasilien	Frente Unica da Borracha	14 000
Storbritannien	Transport & General Workers Unions	11 523
Malaysia	National Union of Employees in Companies Manufacturing Rubber Products	6 379
Storbritannien	General, Municipal and Boilermakers Union	5 000
Spanien	FIA-UGT	3 600
Bangladesh	Bangladesh Forest Industries Development Corporation Workers and Employees Union	4 500
Moçambique	SINTIQUIGRA	2 543
Danmark	CO-industri	2 300
Österrike	Gerwerkschaft der Chemiewerker	2 186

Frankrike	Federation Chemie Energie FCE-CGT	1 900
Rumänien	Fed. Nationale des Syndicats du Petrochimie	1 620
Slovakia	OZ Chemia SR	1 293
Finland	Union of Salaried Employees TU	1 036
USA	PACE International Union	960
Australien	Australian Liquor Hospitality Miscellaneous Workers Union	800
Tanzania	Tanzania Union of Industrial and Commercial Workers	368
Bulgarien		340
Nya Zeeland	Manufacturing & Construction Workers Union	210
Peru	Sindicato de Trabajadores de la CIA Goodyear de Peru SA	116
Norge	Norsk kjemisk industriarbejderforbund	214
Argentina	SUTNA	36

Även om Kina och andra asiatiska länder saknas i den här undersökningen framgår det av medlemsförbundens rapporter att de nya tillväxt- och lågkostnadsområdena har en medelhög anslutningsgrad. Detta kan vara viktigt för globala fackliga strategier mot bakgrund av omlokaliseringar och företagsmanövrer.

## Löner

Det är mycket svårt att räkna ut och jämföra löner på ett sätt som säger något om den praktiska verkligheten. Faktorer som växelkurser, skillnader i levnadsomkostnader, förmåner och rättigheter utöver lön samt övertidsersättningar gör det ofta svårt att se de reella löneskillnaderna mellan länderna. Svaren på undersökningen var ofullständiga för regionala och nationella områden och uppgifterna var ofta omöjliga att jämföra. Resultaten visas i tabell 5 och ska endast ses som vägledande material för ytterligare bearbetning.

Med denna reservation kan man dra vissa slutsatser från den information som finns tillgänglig.

Om man använder den genomsnittliga timlön i alla industrier världen över som US Bureau of Labor Statistics (USB) har beräknat, verkar det som om lönerna i gummiindustrin ligger på ungefär samma nivå eller något under genomsnittet för alla industrier. Till exempel ligger gummiindustrin i Spanien i mellanklassen med något under USB-genomsnittet för landet på

16,2 USD i timmen, medan den i Nya Zeeland ligger betydligt lägre. ICEMs medlemsförbund i USA rapporterar en timlön i mellanklassen på 13,58 USD medan genomsnittet för alla industrier är 19,2 USD.

**Tabell 5: Genomsnittliga bruttolöner i utvalda länder**  
(lönenivå – månadslön för industriarbetare – i USD)

Region/Land	Låg	Mellan	Hög
<b>Asien/Stillahavs-området</b>			
Bangladesh	28	89	103,5
Japan		2 322	
Malaysia	230	400	700
Nya Zeeland	800	920	1 040
<b>Västeuropa</b>			
Tyskland	1 762	1 906	4 355
Spanien	1 000	2 125	4 000
Finland	1 200	2 000	2 700
<b>Centraleuropa</b>			
Rumänien	125	300	500
Slovakien	150	235	430
<b>Nord- och Sydamerika</b>			
Brasilien	120	200	800
Peru	200	680	1 000
USA	1 326	2 205	3 314

