

Fairness mit Lücken (nicht nur) auf See – das Beispiel der globalisierten Schuhproduktion

Auf dem einen Auge blind?

VON PETER ULLRICH

Den verbreiteten Diskussionen über „Fair-Trade“-Kampagnen und -Siegel fehlt oft der Blick auf die Logistik – auf den Einsatz von Menschen in der Transportwirtschaft, vor allem über See. Dies war Anlass für die WATERKANT, mit einer Reihe von Bündnispartnern in der Kampagne „Fair übers Meer!“ diesen Seetransport unter die Lupe zu nehmen. Dazu gehört auch eine Fokussierung auf den globalisierten Markt der Schuhproduktion und des Schuhhandels.

Längst sind Schuhe – für sie gilt dasselbe wie für Textilien – nicht mehr nur reine Gebrauchsartikel. Mode-Designer und LifeStyle-Propheten haben sie weltweit und teilweise kulturübergreifend zu Prestige-Produkten umgewidmet. Schuhe sind dem Zeitgeist unterworfen und unterliegen einem durch Werbung angestachelten, möglichst immerwährenden Erneuerungs-Anreiz: Kaufen, kaufen, kaufen – auch wenn in Wirklichkeit noch kein neues Paar zum Austausch auftragener Schuhe nötig wäre. Nur so ist der ungeheure Zuwachs an weltweit neu produzierten Schuhen zu erklären; bezüglich Logistik und Werbung gelten für den Schuhmarkt dieselben Kriterien wie für viele andere Konsumgüter, von Kleidung und Unterhaltungselektronik bis hin zu Pkw.

Laut einer Studie des INKOTA-Netzwerks (1) wurden 2011 weltweit mehr als 21 Milliarden Paar Schuhe produziert, 2013 waren es bereits mehr als 22 Milliarden – bezogen auf die Weltbevölkerung aller Altersgruppen drei Paar pro Person und Jahr. Laut World Footwear Yearbook wird mit einem Anteil von etwa 40 Prozent der überwiegende Teil davon in Europa verkauft, gefolgt von China und den USA. Mit sieben Paar pro Person und Jahr werden die meisten Schuhe in den USA konsumiert, gefolgt von Deutschland, Japan und Großbritannien mit jeweils etwa fünf Paar pro Person und Jahr (2).

87 Prozent der weltweiten Schuhproduktion finden in Asien statt. Das mit Abstand größte Produktionsland ist China mit rund 15,7 Milliarden Paar Schuhen im Jahr 2014, gefolgt von Indien, Vietnam, Brasilien und Indonesien. Auf Platz 10 liegt Italien, das Land mit der größten Schuhproduktion in Europa. Asien exportiert weltweit die meisten Schuhe, Europa

ist Hauptimporteur. Während die asiatische Schuhproduktion überwiegend in andere Kontinente exportiert wird, werden die meisten der in Europa produzierten Schuhe intrakontinental gehandelt (und damit transportiert), nur ein geringer Anteil wird in andere Kontinente exportiert.

2014 wurden in Deutschland noch etwa 20 Millionen Paar Schuhe hergestellt, rund fünf Prozent der hierzulande angebotenen Schuhe. 2013 kamen mehr als 50 Prozent aller in der EU verkauften Schuhe aus China, Vietnam lag mit einem Importanteil von 13 Prozent an zweiter Stelle. 2010 wurden allein in China als führendem Schuhexportland 73 Prozent aller weltweit exportierten Schuhpaare produziert (3).

