
Alles Cluster?

Rezension von: Michael Steiner (Hrsg.),
 Clusters and Regional Specialisation. On
 Geography, Technology, and Networks,
 Pion, London 1998, 279 Seiten.

Das vorliegende Werk liefert ausreichend Material im Hinblick auf verschiedene Definitions- und Interpretationsmöglichkeiten von Clustern sowie auch kritische Einschätzungen bezüglich einer Clusterorientierung in der Wirtschaftspolitik. Es ist daher sowohl für Neueinsteiger in das Diskussionsthema "Cluster" als auch für erfahrene Wirtschaftspolitiker eine anregende und empfehlenswerte Literatur.

Was sind Cluster?

Der Begriff "Cluster" ist heute in der wirtschaftspolitischen Diskussion nicht mehr wegzudenken. Während Marshall durch sein bereits 1920 erschienenes Werk als Urvater der Clustertheorie bezeichnet werden kann (Beitrag O. M. Fritz, H. Mahringer, M. T. Valderrama), hat das 1990 erschienene legendäre Werk von M. Porter "The Competitive Advantage of Nations", welches verschieden interpretiert wird (aber das ist bei ökonomischen Werken nichts Neues, denn schließlich ist die Ökonomie keine Naturwissenschaft, und selbst dort gibt es einen Spielraum), dem Clusterbegriff zum Durchbruch verholfen. Porter faßte die frühere Clusterdiskussion zusammen und stellte fest, daß eine regionale Konzentration von Unternehmen, die miteinander in einem gewissen Zusammenhang stehen, den Informationsfluß fördert und durch die hohe regionale Konzentration an Wissenschaftlern und Technikern sog. technologische *Spillover*-Effekte entstehen. Durch die Aus-

wirkungen der geographischen Nähe würde der Innovationsdruck erhöht und gewännen damit die Unternehmen an Wettbewerbsfähigkeit. Cluster sind überdies in Form von regionaler Spezialisierung schon lange bekannt, wie zum Beispiel bei chinesischer Seide, persischen Teppichen oder Schweizer Uhren.

Übersetzt man das Wort Cluster ins Deutsche, so erhält man als Resultat die Begriffe "Haufen", "Schwarm" oder "Anhäufung". Das von Michael Steiner, dem Leiter des Instituts für Technologie- und Regionalpolitik des Joanneum Research, herausgegebene Werk zeigt auf vielfältige Weise, was unter dem Begriff Cluster im wirtschaftlichen Sinn zu verstehen ist bzw. verstanden werden könnte. Der Einleitungssatz des Herausgebers, welcher Clusteransätze durch die Einbindung des Joanneum Research in den steirischen Automobilcluster auch aus persönlicher Erfahrung gut kennt, sagt bereits viel über diesen allzu oft strapazierten Begriff: "Clusters have the discreet charm of obscure objects of desire." (S. 1)

Es ist schwer, den Begriff Cluster zu definieren, aber trotzdem einen Versuch wert. Unter Cluster könnte man eine lokale bzw. regionale Konzentration von Produktions- und Dienstleistungsunternehmen, Forschungsinstitutionen auf universitärer und außeruniversitärer Ebene sowie Aus- und Weiterbildungseinrichtungen, deren Angebot an Gütern bzw. Dienstleistungen sich ergänzen, so daß eine sinnvolle Kooperation und Vernetzung stattfinden kann, verstehen. Ein Cluster sollte jedoch mehr sein als ein bloßes Netzwerk.

Der Fortschritt einer Clusterorientierung liegt meiner Meinung nach vor allem in der branchenübergreifenden Denkweise, die es ermöglicht, daß beispielsweise ein Unternehmen aus der Textil- oder sogar der Holzbranche mit einem metallverarbeitenden Unternehmen kooperiert, wie dies sinnvollerweise bei Systemlieferanten für die Automobilindustrie ge-