omvandling från timmar till månader = rapporterad veckoarbetstid x 4

Skillnaden mellan de lägsta och högsta löner som uppgavs av medlemsförbunden ligger i området 2,5 till 3 gånger, dvs. den högsta lönen är 2,5–3 gånger högre än den lägsta. Tyskland och USA rapporterar alltså att den högsta lönen är 2,4 gånger högre än den lägsta, Finland att den är 3 gånger högre och Storbritannien att den är mindre än 2 gånger högre. Löneskillnaderna blir större ju lägre lönerna är, sålunda rapporterar det brasilianska medlemsförbundet att den högsta lönen är 6 gånger högre än den lägsta, Peru att den är 5 gånger högre och Rumänien att den är 4 gånger högre. Uppgifterna från det spanska medlemsförbundet avvek från andra västeuropeiska uppgifter med en högsta lön som är 4 gånger högre än den lägsta. I Asien angav både Bangladesh och Malaysia löneskillnader där den högsta lönen är 3 gånger högre än den lägsta.

Med utgångspunkt från det fåtal jämförbara svaren visar ICEMs undersökning att lönenivåerna i Öst- och Centraleuropa nu är lägre än i Latinamerika. Det bekräftar de östeuropeiska ländernas kända position som måltavla för företag på jakt efter låga lönekostnader.

På frågan om de senaste tre årens reallöneutveckling (lön minus inflation) rapporterade alla de svarande medlemsförbunden att reallönerna ökat eller varit stabila, alla utom det australiska facket som noterar en sänkning med 1 % och det bulgariska som uppger en sänkning om 2,1 %. Bland dem som under de senaste tre åren fått stora ökningar återfinns USA med 11,84 %, Bangladesh med 10 % och Finland med 6–7 %.

### **Arbets tid, semester och pension**

Informationen som lämnades under dessa rubriker var undersökningens mest kompletta.

Den mest anmärkningsvärda faktorn här är årsarbetstiden i de olika länderna, där skillnaden mellan Peru, med 2 496 arbetstimmar per år, och Frankrike, med 1 600 arbetstimmar, är hela 56 %.

**Tabell 6: Arbetstider i gummiindustrin**

(efter största antal timmar om året som inte är skiftarbete, enligt svarande fackföreningar)

Land	Dagarbete		Skiftarbete	
	Om året	I veckan	Om året	I veckan
Moçambique	2 688	48	2 064	44
Peru	2 496	48	2 496	48
Bangladesh	2 304	48	Ej tillgängl.	Ej tillgängl.
Argentina	2 300	42,5	Ej tillgängl.	Ej tillgängl.
Brasilien	2 288	44	2 054	39,5
Tanzania	2 169	45	Ej tillgängl.	Ej tillgängl.
Malaysia	2 160	48	2 160	48
Australien	2 112*	44	2 112	44
Bulgarien	2 045	40	2 045	40
USA	2 030	40,6	Ej tillgängl.	Ej tillgängl.
Rumänien	2 000	40	2 000	40
Österrike	1 976	38	1 976	38
Tyskland	1 955	37,5	1 955	37,5
Japan	1 951	Ej tillgängl.	1 894	Ej tillgängl.
Norge	1 950	37,5	1 846	35,5
Nya Zeeland	1 840	40	1 715	37,3
Spanien	1 760	Ej tillgängl.	1 760	Ej tillgängl.
Finland	1 716	40	1 655	35
Storbritannien	1 710	39–40	1 545	32–37,5
Slovakien	Ej tillgängl.	375	Ej tillgängl.	37,5
Danmark	1 628	37	1 540	35
Frankrike	1 600	35	1 600	35

\*Däck: 1 824 om året, 38 i veckan

Statistik över pensionsålder är komplicerad då olika nationell lagstiftning avskaffar obligatorisk pension, pensionsplaner ändras beträffande när pensionen kan tas ut till fulla och fler åtgärder görs för att äldre arbetare ska kunna gå i deltidspension. Sådana förändringar måste beaktas när man tittar på resultaten i den tabellen.

