

kritik & utopie ist die politische Edition im
mandelbaum *verlag*.

Darin finden sich theoretische Entwürfe
ebenso wie Reflexionen aktueller sozialer
Bewegungen, Originalausgaben und auch
Übersetzungen fremdsprachiger Texte,
populäre Sachbücher sowie akademische und
außeruniversitäre wissenschaftliche Arbeiten.

Nähere Informationen unter
www.kritikundutopie.net

Für Giovanni Arrighi (1937–2009)

Zhang Lu

ARBEITSKÄMPFE IN CHINAS AUTOFABRIKEN

herausgegeben und übersetzt von Ralf Ruckus

mandelbaum *kritik & utopie*

Gedruckt mit Unterstützung durch Fördermittel der

STIFTUNG ●●●●
MENSCHENWÜRDE
UND ARBEITSWELT

Das Buch erschien 2015 im englischen Original unter dem Titel:
Zhang, Lu: *Inside China's Automobile Factories. The Politics of Labor
and Worker Resistance*. New York: Cambridge University Press
Übersetzung aus dem Englischen: Ralf Ruckus
Mitarbeit bei der Übersetzung: Max Henninger

© mandelbaum *kritik & utopie*, wien 2018
& gongchao 工潮 | www.gongchao.org
alle Rechte vorbehalten

Satz & Umschlaggestaltung: Michael Baiculescu
Umschlagbild: Schweißerei eines chinesisch-japanischen Joint Venture, 2013
Druck: Primerate, Budapest

Inhalt

9	Danksagung
15	Vorwort des Herausgebers der deutschen Ausgabe
22	Zur deutschen Übersetzung
24	1. EINLEITUNG
66	2. INDUSTRIELLE UMSTRUKTURIERUNG UND NEUZUSAMMENSETZUNG DER ARBEITSKRAFT IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE CHINAS
113	3. DER ARBEITSMARKT UND DIE SOZIALE ZUSAMMENSETZUNG IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE
169	4. DIE ORGANISATION DER PRODUKTION UND DIE SOZIALORDNUNG DER FABRIK
224	5. HEGEMONIALE ZUSTIMMUNG? ANPASSUNG UND WIDERSTAND DIREKT BESCHÄFTIGTER ARBEITERINNEN
289	6. DIE KÄMPFE DER LEIHARBEITERINNEN UND DAS PARADOX ZWEIGETEILTER BELEGSCHAFTEN
338	7. DIE REAKTION DES STAATES: DAS ARBEITSVERTRAGSGESETZ UND DIE STRATEGIE DER SPALTUNG
356	8. SCHLUSSBETRACHTUNGEN
380	Methodologischer Anhang
392	Literatur
422	Abkürzungen
423	Index

Tabellen und Abbildungen

Tabellen

1.1:	Informationen zu den für die Untersuchung ausgewählten Automobilherstellern, 2006	35
2.1:	Die chinesische Automobilindustrie vor und nach dem WTO-Beitritt	89
6 2.2:	Verkäufe und Marktanteile der führenden fünf chinesischen Automobilhersteller, 2012	91
2.3:	Entwicklung der Profitabilität in der chinesischen Automobilindustrie, 2003–2011	92
2.4:	Produktionsvolumen und Beschäftigtenzahl in der chinesischen Automobilindustrie, 1990–2010	99
2.5:	Vergleich zweigeteilter Belegschaften ausgewählter Automobilhersteller	106
3.1:	ArbeiterInnen in der chinesischen Automobilindustrie nach Segment und Unternehmensgröße, 2011	135
3.2:	Zusammensetzung der Belegschaften in ausgewählten Automobilmontagewerken in China, 2006	137
3.3:	Qualifikationsniveau der ProduktionsarbeiterInnen im chinesischen Automobilmontagesektor	142
3.4:	Durchschnittliches Jahreseinkommen in der industriellen Fertigung allgemein und in der Transportmittelproduktion, 2004–11	156
3.5:	Kosten einer Arbeitsstunde in der Produktion von Automobilen und anderen Transportmitteln in ausgewählten Ländern, 2008–11	156