schieht. Damit kommen wir auch schon zur Praxisrelevanz von Clustern für die österreichische Wirtschaft. Abgesehen von Untersuchungen, die belegen wollen, daß die heimische Wirtschaft fast lückenlos aus Clustern besteht, wo doch bekannt ist, daß österreichische Firmen eher wenig kooperationsfreudig sind, wären die beiden bekannten Automobilcluster in Oberösterreich und vor allem in der Steiermark erwähnenswert. Auf Landesebene gibt es immerhin Ziele, Konzepte und auch Förderungen, wenn man sich auch in einem "Europa der Regionen" fragen muß, ob es sinnvoll ist, für jedes Bundesland, das – im europäischen Kontext gesehen – eine sehr kleine Region darstellt, einen eigenen Cluster zu definieren und zu fördern, wobei Kooperationen zwischen Firmen der einzelnen Landescluster eher die Ausnahme als die Regel sind. Anhand der Landeskonzepete, die die Aufgaben des jeweiligen Clusters definieren, läßt sich allerdings ganz gut erkennen, worum es sich inhaltlich handelt.

Beispielsweise definiert sich der oberösterreichische Automobilcluster (auf seiner eigenen *Homepage*) wie folgt:

"Der Automobil-Cluster (AC) ist ein branchenübergreifendes Netzwerk von industriellen Leitbetrieben und deren direkten und indirekten Zulieferern im Bereich straßengebundener Fahrzeuge, das sind PKW, LKW, Sonder- und Spezialfahrzeuge sowie Motorkrafträder.

Aufgaben des Clusters sind:

1. Information und Kommunikation: Datenbank mit Firmendaten der AC-Partner, Präsentation des AC im Internet, AC-Firmenkatalog, Betriebsbesichtigungen, Kooperations- und Zulieferbörse.
2. Qualifizierung: Einführung spezieller Bildungsangebote, Fachveranstaltungen, Workshops, Inter-company-learning, Studienreisen.
3. Kooperationen: Initiierung, Entwicklung und Betreuung von Kooperationsprojekten zwischen Unternehmen und

mit Technologietransfer-Einrichtungen (z.B. in den Bereichen F&E, Produktion, Marketing, Logistik, Qualifizierung, Organisation und Informationstechnologie, Internationalisierung).

4. Marketing und PR: Erstellung von AC-Informationsmaterial, Positionierung des Automobil-Clusters im In- und Ausland, PR-Arbeit.
5. Internationalisierung: Internationale Repräsentation des Automobil-Clusters, Beteiligung an internationalen Kooperationsbörsen, Unterstützung von Unternehmen bei der Internationalisierung, Bearbeitung von Anfragen aus dem Ausland bezüglich Kooperationspartnern und Betriebsansiedlung, Vernetzung mit ausländischen Automobilinitiativen."

Man darf die Initiativen auf Länderebene jedoch nicht unterschätzen – besser ein kleiner, als gar kein Ansatz, wenn es in die richtige Richtung geht. Längerfristig sollten solche Initiativen aber zumindest länderübergreifend organisiert werden, wobei der Bund eine koordinierende Rolle einnehmen könnte. Das ist kein leichtes Unterfangen, solange Landesförderungen eine dominierende Rolle spielen.

Ob es sich bei den regionalen Automobilcluster-Konzepten tatsächlich um zielführende wirtschaftspolitische Ansätze handelt, wird vor allem von Tichy ("Clusters: Less Dispensable and More Risky than Ever") kritisch hinterfragt. Seiner Ansicht nach sind Cluster in einem engen Zusammenhang mit der Produktlebenszyklus-Hypothese zu sehen. Je reifer ein Produkt, umso standardisierter der Produktionsprozeß und umso weniger wichtig werden der Einsatz von hochqualifizierter Arbeit und die Existenz hochentwickelter Informationsnetzwerke. Am Ende des Produktlebenszyklus dominieren – im Zusammenhang mit der Massenproduktion (*economies of scale*) – eher die Kostenfaktoren, und eine Verlagerung der Produktion in eine kostengünstigere Region bzw. das Einsetzen

eines starken Konzentrationsprozesses (betreffend die Zahl der Wettbewerber oder auch die Konzentration von Unternehmensaktivitäten) ist zu erwarten. Das traditionelle Auto ist schließlich ein reifes, bereits fertig entwickeltes Produkt. Tichy betrachtet daher den steirischen Automobilcluster-Ansatz als durchaus sinnvolles, jedoch riskantes Unternehmen und warnt vor einer zu starken Dominanz eines derartigen Clusters in einer Region. Der Politik empfiehlt er die Schaffung von Clustern, dessen Hauptprodukte sich in einem noch frühen Stadium des Produktlebenszyklus bewegen. Die Frage ist meiner Meinung nach auch, inwiefern ein entsprechender Technologieeinsatz aus traditionellen Produkten neue Produkte schaffen kann, wie dies in der Automobilzulieferindustrie zum Teil sicherlich der Fall ist.