**Tabell 7: Semesterdagar och pensionsålder i gummiindustrin**  
(rapporterande fackföreningar – utvalda länder)

Land	Semester (dagar)	Pensions- ålder	
		M	K
Argentina	14–35	65	-
Australien	20	65	65
Bangladesh	20–33#	60	60
Brasilien	30	65	60
Bulgarien	20–30	67	60
Danmark	30	65	65
Finland	25	67	62
Frankrike	25–30+	60	60
Japan	-	60	60
Malaysia	22	55	55
Moçambique	30	60	65
Nya Zeeland	20	65	64
Norge	30	67	67
Peru	30	65	65
Rumänien	30	65	62
Slovakien	20–25*	60	53–57
Storbritannien	25	65	65
Spanien	30	65	58
Tanzania	28	60	55
Tyskland	30	61	61
USA	20	62	61
Österrike	30–36*	61,5	56,5

\* beroende av tjänsteår  
# arbetare – tjänstemän

## Hälsa, säkerhet och miljö

Många hade svarat på fråga 13 i ICEMs frågeformulär: "Vilka är de viktigaste frågorna när det gäller skyddet av hälsa, säkerhet och miljö?"

En mängd frågor identifierades och dessa skiljde sig åt – ibland radikalt – mellan länder och mellan organisationer. Tabellen nedan visar en sammanfattning av dessa frågor.

---

**Tabell 8: Viktiga frågor om hälsa, säkerhet och miljö**  
(facken listas efter uppgivet medlemstal)

USA/United Steelworkers of America, AFL-CIO, CLC	<b>Exponering för ergonomiska risker Skyll på arbetskraften-syndromet Yrkessjukdomar</b>
Tyskland/IG BCE	<b>Hantering av gummiavfall Ångor från vulkanisering – särskilt när det gäller kvinnliga arbetare</b>
Brasilien/Frente Unica da Borracha	<b>Förhållanden på fabriken behöver diskuteras Kvinnor behöver delta mer i diskussionerna</b>
Storbritannien/Transport & General Workers Unions	<b>Belastningsskador – män och kvinnor</b>
Malaysia/National Union of Employees in Companies Manufacturing Rubber Products	<b>Exponering för kemiskt damm Hetta Skiftarbete</b>
Storbritannien/General, Municipal and Boilermakers Union	<b>Arbetsolycksfall Damm och ångor Cancerframkallande ämnen</b>
Spanien/FIA-UGT	<b>Problem med kontroll av derivat Problem med kontroll av ett stort antal kemikalier</b>
Bangladesh/ B. Forest Industries Development Corporation Workers and Employees	<b>Arsenik i vatten Malaria Denguefeber</b>
Moçambique/SINTIQUIGRA	<b>Brist på skydd mot yrkesrisker Ingen tillgång till medicinsk hjälp</b>

Danmark/CO-industri	<b>Stress Arbets-skador</b>
Österrike/Gerwerkschaft der Chemiewarbeiter	<b>Stress från skiftarbete Levnadsstandard Yrkesrisker</b>
Frankrike/Federation Chemie Energie FCE-CGT	<b>Olyckor på arbetet Belastningsskador Stress</b>
Rumänien/Fed. Nationale des Syndicats du Petrochimie	<b>Teknik för gifteliminering Skyddsutrustning Modernisering av apotek nödvändig</b>
Slovakien/OZ Chemia SR	<b>Ny teknik Nya personalutrymmen Nya produktionsanläggningar behövs</b>
Finland/Union of Salaried Employees TU	<b>Stress</b>
USA/PACE International Union	<b>Ej tillgängligt</b>
Australien/Aust. Liquor Hospitality Miscellaneous Workers Union	<b>Arbetsmiljö Skiftarbete Arbetsrelaterade olyckor</b>
Tanzania/Tanzania Union of Industrial and Commercial Workers	<b>Utbildning i hälsa och säkerhet Information om säker miljö Hiv/aids Familjeplanering</b>
Bulgarien/National Labour Federation "Chemistry and industry"	<b>Kroppsarbete Växlande skift Nattskift</b>
Nya Zeeland/Manufacturing & Construction Workers Union	<b>Generellt rådande problem</b>
Peru/Sindicato de Trabajadores de la CIA Goodyear de Peru SA	<b>Förebyggande av smittsamma infektioner Hiv/aids Tuberkulos</b>
Norge/Norsk kjemisk industriarbejderforbund	<b>Hälsa och säkerhet</b>