3.6: Durchschnittliche Wachstumsraten der Fahrzeugproduktion, der Produktivität und der Löhne in der chinesischen Automobilindustrie, 2006–2010	157
3.7: Monatslöhne der Produktionsarbeiter bei USA-2 (April 2007)	160
3.8: Monatliche Vergütung der Direktbeschäftigten und der LeiharbeiterInnen bei ausgewählten Automobilherstellern im Vergleich zu den lokalen Durchschnittslöhnen	162
3.9: Sozialversicherungsbeiträge und Zusatzleistungen für Direktbeschäftigte bei GER-1, 2010	163
4.1: Organisation der Produktion in chinesischen Automobilfabriken	176
4.2: Reguläre Arbeitszeiten bei USA-1, Juni 2007	187
4.3: Stelleneinstufung bei USA-1	202
4.4: Laufzeiten der Arbeitsverträge Direktbeschäftigter nach Berufskategorie, USA-1	203
4.5: Arbeitsstellung und Lohn-/Gehaltsgruppe nach Ausbildungsgrad bei GER-1	205
4.6: Laufzeiten von Arbeitsverträgen nach Ausbildungsgrad und Arbeitsstellung bei GER-2	205
4.7: Bestandteile der Vergütung nach Leistung	211
4.8: Karriereverlauf eines Gruppenleiters bei GER-2	220
A.1: Zahl der Interviews nach Unternehmen und Kategorie	382
A.2: Alter und Betriebszugehörigkeit der interviewten Direktbeschäftigten	382

Abbildungen

1.1:	Karte der untersuchten Standorte	39
2.1:	Produktionsvolumen und Beschäftigtenzahl in der chinesischen Automobilindustrie, 1990–2010	100
3.1:	Die veränderte soziale Zusammensetzung der LeiharbeiterInnen in der chinesischen Automobilindustrie	155
4.1:	Schweißerei eines chinesisch-japanischen Joint Ventures, 2013	180
4.2:	ArbeiterInnen des staatlichen Lkw-Herstellers SOE-2 montieren das Fahrgestell eines Lkw, 2004	182
4.3:	Die Fabrikhierarchie und das Modell einer „zweigeteilten Karriereleiter“	216
8	8.1: Die Entwicklung der Arbeitsbeziehungen in der chinesischen Automobilindustrie	364

Danksagung

Dieses Buch geht auf einen Vortrag zurück, den ich vor zehn Jahren gemeinsam mit Beverly Silver auf der Konferenz *Auto21: ArbeiterInnen und Arbeitsmärkte in der globalen Autoindustrie* an der McMaster-Universität in Hamilton, Kanada, hielt. Der Titel des Vortrags lautete: „Von Detroit nach Shanghai? Muster der Kapitalverlagerung und Arbeitermilitanz in der weltweiten Automobilindustrie, von den 1930er Jahren bis zur Gegenwart“. Es handelte sich um einen ersten Versuch, die Arbeitsbeziehungen in der rasch expandierenden chinesischen Automobilindustrie zu erkunden sowie Ähnlichkeiten und Unterschiede zwischen der andauernden Transformation in China und früheren Phasen von Kapitalverlagerung und Arbeitermilitanz zu bestimmen. In den folgenden Jahren verfolgten mich die bohrenden, unbeantworteten Fragen, die wir in dem Vortrag gestellt hatten. Sie führten letztendlich dazu, dass ich erst eine Dissertation und nun dieses Buch über Arbeitsverhältnisse und Arbeiterwiderstand in der chinesischen Automobilindustrie schrieb. 9

Ein ganzes Jahrzehnt beschäftigte mich dieses Unterfangen, und es wäre nicht möglich gewesen ohne die großzügige und vielfältige Unterstützung zahlreicher Personen und Institutionen. Vor allen Dingen stehe ich tief in der Schuld meiner InterviewpartnerInnen – der AutomobilarbeiterInnen, Manager und Gewerkschaftsvertreter –, die sich mir öffneten und sich die Zeit nahmen, mir ihre Geschichten, Gedanken und Gefühle mitzuteilen. Ihre Zeugnisse bilden die Grundlage dieses Buches. Zwar müssen diese Menschen hier anonym bleiben, doch weiß ich ihr Vertrauen, ihre Ehrlichkeit, ihre Offenheit und ihre Unterstützung sehr zu schät-

zen. Auch den Unternehmensleitungen und den betrieblichen Gewerkschaftssektionen der Automobilhersteller muss ich für ihre Mitarbeit danken. Sie gewährten mir Zugang zu den Fabriken, damit ich dort meine Untersuchung durchführen konnte. Die Namen der Firmen und Fabriken werden im Buch aus Gründen der Vertraulichkeit nicht erwähnt.