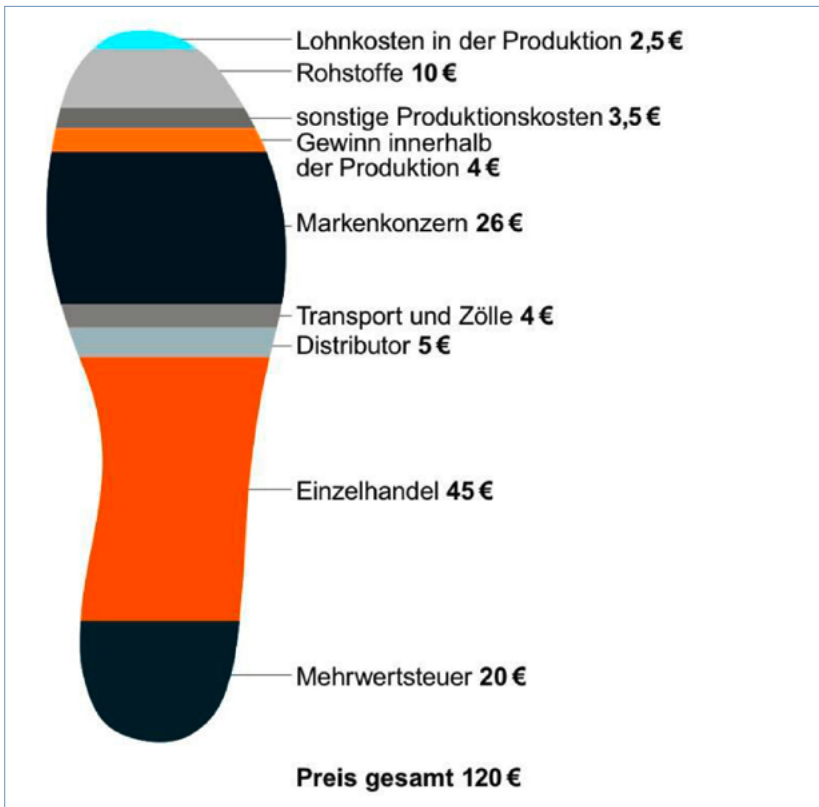
Ein Rechenbeispiel: Ein hiesiger Kunde bezahlt für ein Paar Schuhe 120 Euro, davon rund 20 Euro Mehrwertsteuer. Der Einzel- zahlt dem Zwischenhändler 55 Euro, dieser an das Markenunternehmen 50 und so weiter – die Abbildung auf der nächsten Seite gibt Aufschluss über die weitere Aufteilung. Aber nur 2,50 Euro sind Produktions-Lohnkosten, der Gewinn in der Produktion hingegen 4 Euro. Mit anderen Worten: Bei einem beispielhaften Verkaufspreis von 120 Euro pro Schuhpaar und einem Verdienst von etwa 70 Euro für Markenfirma und Einzelhändler liegen die eingesetzten Lohnkosten in der Produktion und im (quasi weltumspannenden) Transport bei weniger als 5 Euro! Übrigens: Nach ihrem „ersten Leben“ machen sich viele Schuhe aus Europa und Nordamerika über „caritative“ Kleider- und Schuhcontainer noch einmal auf eine lange Schiffsreise – als Second-Hand-Schuh-Recycling nach Afrika oder zurück nach Asien. Die Schuhindustrie sähe sich ohne diesen „Entsorgungspfad“ – ebenso wie die restliche Bekleidungsindustrie mit einem nicht zu unterschätzenden Problem konfrontiert.

Zurück zum Transport: In einem einzelnen Container (20-Fuss-Container, Standardgröße 6,1 x 2,4 x 2,6 Meter) können rund 6000 Paar Schuhe gestapelt werden; bei einer Schiffsladung mit 18.000 Containern wären das mehr als 108 Millionen Paar Schuhe auf einem einzigen Schiff. Bei einem Warenwert von etwa 20 Euro pro Paar entspricht das pro Container einem Ladungswert von 120.000 Euro. Aktuell kostet ein 20-Fuß-Container von Asien nach Europa (4) umgerechnet 620 Euro, somit liegt der Ladungswert eines 18.000-TEU-Schiffs momentan bei 2,16 Milliarden Euro. Um etwa eine Milliarde Paar Schuhe von Asien nach

Handwerkliche Schuhproduktion in der Mongolei.

FOTOS (2): ILO ASIA&PACIFIC / FLICKR





Wertschöpfungskalkulation eines Laufschuhs (Beispielzahlen), nach einer Berechnung der Universität Hohenheim aus dem Jahre 2013

QUELLE: SIEHE ANMERKUNG 1

Europa zu transportieren, bräuchte es folglich zehn Fahrten mit Schiffen dieser Größe – knapp 11.000 Seemeilen pro Strecke.