---

Det är antagligen bra att dela in de här frågorna i separata grupper för att få en bättre bild av hur de skulle kunna hanteras. I tabell 9 görs ett försök till detta under flera separata rubriker. Det är emellertid viktigt att tänka på att vissa frågor skulle kunna hamna under flera rubriker (exemplet hiv/aids är både ett socialt problem och ett generellt hälsoproblem). Stress skulle mycket väl kunna placeras både under psykiska faror och generella hälsoproblem. I andra fall (till exempel familjeplanering) kan de sociala frågorna ha en stor inverkan på det allmänna välbefinnandet och förmågan att arbeta på ett säkert sätt.

---

### Tabell 9: Riskgrupper

#### Fysiska risker

- Arbetsrelaterade olyckor**
- Belastningsskador**
- Damm och ångor**
- Hetta**
- Exponering för ergonomiska risker**

#### Psykiska risker

- Stress**
- Skyll på arbetskraften-syndromet**

#### Kemiska risker

- Problem med kontroll av derivat**
- Problem med kontroll av ett stort antal kemikalier**
- Cancerframkallande ämnen**
- Exponering för kemiskt damm**
- Ångor från vulkanisering**

#### Biologiska risker

- Malaria**
- Denguefeber**

#### Allmänna hälsofrågor

- Otillräckligt medicinskt skydd**
- Förebyggande av smittsamma infektioner**

**Hiv/aids**  
**Tuberkulos**  
**Arbetsmiljö**  
**Skyddsutrustning**  
**Modernisering av apotek nödvändig**  
**Ingen tillgång till medicinsk hjälp**  
**Arsenik i vatten**  
**Yrkessjukdomar**

Utbildning

**Utbildning i hälsa och säkerhet**  
**Information om säker miljö**  
**Ny teknik**

Organisatoriska och strukturella frågor

**Förhållanden på fabriken behöver diskuteras**  
**Nya produktionsanläggningar behövs**  
**Teknik för gifteliminering**  
**Kvinnor behöver delta mer i diskussioner**

Frågor om reglering

**Otillräckligt rättsligt skydd**

Sociala frågor

**Nya personalutrymmen**  
**Familjeplanering**  
**Skiftarbete**  
**Levnadsstandard**

Miljöfrågor

**Hantering av gummiavfall**

---

Även om dessa frågor spänner över ett brett spektrum är det viktigt att komma ihåg att varje fråga är en prioritet för någon grupp arbetare. ICEMs världskonferens om gummiindustrin bör försöka utveckla ett program med aktiviteter som syftar till att på ett enat och samordnat sätt hantera så många som möjligt av de farhågor som uttryckts.

Eftersom världens gummitillverkare till största delen är multinationella bolag har det länge varit ICEMs målsättning att ta fram globala avtal med – och nätverk inom – dessa företag. Ett utmärkt fokus för sådana aktiviteter är frågor om hälsa, säkerhet och miljö.