Wie es für Bücher, die als Dissertationen beginnen, typisch ist, stehe ich tief in der Schuld meiner BetreuerInnen. Beverly Silver, Vorsitzende meines Dissertationskommission, war mir eine durchgehend inspirierende und unterstützende Mentorin. Sie regte das Projekt an, half mir im Laufe seiner Entwicklung bei der
10 Verfeinerung des theoretischen und analytischen Rahmens, gab mir während meiner Untersuchung in China unschätzbare Denkanstöße – wie theoretische und praktische Ratschläge – und las und überarbeitete außerdem verschiedene Fassungen des Manuskripts sorgfältig. Ihre Leidenschaft, Einsicht, Hingabe und Unterstützung begleiteten mich in allen Phasen des Projekts. Beverly bin ich in intellektueller Hinsicht am meisten Dank schuldig, ganz abgesehen davon, dass ich sie persönlich überaus schätze. Joel Andreas unterstützte mich während meines gesamten Doktorandenstudiums an der Johns-Hopkins-Universität in Baltimore, USA, und auch in der Zeit danach. Er nahm sich stets die Zeit, um während des langwierigen Schreibprozesses verschiedene Fassungen der Dissertation, der Zusammenfassungen sowie entsprechender Exposés und Artikel zu lesen. Seine anregenden Fragen sowie seine prägnante wie konstruktive Kritik ermutigten mich stets, das Projekt in angemessener Tiefe, Klarheit und intellektuellen Stringenz voranzutreiben. Melvin Kohn unterstützte mich die ganze Zeit und sprach mir gut zu. Melvin wies immer wieder darauf hin, dass meine Analyse einen gründlichen, umfassenden und komparativen Rahmen brauchte – in der Frühphase des Projekts, als er Bemerkungen zum Forschungsablauf machte, aber auch

während der Verteidigung meiner Dissertation und ihrer späteren Überarbeitung, als es um methodologische und komparative Fragen ging. Äußerst dankbar bin ich auch Kellee Tsai und William T. Rowe, Mitgliedern meiner Dissertationskommission, die mir einsichtsvolle, konstruktive, und interdisziplinäre Hinweise gaben. Trotz unerwarteter Terminänderungen waren sie stets bereit, meine Arbeit innerhalb kurzer Zeit aufmerksam zu kommentieren. Auf Grundlage ihrer fundierten Hinweise fasste ich meine Arbeit im Verhältnis zu anderen Untersuchungen und Fachdisziplinen weiter und stellte Verbindungen her, die ich ohne ihre Hilfe nicht hätte herstellen können. Ich hätte schlichtweg keine bessere Dissertationskommission haben können.

11

Mein herzlicher Dank gilt auch denen, die mich in verschiedenen Phasen des Projekts mit intellektuellem Rat, Inspiration, Ermutigung und praktischer Hilfe unterstützten. Shen Yuan, Ching Kwan Lee, Dai Jianzhong, Feng Tongqing, He Gaochao und Zhao Wei gaben mir hilfreiche Ratschläge zur Durchführung der Untersuchung in chinesischen Fabriken und teilten ihre Überlegungen zu Kernfragen des Projekts in seiner Frühphase. Cathy Walker führte mich bei einer Firma ein, die später Gegenstand einer meiner Fallstudien werden sollte, und unterstützte mich auch sonst durchgehend. Ellen David Friedman vermittelte mir Kontakte zu einigen AktivistInnen und progressiven lokalen Gewerkschaftsfunktionären in China. Ihre Arbeit und ihr Engagement für Arbeiterbewegungen und Arbeiterermächtigung, sowohl in China als auch in den USA, waren für mich eine wichtige Quelle der Inspiration. Liu Jinyun brachte mich mit verschiedenen Arbeitsrechtsexperten und arbeitsrechtlichen Schlichtern zusammen, die ihre Erfahrungen und ihre Einblicke in das chinesische Arbeitsrecht und seine Umsetzung mit mir teilten. Xu Xin half mir während meiner Untersuchung in China in logistischen Angelegenheiten – vom Mieten von Wohnungen bis

zur Herstellung lokaler Kontakte –, was meine Zeit dort sehr erleichterte.