Deutschland hat seit den 1960er Jahren einen dramatischen Niedergang der Schuhproduktion einschließlich der Lederherstellung und -verarbeitung erlebt. Die Zahl der herstellenden Betriebe (bezogen auf Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten) reduzierte sich von mehr als 1000 in den 1960er Jahren auf 228 im Jahr 1994. Heute sind es weniger als 70 Betriebe, die rund 26 Millionen Paar Schuhe herstellen; demgegenüber werden jährlich mehr als 500 Millionen Paar nach Deutschland importiert (5).

Ursache waren vor allem die Auslagerung arbeitsintensiver Produktionsschritte von Deutschland in andere Länder, immer auf der Suche nach billigeren Löhnen. Zunächst ging es in den 1960ern nach Österreich, ab 1975 nach Jugoslawien, später auch nach Portugal, Marokko, Tunesien und Indien. In den 1990ern kamen Ungarn, Polen, Tschechien und die Slowakei sowie weitere Balkanländer hinzu, die Globalisierung band die asiatischen Länder ein. Insgesamt steigerte sich die Kilometer-Leistung, die ein einzelnes Paar Schuhe von der Herstellung einschließlich seiner Rohstoffe und Zwischenschritte zurückzulegen hatte, bis es vom Kunden getragen wurde, um ein Vielfaches.

Ab Mitte der 1980er Jahre führte die Verschärfung deutscher Umwelt- und

Arbeitsschutzvorschriften beispielsweise für Gerbereien (Chrom-6-Problematik) zu einer Verdrängung, die nur wenige Betriebe überlebten. Insgesamt führte die Verlagerung der Schuhproduktion und ihr vorgelegter Prozesse wie eben Gerberei zu einer Neuorganisation des Einkaufs von Materialien. Vorprodukte, die bei Herstellung in




Deutschland noch im Inland bezogen worden waren, werden nun aus Kostengründen im Ausland gekauft.

Der Leder- und Schuhproduktion in anderen europäischen Ländern erging es zeitgleich ähnlich: Die Europäische Union ist der nach Wert größte und nach Volumen zweitgrößte Schuhmarkt der Welt. Rund drei Viertel der europäischen Schuhproduktion finden in Italien, Spanien und Portugal statt, eine wesentliche Rolle spielen mittlerweile auch Serbien, Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Polen.

An dieser Stelle scheint es geboten, abseits der Bedeutung des Seeverkehrs einen Blick auf die kontinentalen Transportströme zu werfen: Seit den frühen 1990ern hat sich der europäische Straßengüterverkehr mittels Lkw am Virus der unternehmensfreundlichen Praktiken des internationalen Seeverkehrs – mit Briefkastenfirmen, Ausflagungen und Unter-Standard-Fahrzeugen, die dank „Freizügigkeit“ des Binnenmarktes nur mangelhaft kontrolliert werden, infiziert. Die Einverleibung Osteuropas in die EU-Wirtschaftszone verhalf der westeuropäischen Logistikbranche zur Verfügungsgewalt über osteuropäische Fahrer zu deren jeweils nationalen Löhnen und Tarifen. Heute konkurrieren auf dem europäischen Transportmarkt Küsten- und Binnenschiffahrt sowie die Bahnen schonungslos mit den grenzübergreifenden Lkw- und Kleintransporter-Flotten. Gekämpft wird sowohl um die kontinentale Verteilung der mit 18-20.000 TEU-Containerschiffen importierten Fertigprodukte etwa aus Asien als auch um die durch fortgeschrittene Produktionsverlagerung in EU-Billiglöhnländer drastisch gestiegenen Binnentransporte (6).