---

## Centrala beslut inom ICEM

- Ledningsgruppen i ICEMs Bridgestone-nätverk träffades i Tokyo den 19–20 april 2001 och beslöt att *nätverkets huvudfrågor ska omfatta hälsa, säkerhet och miljö.*
  - Ledningsgruppen i ICEMs Goodyear-nätverk träffades i Pittsburgh, Pennsylvania, den 25 januari 2000 för att fastställa nätverkets inriktning. *Nätverket höll bland annat ett inledande möte med höga Goodyear-chefer och föreslog att man skulle förhandla fram avtal om hälsa och säkerhet.*
  - Den 25–26 juli 2000 anordnade ICEM ett seminarium för Goodyear-nätverket i Asien och Stillahavsområdet i Kuala Lumpur. Utöver utveckling av metoder för bättre kommunikation inom nätverket *diskuterade arbetsgruppen frågor som hälsa och säkerhet, yrkessjukdomar och utbildningsprogram.*
- 

ICEM har underrättat alla medlemsförbund om att globala nätverk endast kan lyckas om de blir medlemsförbundens egendom och ansvar. Man har kommit överens om att man inte bör bilda företagsnätverk om det inte finns åtminstone en ICEM-medlem som är beredd att ta fullt ansvar för administrationen av nätverket. Med utgångspunkt från de befintliga nätverken inom Goodyear och Bridgestone finns det tydliga fördelar med att försöka ta fram ett fackligt program för hälsa, säkerhet och miljö inom dessa företag.

Vid ICEMs gummikonferens kommer det därför att finnas ett forum för diskussioner kring de bästa sätten att föra fram program för hälsa, säkerhet och miljö inom både Bridgestone och Goodyear. Man ska samtidigt överväga att använda erfarenheterna från Bridgestone och Goodyear för att ta fram ett modellavtal beträffande hälsa, säkerhet och miljö, vilket kan användas både i framtida företagsnätverk och globala avtal samt på fabriksnivå i andra delar av gummiindustrin.

### **Viktiga problem för gummiarbetarfacken**

Vi bad medlemsförbunden att nämna de tre viktigaste problemen och att dessutom ta upp eventuella problem som uppstår på grund av multinationella bolags närvaro i deras respektive länder. 21 användbara svar på frågan om viktiga problem kom in. Utöver mer allmänna problem som anställningstrygghet och hälso- och säkerhetsfrågor fanns det tre problem som var gemensamma för två eller flera medlemsförbund:

*Fabriksnedläggningar eller omlokaliseringar till områden med lägre produktionskostnader.*

Två medlemsförbund uppgav de lägre produktionskostnaderna i Östeuropa som ett stort problem. Dessa lägre produktionskostnader är resultatet av de enorma löneskillnaderna mellan Öst- och Västeuropa men också av andra aspekter som är svårare att specificera, till exempel mindre stränga normer avseende hälsa, säkerhet och miljö.

### *Ökad användning av tillfälligt anställda arbetare.*

ICEM-medlemmar i Rumänien och Tanzania tog båda upp ökad användning av tillfälligt anställda arbetare som ett stort problem för facken. Eftersom de här länderna är låglöneländer säger det en del att företagen ändå försöker att få ned lönerna genom tillfällighetsanställningar. Tillfälligt anställda arbetare är också svårare att organisera i facket och har ett sämre rättsligt skydd.

### *Ökad arbetstakt leder till ökad stress.*

Flera fackförbund tog upp ökad stress eller arbetstaktfaktorer separat och tillsammans. De uppgav inte om problemen härrör från nya produktionstekniker men problemet förknippas med ny teknik liksom med omstruktureringar med det uttalade syftet att öka produktionstakten.

Många av de övriga problem som angavs reflekterar både lokala nationella förhållanden och de rapporterade fackens situation, bl.a.: förlust av arbetstillfällen på grund av globalisering, hälsovård och kostnader för denna, regelvidrig personalpolitik, nedläggningar och friställningar, brist på information, könsfrågor, avsaknad av social trygghet, anställningstrygghet, lika lön, familjefrågor, politiska partier som absorberar fackmedlemmar, två års obetalda löner, för många fackföreningar, utkontraktering, nedvärdering av kvalificerat yrkesarbete, ingen följdriktig arbetslagstiftning, höga skatter, åldrande arbetare, hälsa och säkerhet, ökande deltidarbete, långa skift, ålderdomlig arbetslagstiftning, godtyckliga avskedanden. Endast ett medlemsförbund rapporterade att det inte hade några stora problem vid tidpunkten för undersökningen.