Von zahlreichen Personen erhielt ich während meiner Arbeit an diesem Buch weiterführende Kommentare, Vorschläge und Unterstützung. Nelson Lichtenstein und Mary Gallagher lasen das gesamte Manuskript und boten mir ausführliche und einsichtsvolle Hinweise und interdisziplinäre Perspektiven, die mir halfen, frühere Fassungen zu überarbeiten und deutlich zu verbessern. Folgenden Personen möchte ich danken, für die Zeit, die sie sich nahmen, und für ihre wertvollen Hinweise zu verschiedenen Kapiteln dieses Buches sowie damit zusammenhängenden Artikeln: Rina Agarwala, 12 Tim Bartley, Anita Chan, Peter Coclanis, Leon Fink, Mark Frazier, John French, Jane Gordon, Burak Gurel, Kevan Harris, Phillip Hough, Hung Ho-fung, Ulrich Jürgens, Rachael Kamel, Scott Kennedy, Margaret Keck, Dustin Kidd, Sarosh Kuruvilla, Byoung-Hoon Lee, Joseph Tsei-Hei Lee, Mary Nolan, Stephen Phillion, Kristin Plys, Ben Scully, Mark Selden, Adam Joseph Shellhorse, Yu Renqiu, Zhang Xiaodan und Zheng Guanghai. Ich bin auch dankbar für weiterführende Kommentare, die ich von TeilnehmerInnen der Schreibwerkstatt an der Johns-Hopkins-Universität sowie im Workshop zu politischer Theorie an der Temple-Universität in Philadelphia erhielt. Ich hatte zudem Gelegenheit, das Manuskript im Rahmen von Vorträgen vorzustellen, die ich an der Universität von Michigan in Ann Arbor und der Brown-Universität in Providence halten durfte, und danke dem Publikum für sein Interesse und seine anregenden Fragen. Für ihren Vorschlag des Buchtitels möchte ich Joel Andreas und Phillip Hough herzlich danken.

Ich habe das große Glück, seit Aufnahme an der Temple-Universität als Lehrkraft Teil einer hilfsbereiten und lebhaften intellektuellen Gemeinschaft zu sein. Besonders danken möchte ich Julia Ericksen, Rosario Espinal, Sherri Grasmuck, Robert Kaufman, Dustin Kidd, Judith Levine und Anne Shlay für ihre ermutigen-

den Worte und hilfreichen Ratschläge auf dem Weg zur Veröffentlichung des Buches.

Mehreren Institutionen bin ich dankbar für die großzügige finanzielle Unterstützung dieser Untersuchung. Die im Rahmen des Projektes durchgeführte Forschung wurde gefördert durch ein *International Dissertation Field Research Fellowship* des *Social Science Research Council* unter Bereitstellung von Fördermitteln durch die Andrew-W.-Mellon-Stiftung, den *Dissertation Improvement Grant* der National-Science-Stiftung und den *Small Grants Awards* des *China and Inner Asia Council of the Association for Asian Studies*; hinzu kamen verschiedene Stipendien und Mittel zur Förderung von Forschungsreisen der *Graduate School* der Johns-Hopkins-Universität sowie der *Faculty Summer Research Award* und der *Grant-in-Aid for Research Award* der Temple-Universität. Mein besonderer Dank geht an die BibliothekarInnen der Johns-Hopkins-Universität (Ellen Keith und Zeng Yuan) wie auch der Temple-Universität (Gregory McKinney) für ihre hervorragende Unterstützung bei Recherchen.

13

Mein Lektor beim Verlag der englischen Originalfassung *Cambridge University Press*, Robert Dreesen, bot mir im ganzen Prozess, vom ursprünglichen Manuskript bis zum vorliegenden Buch, Rat und Unterstützung. Es half mir sehr, dass er bereits in der Frühphase fest an das Projekt glaubte. Ich möchte auch Elizabeth Janetschek für ihr herausragendes Lektorat danken, Chloe Harries und Britto Fleming Joe dafür, dass sie das Projekt am Laufen hielten, sowie Noam Rifkind für sein sorgfältiges Korrektorat. Dank geht auch an Eric Crawford, auf dessen grafisches Geschick die Karte, die Diagramme und die Abbildungen des Buches zurückgehen, sowie an Robert Swanson für seine hervorragende Arbeit am Register.