Im Gegensatz zu den Regeln über Kabotage in der internationalen Handelsschiffahrt hat die EU es bis heute versäumt, einheitliche Regelungen zur Frage, wann und zu welchen Bedingungen Lkw-Transporte in einem Land durch einheimische und / oder ausländische Fahrer erbracht werden dürfen, zu beschließen. Beispielhaft verkürzt: An den jeweils nationalen Mindestlohn- und Versicherungsvorschriften vorbei fährt etwa ein moldawischer Fahrer monatelang Fracht von Antwerpen über München nach Spanien und zurück auf einem in Polen zugelassenen Lkw für eine in Rumänien ansässige Spedition, deren Hauptfirmensitz

Vergleich der Produktionsstrategie dreier italienischer Markenschuhe

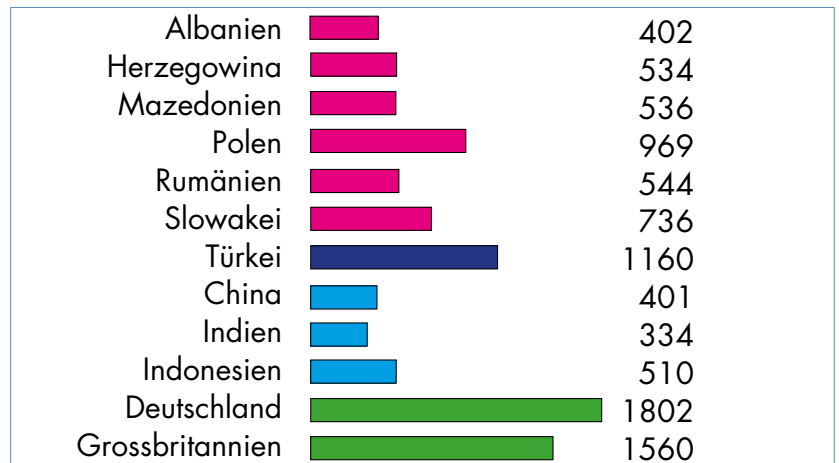
			
Im Firmenbesitz befindliche Fabriken in West-Europa	5 Fabriken in Italien mit 700 Beschäftigten, 1 Fabrik in GB mit 650 Beschäftigten	3 Fabriken in Italien mit 1000 Beschäftigten	keine
Im Firmenbesitz befindliche Fabriken in Ost-Europa	keine	1 Fabrik in Ungarn mit 150 Beschäftigten, 1 Fabrik in Albanien mit 250 Beschäftigten	1 Fabrik in Serbien mit 1250 Beschäftigten
Beauftragung von Sub-Unternehmern in West-Europa	ja, hauptsächlich innerhalb Italiens	ja, hauptsächlich innerhalb Italiens	ja, einige wenige in Spanien und Italien
Beauftragung von Sub-Unternehmern in Ost-Europa	ja, hauptsächlich in Bosnien, Herzegowina, Serbien, Rumänien	ja, hauptsächlich in Serbien und Rumänien	ja, einige im Kosovo, Bulgarien, Mazedonien und Serbien
Beauftragung von Sub-Unternehmern in anderen Ländern	ja, hauptsächlich in der Türkei und Vietnam	keine Informationen verfügbar	ja, einschliesslich Kambodscha, China, Indien, Indonesien, Birma, Thailand, Vietnam und Marokko

aber Belgien ist, während der Eigentümer sich hinter einer Briefkastenklappe auf Malta oder Zypern versteckt. Der Fahrer indes verbringt seine Arbeits-, Rest- und Ruhezeiten ununterbrochen in seinem Lkw, ohne in dieser Zeit sein Heimatland auch nur einen Tag lang zu sehen, denn er kann mangels Unterkunfts-Vereinbarung und mangels sicherer Lkw-Parkplätze wegen der Gefahr des Ladungsdiebstahls sein Fahrzeug nicht verlassen. Folge dieser steten Reduktion von Transportkosten auf dem Rücken der Transportarbeiter innerhalb der EU war und ist die problemlose und weitgehend transportkostenneutrale Verschiebung von Arbeitsstätten in vorhandene beziehungsweise neu geschaffene „Billiglohn-Nischen“. Damit einher geht eine deutliche Zunahme EU-interner Verkehre von Rohstoffen, Arbeitsstoffen, Vor- und Halbprodukten sowie der Endprodukte – alles „just in time“!