### **Problem med multinationella bolag**

Sex av de svarande medlemsförbunden hoppade över frågan om multinationella bolag och fem uppgav att de inte hade några stora problem med multinationella bolag just då. De övriga tio svarande medlemsförbunden pekade på en mängd problem. I fyra svar nämndes Goodyear i samband med omlokalisering av fabriker, i ett fall efter övertagandet av Sumitomo och i ett fall gällde det bristande respekt för arbetslagstiftning om permittering och avsked. Men när det gäller multinationella bolag i allmänhet uttrycktes problem med omlokalisering på olika sätt. ICEMs amerikanska medlemsförbund invände att produktivitets- och personalkostnader jämförs med andra globala företag, medan det australiska medlemsförbundet tog upp problemet med att multinationella bolag spelar ut arbetare från olika fabriker i olika områden mot varandra. Multinationella företags brott mot nationell arbetslagstiftning togs också upp. Företagen kanske inte direkt struntar i lagstiftningen men försöker ändå tänja befintliga lagar så långt det går så att de kan bedriva verksamheten på ett sätt som inte skulle vara möjligt enligt arbetslagstiftningen i de länder där de har sina huvudkontor.

## C. ICEMs SOLIDARITETSAKTIONER

Sedan den senaste gummikonferensen 1998 har ICEM förespråkat och aktivt eftersträvat praktisk solidaritet inom tre grundläggande områden. Flera initiativ som påbörjades under föregående period har avslutats och kommit på plats under denna period. ICEMs gummisektor ligger därmed i framkant när det gäller nyskapande internationell facklig verksamhet. En fullständig beskrivning med tillhörande dokumentation av denna utveckling samt solidaritetsaktioner finns på ICEMs webbplats ([www.icem.org](http://www.icem.org)). Besök denna för mer ingående information. Här följer en sammanfattning av åtgärder och aktioner.

Informationen är samlad under rubrikerna **globala avtal**, dvs. avtal som ICEM har träffat med företag avseende fackliga rättigheter och arbetsförhållanden, **globala nätverk** av fackföreningar som är aktiva inom vissa företag och **solidaritetsaktioner**, där ICEM genom solidaritetsaktioner har stött fackföreningar i konflikt. Solidaritetsaktioner är en del av ICEMs dagliga arbete och ger många gånger resultat utan att man offentligt behöver mana till solidaritet eller publicera åtgärder eller resultaten av dessa. De aktioner som tas upp under den här rubriken är bara sådana som offentligt tillkännagjorts i pressen eller på webbsidan.

### Globala avtal

Ett globalt avtal träffades med Freudenberg 2000 och förlängdes 2002.

### Globala fackliga nätverk

1999 startades det globala nätverket för Goodyear.  
2000 startades det globala nätverket för Bridgestone.

### Solidaritetsaktioner

Continental (USA) januari–september 1999  
Michelin (Frankrike) – september 1999  
Bridgestone/Firestone (USA) – september 2000  
Goodyear (USA) – december 2000  
Continental (Belgien) – mars 2001  
China Synthetic Rubber company (Taiwan) – 2002

### Globalt avtal – Freudenberg

De viktigaste frågorna i avtalen mellan ICEM och enskilda företag är fackliga rättigheter, hälsa, säkerhet och miljö samt jämställdhet på arbetsplatsen. Syftet med sådana överenskommelser är att säkra konsekvent stränga normer i hela världen genom att säkerställa ICEMs och dess medlemsförbunds rätt att övervaka företagets globala agerande vad avser dessa och andra frågor samt att ta upp eventuella brott mot avtalen med företagsledningarna. Detta är den stora skillnaden mellan framförhandlade, ömsesidiga globala avtal och företagets interna etiska regler.