Ich hatte das außerordentliche Glück, von vielen engen und treuen FreundInnen unterstützt zu werden. Nicole Aschoff, Astra

Bonini, Chen Ling, Rachel Core, Kevan Harris, Huang Lingli, Li Yao, Liu Bei, Lily Liu, Ma Yingyi, Daniel Pasciuti, Ben Scully, Wang Juan, Wang Weidong, Yue Yin, Zeng Jin und Zhan Shaohua halfen mir stetig und sorgten dafür, dass ich an der Johns-Hopkins-Universität eine äußerst angenehme Zeit verbrachte. Mein besonderer Dank gilt Adam, der die ganze Zeit für mich da war, durch alle Wechselfälle hindurch – mal indem er stundenlang meine zahlreichen Rohtexte mit scharfem Lektorenblick las, mal indem er mich bei Rückschlägen mit seinem Humor und Enthusiasmus tröstete. Seine unerschöpfliche Liebe und Unterstützung halfen mir durch die vielen Tage und Nächte, die ich mit dem

14 Schreiben dieses Buches verbrachte.

Nun komme ich zum persönlichsten Teil dieser Danksagung. Meine Eltern glaubten stets an mich und unterstützten meine wissenschaftlichen Vorhaben bedingungslos. Sie brachten mir bei, dem Leben mit Liebe, Sympathie, Neugier und Großzügigkeit zu begegnen. Ich könnte meinen Eltern für ihre unerschöpfliche Liebe und Unterstützung nicht dankbarer sein.

Abschließend wende ich mich meinem wichtigsten Mentor zu, Giovanni Arrighi (1937–2009). Als inspirierender, engagierter, leidenschaftlicher und verehrter Lehrer, Denker, Forscher und Kämpfer brachte uns Giovanni bei, beim Forschen und Schreiben nach Perfektion zu streben, den Menschen gegenüber bescheiden und respektvoll zu bleiben, für die Sache zu kämpfen, an die wir glauben, und uns ein Lächeln und den Sinn für Humor zu bewahren, um ein gutes Leben zu führen und die schweren Zeiten zu überstehen. Für meine intellektuelle und auch für meine persönliche Entwicklung war er eine dauerhafte Quelle der Ermutigung und Inspiration. Giovanni widme ich dieses Buch.

Zhang Lu

Vorwort des Herausgebers der deutschen Ausgabe

Ende 2016 begannen mehr als 1.000 LeiharbeiterInnen beim chinesisch-deutschen Joint Venture FAW-Volkswagen in Changchun, China, einen Arbeitskampf. Viele von ihnen waren mehrere Jahre von ihrer Leiharbeitsfirma in die Fabrik des Joint Ventures geschickt worden, verdienten jedoch weniger als die direkt bei FAW-Volkswagen Beschäftigten – obwohl sie an den Montagelinien die gleiche Arbeit verrichteten. Die LeiharbeiterInnen forderten „gleichen Lohn für gleiche Arbeit“, einen Ausgleich für die vergangenen Jahre ungleicher Bezahlung, bessere Arbeitsverträge und anderes mehr. In den folgenden Monaten organisierten sie Demonstrationen, schrieben Petitionen und zogen vor Gericht. FAW-Volkswagen machte kaum Zugeständnisse, die örtlichen Gerichte wiesen ihren Fall ab und im Juni 2017 verhafteten die lokalen Behörden einige der Arbeiteranführer.¹ Dies ist ein prominentes Beispiel für die Arbeiterproteste von AutomobilarbeiterInnen in China in jüngster Zeit und vor allem ein Kampf, der von

15

1 Mehr zu diesem Kampf siehe Ruckus, Ralf. 2017. „Den Deutschen ist es egal. Wir müssen selbst kämpfen!“ – LeiharbeiterInnen beim Automobilhersteller FAW-VW fordern gleiche Entlohnung und werden kriminalisiert. Gleichzeitig brechen anderswo bei VW Arbeiterkämpfe aus.“ *gongchao.org*, 12. Oktober [<http://www.gongchao.org/2017/10/12/leiharbeiter-bei-faw-vw-in-china-im-kampf/>] und Xia Nü. 2018. „Has the Workers’ Protest at FAW-VW Ended?“ *gongchao.org*, 15. Januar [<http://www.gongchao.org/2018/01/15/has-the-workers-protest-at-faw-vw-ended/>].

denen getragen wird, die oft als „schwach“ gelten – den LeiharbeiterInnen.