Schuh ist nicht gleich Schuh. Längst ist er nicht mehr nur aus Leder oder Stoff, sondern meist aus Gummi und / oder Plastik. Unterschiedlichste, auch neu entwickelte Materialien wie beispielsweise Gortex ergänzen oder ersetzen die Materialpalette. Der Laufschuh Gel Kayano von Asics (7) etwa besteht aus 65 einzelnen Stücken, darin enthalten sind 26 verschiedene Materialien und zu seiner Fertigstellung werden rund 360 Verarbeitungsschritte benötigt. Neben der klassischen Unterscheidung von Damen-, Herren- und Kinderschuh sowie einzelnen Typen von der Sandale bis zum Stiefel sind es auch spezielle Nutzungsformen für unterschiedlichste Arbeitsbereiche, im Sport, für Gesundheits- und Therapiezwecke oder im Traditionssektor, die beachtliche Stückzahlen im Verkauf pro Jahr erreichen.

Der eigentliche Entwicklungsprozess eines Schuhs beginnt mit Konzeption und Design etwa 18 Monate vor Verkaufstart beim Produktmanager in einem Unternehmen. Die gleichzeitig stattfindende Suche nach benötigten Materialien sowie Produktionsstätten ist unmittelbar mit der jeweils benötigten technischen Ausstattung und der Schuhspezifikation verknüpft. Nach der Konkretisierung von Designer-Entwürfen werden verschiedene Muster erstellt, um sie zu begutachten und eine Vorentscheidung zu treffen. Sechs bis neun Monate später kann der Schuh auf Order-Messen oder anderweitigen Angebotsplattformen den Händlerkunden präsentiert werden. Nur wenn die Bestellungen eine gewisse Schwelle überschreiten, wird der Schuh beim Hersteller in Auftrag gegeben.

Die Schuhproduktion selber besteht aus der Verarbeitung der Rohmaterialien wie etwa Leder einerseits und dem eigentlichen Anfertigen der Schuhe, also Zuschneiden, Nähen und Kleben der verschiedenen Komponenten, andererseits. In den einzelnen Produktionsschritten gibt es eine Vielzahl von arbeitsintensiven, aber auch gesundheitsgefährdenden Schritten. Das Anfertigen der Schuhe geschieht meist komplett in Fabriken, samt sowohl maschineller als auch arbeitsintensiver Handarbeit. Oft wird die Herstellung aber auch auf unterschiedlichste Arbeits- und Produktionsstätten inklusive Heimarbeit aufgeteilt. Im günstigsten Fall liegt das alles innerhalb einer Region mit quasi innerbetrieblichem Werktransport, oft sind aber auch interkontinentale Transportströme damit verbunden. Logistik-Spezialisten sorgen dann global für ein Produktions- und Liefermanagement im Großen wie im Kleinen, das Produktionsorte, Personal, und



Gesetzlicher Mindestlohn in der Schuhindustrie, brutto
Stand 1.1.2016 in Kaufkraftparität zum US-Dollar

QUELLE: LABOUR ON A SHOE STRING

Die wichtigsten Länder innerhalb der Schuhproduktion 2014			
	Land	Paar (Mio)	Weltmarktanteil in %
1	China	15.700,00	64,60
2	Indien	2.865,00	8,50
3	Vietnam	910,00	3,70
4	Brasilien	900,00	3,70
5	Indonesien	724,00	3,00
6	Pakistan	386,00	1,60
7	Türkei	320,00	1,30
8	Bangladesch	315,00	1,30
9	Mexiko	245,00	1,00
10	Italien	197,00	0,80

Die weltweit größten Schuhproduzenten (Zahlen von 2014).

QUELLE: SIEHE ANMERKUNGEN 3

Materialfluss einschließt, sich dabei aber immer auf die Suche nach der billigsten Variante konzentriert. Ohne das in den vergangenen Jahrzehnten mehr oder weniger systematisch deregulierte Bindeglied See-Transport kommen innerhalb der international zersplitterten Produktionsketten weder Rohstoffe noch Halb- und Zwischenprodukte über die Kontinente hinweg in die Fertigung und Veredlung; und schließlich käme ohne dieses Bindeglied auch nicht das Endprodukt zum Käufer.