I gummiindustrin har ett avtal träffats med det multinationella företaget Freudenberg som har sitt huvudkontor i Tyskland. Företaget sysselsätter 30 000 personer i 43 länder och 2001 hade det en omsättning på cirka 4 miljarder USD. Det är verksamt inom segmentet övriga gummiprodukter och använder elastomerer för att tillverka tätningar, gjutna plastkomponenter, vibrationsdämpare, hushållsprodukter, golvbeläggningar och fotbeklådnader. Företaget har uppgivit att avtalet ligger inom ramen för dess långsiktiga affärsprinciper, särskilt "det sociala ansvar som Freudenbergkoncernen känner gentemot sina anställda".

Förhandlingsparterna var företaget, ICEM och ICEMs medlemsförbund IG BCE – alla tre parter har undertecknat avtalet. Avtalet gäller vid företagets och dess dotterbolags anläggningar i hela världen.

Tyngdpunkten i det globala avtalet mellan Freudenberg och ICEM ligger på fackliga och mänskliga rättigheter. Tillämpliga konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO) nämns särskilt. Därmed erkänner avtalet tydligt "att anställda inom Freudenbergkoncernen har rätt att fritt gå med i fackföreningar som de själva har valt, att utse representanter som ska företräda deras intressen i förhandlingar om kollektivavtal."

Det är "en del av den samverkan och det förtroende" som finns mellan Freudenberg och dess arbetare att man "därhelst de anställda vill organisera sig i fackföreningar, och fackföreningar ansöker om erkännande, söker utveckla goda relationer genom ömsesidig dialog." Detta utesluter "varje form av orättvis behandling, diskriminering eller sanktioner mot fackliga organisationer".

Särskilt viktiga är de bestämmelser om övervakning som gör att ICEM kan bevaka avtalets efterlevnad och som kräver årliga möten mellan Freudenbergs globala ledning och ICEM. Båda sidor förbinder sig att "i händelse av konflikt eller brott mot avtalet utan dröjsmål ta direkt kontakt med varandra för att finna en gemensam lösning".

Bland Freudenbergs miljömässiga och bredare åtaganden återfinns:

- hållbart skydd av miljö och naturresurser
- säkerställande av säkerhet på arbetsplatsen och produktsäkerhet
- att inte producera "vapen eller vapenliknande krigsmateriel".

"Förtroende och samverkan mellan ledningen, de anställda och deras representanter samt innovation och flexibilitet i arbetsorganisationen är faktorer som skapar förutsättningar för de anställdas och hela Freudenbergkoncernens framgång i framtiden" säger avtalet. Varje ansträngning ska göras för att uppnå "samförstånd när det gäller införande av flexibla, effektiva och kundorienterade former av arbetsorganisation", medan man tar hänsyn till "de anställdas intressen."

I januari 2002 förlängdes avtalet utan ändringar fram till slutet av 2002.

## **Globala fackliga nätverk**

Det finns nu två globala fackliga nätverk inom gummiindustrin. Goodyear-nätverket startades 1999 och Bridgestone-nätverket i augusti 2000. Båda är nätverk av fackföreningar som organiserar specifika företags anställda världen över.

Syftet med dessa nätverk är att främja solidaritet, ömsesidigt stöd och informationsutbyte. Företagens alltmer globala verksamhet och utvecklingen mot oligopol i gummiindustrin gör det nödvändigt för facket att utbyta information, etablera regelbunden kommunikation och samarbeta med varandra på global bas. ICEMs nätverk är särskilt intresserade av frågor av global natur som till exempel ILOs centrala konventioner om hälsa, säkerhet och miljö samt mänskliga rättigheter.