Im vorliegenden Buch *Arbeitskämpfe in Chinas Autofabriken* beschreibt Zhang Lu, wie die Arbeitgeber die Zweiteilung der Belegschaften seit Jahren einsetzen, um mit Unterstützung des Staates ihre ArbeiterInnen in zwei Gruppen zu spalten – Direktbeschäftigte und LeiharbeiterInnen – und so ihre Kämpfe zu schwächen. Diese Strategie war bisher nur teilweise erfolgreich. Im Laufe ihrer Untersuchung von Mitte der 2000er bis Anfang der 2010er Jahre in sieben großen Automobilfabriken Chinas – darunter zwei chinesisch-deutschen Joint Ventures – begegnete Zhang Lu diversen Widerstandsformen von LeiharbeiterInnen und Direktbeschäftigten, wie Leistungszurückhaltung, Sabotage, offenen Protesten und Streiks.²

Der bisher aufsehenerregendste Kampf von AutomobilarbeiterInnen in China war der Streik in einem Getriebewerk von Honda in Foshan Mitte 2010 – mit jungen WanderarbeiterInnen und PraktikantInnen als aktivste Kraft. Jener Streik machte sich die starke Produktionsmacht der ArbeiterInnen zunutze, die diese aufgrund des *just-in-time* Produktionssystems in der Automobil-

2 Zhang Lu analysierte die Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie und der dortigen Arbeiterkämpfe bereits in einer früheren Veröffentlichung: Zhang Lu. 2008. „Chinas Automobilindustrie – Schlanke Produktion und Kontrolle der ArbeiterInnen in einem Zeitalter der Globalisierung.“ In: Pun Ngai, Ching Kwan Lee u.a. *Aufbruch der zweiten Generation: Wanderarbeit, Gender und Klassenzusammensetzung in China*, Berlin, S. 50–78. Siehe auch die Besprechung des vorliegenden Buches und ein Interview mit der Autorin in Ruckus, Ralf. 2016. „Chinese Capitalism in Crisis, Part 1: Zhang Lu on exploitation and workers’ struggle in China’s auto industry.“ In: *Sozial.Geschichte Online*, 18, S. 119–144 [http://duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-41181/07_Ruckus_ZhangLu.pdf].

industrie haben. Die Streikenden konnten den Produktionsprozess an einer entscheidenden Stelle stören und so die Produktion in allen Montagewerken Hondas in China zum Stillstand zu bringen. Die ArbeiterInnen des Getriebewerks gewannen deutliche Lohnerhöhungen, und ihr Kampf, über den weitläufig berichtet wurde, löste in dem Jahr eine Welle weiterer Streiks aus, die viele Arbeitgeber zu Lohnerhöhungen von mehr als zwanzig Prozent zwangen. Die chinesische Regierung war aufgrund der sozialen Unruhe besorgt und versuchte die Situation zu entschärfen, indem sie die Mindestlöhne deutlich anhob.³

Diese Streiks, und viele Kämpfe in anderen Sektoren in China seit Mitte der 2000er Jahre, wurden weitgehend von WanderarbeiterInnen organisiert, den Arbeitskräften, die hinter dem Aufstieg Chinas zum globalen Zentrum der Industrieproduktion seit den 1990er Jahren standen. Ihre Kämpfe machten China im vorigen Jahrzehnt zum „neuen Mittelpunkt der globalen Arbeiterunruhe“.⁴

17

- 3 Mehr zu dem Kampf bei Honda findet sich in Gongchao, FreundInnen von. 2010. „Sie haben das selbst organisiert“ – Die Streikwelle von Mai bis Juli 2010 in China.“ In: Pun Ngai, Ching-Kwan Lee u.a. *Aufbruch der zweiten Generation* (siehe Fußnote 2), S. 225–257 [<http://www.gongchao.org/2010/10/01/sie-haben-das-selbst-organisiert-die-streikwelle-von-mai-bis-juli-2010-in-china>].
- 4 Siehe Silver, Beverly J., und Zhang Lu. 2010. „China als neuer Mittelpunkt der globalen Arbeiterunruhe.“ In: *Prokla – Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 40/161, S. 605–618 [<http://www.prokla.de/wp/wp-content/uploads/2010/silver-zhang.pdf>]. Zwei frühere Bücher in dieser Reihe beleuchten die Kämpfe von WanderarbeiterInnen in China und ihre regionale und globale Bedeutung in einem anderen Sektor beziehungsweise in einer wichtigen Industriezone: Pun Ngai u.a. 2013. *iSlaves. Ausbeutung und Widerstand in Chinas Foxconn-Fabriken*. Wien [<http://www.gongchao.org/de/islaves-buch>] und Hao Ren u.a. 2014. *Streiks im Perlflossdelta*.