Tatsache ist, daß Clusteransätze den Akteuren in der Wirtschaftspolitik eine sehr hohe Flexibilität abverlangen. Denn gerade erfolgreiche Cluster neigen dazu, sich stark auf bestimmte Produkte (oder Verfahren) zu konzentrieren, wodurch im Netzwerk das Know-how, völlig neue Produkte zu entwickeln, verlorengeht (Beispielsweise wurden elektronische Taschenrechner, Computer und Drucker nicht von den herkömmlichen Büromaschinenfirmen entwickelt und werden in der Regel auch nicht von diesen produziert; Tichy spricht von der Gefahr der Versteinerung eines Clusters.)

Cluster und Arbeitnehmer

Die steirischen Arbeitnehmervertreter haben sich bereits ausführlich mit arbeitnehmerorientierten Fragen zum steirischen Automobilcluster befaßt. Ende 1998 fand dazu eine Betriebsrätekonferenz statt, wo auch Themen wie Cluster-Betriebsrat und Cluster-Kollektivvertrag behandelt wurden.

Tichy arbeitete in seinem Beitrag die Vorteile im Hinblick auf den Arbeitsmarkt heraus. Er sieht diese darin, daß

die Unternehmen in einem Cluster ähnliche Qualifikationen nachfragen und damit ein zum Vorteil der Arbeitnehmer hohes Nachfrageniveau schaffen, wobei die Nachfrage nach höheren Qualifikationen auch das Lohnniveau in der Region hebt. Andererseits würden in der Region spezielle Aus- und Weiterbildungsangebote ein qualifiziertes Arbeitskräftepool schaffen, welches wiederum den Unternehmen zugute kommt. Darüber hinaus würden die Unternehmen vom Wissensaustausch, der zwischen den qualifizierten Arbeitnehmern stattfindet, profitieren.

Ein weiterer von Tichy beschriebener Vorteil von Clustern liegt in der Spezialisierung. Diese führt zur Außenvergabe von Arbeit und Prozessen, wodurch einiges effizienter als bisher durchgeführt werden kann. Dazu ist allerdings anzumerken, daß dies für die betroffenen Beschäftigten – zumindest kurz- oder mittelfristig – mit meist weniger angenehmen Begleiterscheinungen verbunden ist (neue Firma, neuer Dienstvertrag, eventuell auch Kündigung).

Jedenfalls spricht doch einiges für eine starke Einbindung von Interessenvertretungen der Arbeitnehmer in Clustern. Regional besteht teilweise bereits eine gewisse Einbindung.

Alles Cluster?

Daß, wie in der Literatur angenommen wird, die Existenz von Clustern das entscheidende Element für die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen oder Staaten wird und die klassischen wettbewerbsrelevanten Faktoren wie Arbeit, Energie, Sozial- und Umweltkosten, Förderungen usw. dann weniger wichtig werden, scheint so nicht ganz plausibel, denn die Wettbewerbsvorteile, die ein Cluster bringen kann, haben zwar nicht ausschließlich, aber durchaus auch etwas mit den Faktorpreisen zu tun. Dazu könnte man – etwas aus dem Zusammenhang gerissen – ein Zitat von E. J. Feser, der für dieses Buch einen Beitrag

schrieb, anführen: "If clusters are everything, maybe they are nothing."

Der große Vorteil von Clustern liegt sicher in der Unternehmenskooperation bzw. in der Kooperation zwischen Firmen und Forschungsinstituten, und dazu bedarf es in Österreich sicherlich noch eines Lernprozesses. Eine sinnvol-

le Förderungspolitik kann und sollte diesen Lernprozeß unterstützen. Angesetzt werden muß aber jedenfalls auch in der Bildungspolitik, denn zum kooperativen Handeln gehört auch kooperatives Denken, und das muß gelernt sein.

Miron Passweg