Das führt zu der Frage, warum es eigentlich Initiativen, die sich teilweise zu Recht mit vorzeigbaren Erfolgen in ihrem „Fair-Trade“-Engagement schmücken können, so schwer fällt, sich ergänzend auch mit den Praktiken des Transportsektor-Dschungels und vor allem auch des Seetransports zu beschäftigen? Gütesiegel oder „Vor-Ort“-Recherchen für bessere Löhne und Arbeitsbedingungen in der Gebrauchs- und Konsumgüterherstellung in Ländern der so genannten Dritten Welt stellen nur die eine Seite der Medaille dar – die liegt oben und wird

poliert. Nach unten gerichtet, unsichtbar und unbeachtet, sind aber vergleichbare Forderungen nach Fairness – in Lohn, Arbeitszeit und -bedingungen, Sozialversicherung, Urlaubsanspruch, Menschenrecht, Freiheit von Sklaverei und anderes mehr – für die Beschäftigten eben des Transportsektors und hier nicht zuletzt der Seeleute eingepreßt. Man muss die Medaille nur mal umdrehen...

Die Studien und Reports der Initiative „Change Your Shoes“ des INKOTA Netzwerks und von Südwind (1) beispielsweise vermitteln ein weltumspannendes, allerdings erschreckendes Bild von niedrigsten Löhnen, mangelhaftem Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz, ständigen Überstunden, Wochenendarbeit, vertrags- und versicherungsloser Beschäftigung, fehlender Gesundheitsbetreuung oder Unterdrückung von Arbeitnehmerrechten in Schuhproduktion und Schuhhandel (2, 3, 8, 9, 10). Kaum bis gar nicht sichtbar wird in diesen Reports und Studien, wie und unter welchen skandalösen Lohn- und Arbeitsbedingungen die Grundmaterialien, Arbeitsstoffe, Halb- sowie Fertigprodukte termingenau hin und her gekarrt werden.

Francesco Gesualdi und Deborah Lucchetti vom „Centro Nuovo Modello di Sviluppo“ in

Pisa (11) recherchierten die Lieferkette dreier großer italienischer Schuhmarkenlabel (Tod's, Prada und Geox). Hinter ihren Labels „Made in Italy“ verbergen sich verschiedenste Produktionsstandorte sowie „Arbeitsformen“ von Arbeitern inner- und außerhalb Italiens: Im Stammwerk gibt es ordentliche Arbeitsverträge, Kranken- und Rentenversicherung sowie korrekte Überstundenerfassung und übertarifliche Zahlungen. Bei den Subunternehmern in- und vor allem außerhalb Italiens wurden wesentlich schlechtere Bedingungen vom niedrigen Stücklohn bis zur Beschäftigung illegaler Migranten festgestellt, immer und gerne ergänzt durch unterbezahlte, arbeitsintensive Heimarbeit. Die Taktik der drei Unternehmen ist es dabei, die verschachtelten Subunternehmer-Ebenen durch gezielte Ungewissheit über Vertragsumfang und -verlängerung einzuschüchtern, um Stückzahlen zu erhöhen oder ausgemachte Bezahlung zu unterlaufen. Die Autoren zeigen deutlich auf, wie zahlreiche (absichtliche?) „Fehler“ und Lücken in Gesetzen und Verordnungen der EU und der Staaten auf beiden Seiten der Adria solche oft rechtswidrigen, immer aber unmoralischen Produktionsweisen ermöglichen beziehungsweise diese durch Schaffung von „Sonderzonen“ sogar steuerlich begünstigen.

Um das ganze Heer von Arbeitskräften sowie der kleinen und großen Fahrzeuge, die alles mögliche zwischen den einzelnen Stationen hin und her karren, terminlich genau passend zu organisieren, besitzen die drei Firmen entweder eigene Logistikabteilungen oder es wird an Externe vergeben. Die sind dann aber auch verantwortlich für die Einhaltung von Vorschriften, für das Einsammeln von Zertifikaten (wenn es denn solche überhaupt gibt) und natürlich für „passende“ Bezahlung. Die Markenfirmen erklären sich bei Verstößen für nicht zuständig und natürlich unschuldig.