Det globala nätverket för Goodyear bildades i mars 1999 av mer än 100 fackliga delegater från 16 länder, med det amerikanska USWA i spetsen. Man inrättade en ledningsgrupp och 2001 publicerade man sitt första nyhetsbrev "Global Solidarity". I augusti 2002 träffades nätverksmedlemmar från Japan, Indonesien, Malaysia och Thailand i Singapore under överinseende av ICEMs region Asien och Stillahavsområdet. Man diskuterade frågor om hälsa och säkerhet, löneskillnader mellan nationella fabriker och ytterligare kommunikationsfrågor.

Det globala nätverket för Bridgestone organiserades ursprungligen av fackliga representanter från nio länder. En ledningsgrupp finns på plats och träffades i Tokyo i april 2001 där man godkände ett "nätverksprotokoll" och "principer för ledningsgruppen".

## **Solidaritetsaktioner**

Continental (USA) – september 1998–september 1999. Arbetare vid General Tire i Charlotte, North Carolina, USA – ett helägt dotterbolag till Continental som har sitt huvudkontor i Tyskland – strejkade på grund av kontraktsvillkor. En månad senare informerade företaget 1 450 arbetare att de hade blivit "permanent ersatta" med strejkbrytare. En internationell påtryckningskampanj som omfattade protester vid Continentals fabriker i Slovakien, Skottland och Storbritannien följde. I Sydafrika genomförde Continental-arbetare en förmiddagsstrejk till stöd för de lockoutade amerikanska arbetarna. Demonstrationer anordnades i London (Storbritannien), Akron (USA) och Hannover (Tyskland). Företagets bolagsstämma informerades om dessa brott mot arbetslagstiftningen och Continentals antifackliga agerande, inte bara i USA utan även i Turkiet. I Australien demonstrerade fackliga representanter utanför det tyska konsulatet och många andra kraftfulla och modiga åtgärder vidtogs i den globala kampanjen som samordnades av ICEM. I september 1999 gick företaget slutligen med på att återanställa arbetarna och träffade ett nytt avtal som tillfredsställde både facket och arbetarna.

Michelin (Frankrike) – september 1999. Michelin tillkännagav permittering av 7 500 arbetare samtidigt som en årsrapport visade på en 20-procentig ökning av nettovinsten. ICEM uppmanade till internationell solidaritet för att lösa den konflikten.

Bridgestone/Firestone (USA) – september 2000. ICEMs amerikanska medlemsförbund USWA uppmanade till internationellt stöd för att säkerställa ett nytt kontrakt med Bridgestone i USA. Tio fackföreningar skickade in brev och framställanden till Bridgestones koncernchef med resultatet

att ett nytt kontrakt undertecknades kort efter den överenskomna tidpunkten.

Goodyear (USA) – december 2000. En 64 dagar lång strejk som gällde förlust av arbetstillfällen på grund av utkontraktering, nedskärningar i sjukförsäkringar och lönesänkningar utgjorde bakgrunden till vädjanden om och mottagande av stöd från ICEMs medlemsförbund. Strejken avslutades med ett bra avtal och det lokala facket tackade ICEM och dess medlemsförbund för deras solidaritet under de svåra förhandlingarna och strejken.

Continental (Belgien) – mars 2001. Internationella delegater, ICEM-personal och belgiska fackföreningar protesterade mot att en modern och effektiv fabrik i Herstal skulle läggas ned med förlust av 700 jobb. Företaget gick till slut med på en rättvisare och försiktigare minskning av produktionen med överenskommen kompensation till arbetarna.

China Synthetic Rubber (Taiwan) – juni 2002. Taiwanesiska och amerikanska fackföreningsmän och ICEM-personal utförde lobbyarbete vid bolagsstämman i Continental Carbon, ett dotterbolag till China Synthetic Rubber Company med huvudkontor i Taiwan. Det gällde en lockout vid fabriken i Ponca City, USA. Aktieägarna informerades via presspaket och presentationer av företagets agerande, vilket tidigare också har lett till åtal för brott mot utsläppslagar.