Zhang Lus Buch *Arbeitskämpfe in Chinas Autofabriken* hilft uns, die Entwicklung und die sozialen Beziehungen in den Betrieben sowie den lokalen, regionalen und globalen Kontext dieser Kämpfe in einem zentralen Wirtschaftssektor, der Automobilindustrie, zu verstehen. Für die chinesische Regierung ist die Automobilindustrie eine strategische „industrielle Säule“, und Veränderungen und Arbeitskämpfe in dem Sektor haben starke und weitreichende Auswirkungen, weil China nicht nur der weltweit größte Produzent von Automobilen ist, sondern auch den größten Automobilmarkt stellt. So ist es kein Wunder, dass alle großen Automobilunternehmen dort Produktionsstätten haben – auch deutsche Firmen wie

18 Volkswagen, Audi, Mercedes Benz und BMW.

Die Autorin beschreibt die Entwicklung des weitgehend autonomen Automobilsektors in der Mao-Zeit, der in der Reformperiode umstrukturiert wurde und expandierte. Sie beschreibt die historische Rolle des chinesischen Staates und der größten Automobilkonzerne der Welt, die mit staatlichen Unternehmen zusammen Joint Ventures gründeten und so den Aufstieg der Industrie in den 1980ern und 1990ern einleiteten. Und sie schildert die Wirkung von Chinas WTO-Beitritt 2001, die neue Welle ausländischer Investitionen und den Aufstieg der chinesischen Automobilhersteller in den 2000er und frühen 2010er Jahren. Auf der Grundlage ihrer beobachtenden Forschung und einer großen Anzahl von Interviews in den Fabriken analysiert sie die Veränderungen auf Betriebsebene, die harten Arbeitsbedingungen an den Montagelinien, die strenge Fabrikhierarchie und die zweifelhafte Rolle der betrieblichen Gewerkschaftssektionen und Komitees der Kommunistischen Partei, die auf der Seite der Arbeitgeber stehen. Sie unterstreicht die Bedeutung der sozialistischen Vermächnisse

ArbeiterInnenwiderstand in Chinas Weltmarktfabriken. Wien [<http://www.gongchao.org/de/streiks-buch>].

für die Betriebsführung und die Kontrolle der ArbeiterInnen sowohl in den staatlichen Unternehmen als auch in den Joint Ventures ausländischer Unternehmen mit chinesischem Staatskapital. Ihre Belege zeigen, dass der Druck von unten durch die ArbeiterInnen, ohne jegliche gewerkschaftliche Vertretung, zu Lohnerhöhungen und politischen Veränderungen führten, so auch zur Verabschiedung von Gesetzen wie dem Arbeitsvertragsgesetz von 2008.

Seit der Veröffentlichung des englischen Originals 2015 hat sich die chinesische Automobilindustrie vielfach verändert, so auch durch den gegenwärtigen Übergang zu Elektroautomobilen und die damit zusammenhängende Reorganisation des Sektors. Zhang Lus Beobachtungen sind jedoch immer noch gültig. So unterstreicht sie die Bedeutung der anhaltenden Kämpfe chinesischer AutomobilarbeiterInnen für die Reaktionen von Staat und Arbeitgebern, die sinkende Profite vermeiden wollen und die Form und das Tempo der Umstrukturierung entsprechend festlegen. Staat und Arbeitgeber versuchen, den Gegensatz zwischen der Erhaltung der Profitabilität (im Interesse des Kapitals) und der Wahrung der Legitimität (unter den ArbeiterInnen) zu entschärfen, indem sie Spaltungslinien ziehen – zum Beispiel durch die immer häufigere Zweiteilung von Belegschaften. Das führt zu Konfrontationen mit Direktbeschäftigten und LeiharbeiterInnen, wie der anhaltende Kampf der LeiharbeiterInnen von FAW-Volkswagen in Changchun zeigt.

Nach einem Jahr Arbeitskampf bot FAW-Volkswagen im Dezember 2017 den LeiharbeiterInnen direkte Arbeitsverträge beim Joint Venture an – unter der Bedingung, dass sie auf einen Ausgleich für die vergangenen Jahre ungleicher Bezahlung verzichten. Das sah nach einem schmutzigen Trick aus, weil die Verträge der ArbeiterInnen mit ihrer Leiharbeitsfirma Ende des Monats auslaufen sollten und sie vor die Wahl gestellt wurden, das Angebot anzunehmen oder ihren Job ganz zu verlieren. Die meisten

nahmen es an, und nur eine Handvoll weigerte sich und erklärte, den Kampf fortsetzen zu wollen.