Weitere Reports der Kampagne „Change Your Shoes“ über Arbeitsbedingungen in der indischen Leder- und Schuhindustrie (8), der indonesischen Lederschuhproduktion (10), der Schuhfertigung in Albanien, Bosnien-Herzegovina, Macedonien, Polen, Rumänien und der Slovakia (9) sowie der chinesischen Schuhindustrie (3) sind erschreckend zu lesen und zeigen ähnliche Muster wie bei den drei italienischen Markenfirmen. Egal, wie weit räumliche Distanzen zwischen einzelnen Produktionsabschnitten auch sind, wenn es irgendwo „billiger“ (in Bezug auf Lohn, Gesundheit und Umwelt) zu haben ist, wird es gemacht. Weder die betroffenen Subunternehmen noch die betroffenen Arbeiterinnen und Arbeiter haben eine echte Chance, sich zu wehren.

So unterstützenswert die Bemühungen dieser und anderer Initiativen und Bündnisse zur



Industrielle Schuhproduktion auf den Philippinen.

Verbesserung von Arbeitsbedingungen und Löhnen bis hin zum Recht auf gewerkschaftliche Teilhabe auch sind: Die zum Mitmachen auffordernde Kampagne „Change Your Shoes“ ruft leider nicht auch nach einem „Check and Change Your Transport“.

Bei der Betrachtung von – und der Forderung nach – „fair“ produzierten und gehandelten Konsumgütern führt die Unterschlagung der Transportströme an sich wie auch insbesondere

ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen in ein politisch gefährliches schwarzes Loch. Es genügt nicht, Produzenten und Händler zu Fairness im Umgang mit ihren Beschäftigten, Kunden zu verantwortungsbewusstem Konsum, Politik und Verwaltung zu schärferen Regeln und vor allem Kontrollen aufzufordern – wenn Transport und Logistik nicht nur über See ausgeklammert werden. Das ist nicht fair. ◀

ANMERKUNGEN:

1. Pieper, Anton: „Wo der Schuh drückt“; https://kurzlink.de/factsheet_08-15; weitere Informationen zur gleichnamigen Kampagne siehe https://kurzlink.de/kamp_cys.
2. World Footwear Yearbook – unter www.worldfootwear.com käuflich zu erwerben, die jüngste frei verfügbare Ausgabe ist die von 2012: https://kurzlink.de/wfy_2012.
3. Pieper, Anton: „So wird ein Schuh draus“; https://kurzlink.de/factsheet_05-16
4. Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) vom 1. Dezember 2017: 729 \$/TEU
5. Dispan, Jürgen, und Stieler, Silvia: „Leder und Schuhindustrie: Branchentrends und Herausforderungen“; https://kurzlink.de/imu_03-2015
6. ETF: „Moderne Sklaverei im heutigen Europa?“, Brüssel, 2012; https://kurzlink.de/etf_sklav_2012
7. <https://kurzlink.de/asics-2011>
8. Pieper, Anton, mit Prasad, Shashi Kant, und Raaj, Vaibhav: „Auf der Stelle (ge)treten – Arbeitsrechtsverletzungen in der indischen Leder- und Schuhindustrie“; https://kurzlink.de/studie-indien_09-16
9. Luginbühl, Christa, und Musiolek, Bettina: „Labour on a shoe string – The realities of working in Europe’s shoe manufacturing peripheries in Albania, Bosnia-Herzegovina, Macedonia, Poland, Romania and Slovakia“; https://kurzlink.de/cys_stud_06-2016
10. Pieper, Anton, und Putri, Prashasti: „Zwei Paar Schuhe? – Indonesische Lederschuhproduktion und Arbeitsrechte“; https://kurzlink.de/studie_indones_02-17
11. Gesualdi, Francesco, und Lucchetti, Deborah: „The real costs of our shoes“; Centro Nuovo Modello di Sviluppo, Pisa 2017; https://kurzlink.de/pisa_04-2017_### Corradini, Pierpaolo, mit Gallo, Stefano, und Gesualdi, Francesco: „A tough story of leather“; Centro Nuovo Modello di Sviluppo, Pisa 2016; https://kurzlink.de/pisa_11-2016