Einer der ArbeiterInnen, ihr Anführer Fu Tianbo, ist weiterhin im Gefängnis und wartet auf sein Gerichtsverfahren. Die Anklage lautet „Versammlung einer Menschenmenge, um die soziale Ordnung zu stören“, ein üblicher Vorwurf chinesischer Behörden, mit dem sie versuchen, jene zum Schweigen zu bringen und einzusperren, die gegen Ausbeutung und Unterdrückung kämpfen.

20 Schon im Sommer 2017 hatten die chinesischen LeiharbeiterInnen aus Changchun – angesichts der unnachgiebigen Position ihrer chinesischen und deutschen Arbeitgeber und der chinesischen Behörden – Briefe an Volkswagen, die Volkswagen-ArbeiterInnen und den Betriebsrat von Volkswagen in Deutschland geschickt und um Unterstützung gebeten.⁵

Vom Konzern kam kaum eine Reaktion, ebenso wenig von ArbeiterInnen und gewerkschaftlichen BasisaktivistInnen von Volkswagen, und deutsche *IG-Metall*-Betriebsräte von Volkswagen schrieben einen bezeichnenderweise gleichgültigen Brief, in dem sie die chinesischen ArbeiterInnen aufforderten, sich vor Ort an FAW-Volkswagen und die lokalen Behörden zu wenden – also die Firma, gegen die sich die ArbeiterInnen zur Wehr setzten, und die Behörden, die verantwortlich waren für die Ablehnung des Falles durch die Gerichte und die Verhaftung der Arbeiteranführer.⁶ Nachdem sie diese Antwort bekommen hatten, postete einer der chinesischen LeiharbeiterInnen online: „Den Deutschen ist es egal. Wir müssen selbst kämpfen!“⁷

5 Einige Briefe sind hier dokumentiert: [<http://www.labournet.de/?p=119093>], [<http://www.labournet.de/?p=122305>], [<http://www.labournet.de/?p=120251>].

6 Siehe [<http://www.labournet.de/?p=119093>].

7 Ruckus. 2017. „Den Deutschen ist es egal. Wir müssen selbst kämpfen!“ (siehe Fußnote 1). Einige ArbeitsaktivistInnen, wie die von LabourNet

Chinesisch-deutsche Joint Ventures – darunter die von Volkswagen – stehen auch im Mittelpunkt dieses Buches, und die Kollaboration des chinesischen Staatskapitals mit einem deutschen halbstaatlichen Unternehmen wie Volkswagen zeigt die ergänzende Rolle, die beide in der Organisation der Ausbeutung in Chinas autoritärem System spielen. Das erinnert uns an die Rolle von Volkswagen in der Unterdrückung von Arbeiterwiderstand durch andere autoritäre Regime wie Brasilien und Südafrika in den 1980er Jahren, die kürzlich in deutschen Medien heiß diskutiert wurde.⁸ Das Buch bietet wichtige Informationen und Einsichten zu dieser Kollaboration von deutschem (und anderem ausländischem) Kapital mit chinesischem Staatskapital, den Formen der Ausbeutung und den Arbeiterkämpfen für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen. Es ist zu hoffen, dass es unter ArbeiterInnen und AktivistInnen in der deutschsprachigen Welt mehr Interesse für die Situation und Kämpfe von ArbeiterInnen in China hervorrufen und zu mehr Unterstützung führen wird. Zum selben Zweck werden zusätzliche Informationen, Artikel, Links und mehr zum Buch, zur chinesischen Automobilindustrie und zu den Kämpfen von AutomobilarbeiterInnen auf der Website *gongchao.org* veröffentlicht.⁹

21

Ralf Ruckus

(19. Januar 2018)

Germany, veröffentlichten nicht nur die Briefe der chinesischen LeiharbeiterInnen, sondern unterstrichen auch, dass sie den Kampf unterstützen. Siehe unter anderem die Beiträge unter [<http://www.labournet.de/category/internationales/china/arbeitsbedingungen-china/vw-china>].

8 Siehe unter anderem Der Spiegel. 2017. „Volkswagen soll Militärdiktatur in Brasilien unterstützt haben.“ *Spiegel Online*, 24. Juli [<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/brasilien-volkswagen-soll-militaerdictatur-unterstuetzt-haben-a-1159357.html>].

9 Siehe [<http://www.gongchao.org/de/auto-buch>].