SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung: Mittel- und Osteuropa als Ziel für Auslandsinvestitionen in der Automobilindustrie

Winter, Johannes

Veröffentlichungsversion / Published Version
Sammelwerksbeitrag / collection article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Winter, J. (2006). Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung: Mittel- und Osteuropa als Ziel für Auslandsinvestitionen in der Automobilindustrie. In *Osteuropaforschung - 15 Jahre "danach" : Beiträge für die 14. Tagung junger Osteuropa-Experten* (S. 154-159). Bremen: Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-36333

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de

Terms of use:
This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Comercial-NoDerivatives). For more Information see:
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Forschungsstelle Osteuropa Bremen
Arbeitspapiere und Materialien

Nr. 77 – September 2006

Osteuropaforschung – 15 Jahre „danach"

Beiträge für die 14. Tagung junger Osteuropa-Experten

Veranstaltet von

Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen
Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde
Europäische Akademie Berlin

Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen
Klagenfurter Straße 3, D-28359 Bremen
Tel. +49 421 218-3687, Fax +49 421 218-3269
http://www.forschungsstelle-osteuropa.de

Johannes Winter

Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung. Mittel- und Osteuropa als Ziel für Auslandsinvestitionen in der Automobilindustrie[1]

Einleitung

Mittel- und Osteuropa boomt derzeit als Investitionsraum. Das zeigt sich einerseits am Zufluss Ausländischer Direktinvestitionen (ADI), die sich innerhalb der letzten zehn Jahre verfünffacht haben[2], auf nunmehr 220 Mrd. US$. Andererseits wird dies ersichtlich anhand von Standortortbewertungen, die von multilateralen Organisationen, Unternehmensverbänden und Wirtschaftsförderern getroffen werden. So schätzt UNCTAD ein, dass Polen und Tschechien weltweit zu den beliebtesten Zielregionen für ADI zählen, nur übertroffen von China, Indien, USA und Thailand (vgl. UNCTAD 2004). Einer Studie der Economist Intelligence Unit zufolge bieten China und Indien zwar größere Wachstumschancen für Unternehmen, gelten im Gegensatz zu Mittel- und Osteuropa (MOE) allerdings als risikoreicher, weshalb europäische Unternehmen einen signifikanten Teil der ADI in räumlicher Nähe zu ihren Unternehmenssitzen tätigen, insbesondere in MOE (vgl. EIU 2006). Eine Umfrage deutscher Außenhandelskammern unter 1.000 deutschen Unternehmern ergab, dass 90% der Befragten das Investitionsklima in MOE als gut oder zufrieden stellend bewerten (vgl. DUIHK 2006). Eine der Branchen, die einen großen Teil dieser Investitionsmittel an sich bindet, ist die Automobilindustrie. Mehrere hundert Fahrzeughersteller und Zulieferer haben sich in Polen, Tschechien, Ungarn oder der Slowakei angesiedelt, reduzieren dadurch Kosten, nutzten lokale Qualifikationen und erschließen neue Märkte. Doch um welche Kompetenzen handelt es sich, die dezentral aufgebaut werden? Bleibt es ausschließlich bei Verlagerung oder Aufbau von Produktionskapazitäten oder finden sich auch Anzeichen für eine Ansiedlung von wissensintensiven Wertschöpfungsschritten? Dieser Beitrag untersucht den Umfang und die Zielrichtung von ADI in MOE und fragt nach aktuellen Trends bei der Verteilung von Unternehmensaufgaben in der Automobilindustrie.

Typen und Motive von Ausländischen Direktinvestitionen

Ausländische Direktinvestitionen sind internationale Kapitalströme, die zum Aufbau von Tochtergesellschaften oder zu einer Beteilung an Unternehmen im Ausland verwendet werden. Zu unterscheiden sind horizontale von vertikalen ADI. Mit horizontalen ADI verfolgen Unternehmen das Ziel der Markterschließung, z.B. wenn der Aufbau dezentraler Produktionsstrukturen effizienter ist als die Belieferung des Marktes von außen. Bei vertikalen ADI handelt es sich um Investitionen mit dem Ziel der Kosteneinsparung, etwa durch die Produktionsverlagerung ins Ausland zur Senkung von Arbeitskosten (vgl. Navaretti/Venables 2004). Die Implementierung erfolgt über *brownfield investment*, d.h. durch Übernahme oder Ausbau bestehender Anlagen

---

[1] Die diesem Beitrag zugrunde liegenden empirischen Daten sind zwischen Frühjahr 2005 und Frühjahr 2006 mittels qualitativen Leitfadeninterviews mit Führungskräften der Automobilindustrie in Deutschland und Polen erhoben worden. Die Auswertung erfolgte über eine qualitative Inhaltsanalyse (vgl. Gläser/Laudel 2004). Die Forschungsaktivitäten sind eingebettet in das DFG-Projekt „Kompetenzerwerb in Tochterbetrieben internationaler Unternehmen – das Beispiel der polnischen Automobilindustrie“ (Laufzeit: 11/2004–1/2007), das am Wirtschafts- und Sozialgeographischen Institut der Universität zu Köln angesiedelt ist.

[2] Die acht neuen EU-Mitgliedstaaten aus MOE haben bis Ende 2004 rund 220 Mrd. US$ an Ausländischen Direktinvestitionen (FDI stock) erhalten. Dabei profitierten absolut gesehen Polen (61 Mrd. US$), Ungarn (60 Mrd. US$) und Tschechien (56 Mrd. US$) am stärksten. Mehr als 40% der Investoren stammen aus Deutschland, gefolgt von den USA und Österreich. Beliebte Investitionsbranchen sind u.a. die Nahrungsmittel-, Bekleidungs- und Elektroindustrie sowie Maschinen- und Fahrzeugbau (vgl. UNCTAD 2005).

bzw. *greenfield investment*, das den Bau neuer Anlagen beinhaltet. Es besteht ein breiter Konsens in der Literatur darüber, dass ADI positive Effekte in Form von Wissens-, Technologie- und Produktivitätsgewinnen sowie Einkommens- und Beschäftigungseffekten für das Zielland haben können, jedoch hohe Kosten auf staatlicher Seite für Infrastrukturausbau und Gewährung von Investitionsanreizen verursachen können (vgl. Demekas/Horváth/Ribakova/Wu 2005, S. 3).

Die Motive für die Entsendung von ADI werden je nach Erklärungsansatz unterschiedlich bewertet.[3] Dunning (1981) unterscheidet drei Bedingungen, die für ein Auslandsengagement eines Unternehmens gegeben sein müssen: Dazu zählen das Wirksamwerden von Eigentumsvorteilen, Internalisierungsvorteilen und Standortvorteilen. Eigentumsvorteile gegenüber Mitbewerbern im Ausland bieten die Möglichkeit, neue Märkte zu erschließen und Kosten durch lokale Präsenz zu reduzieren. Internalisierungsvorteile treten ein, wenn aufgrund von Unsicherheiten im Zielland der Wissenstransfer an Dritte nachteilhaft wäre und daher Eigentumsvorteile genutzt werden. Standortvorteile resultieren aus Kostenvorteilen und günstigen Markt- und Rahmenbedingungen im Gastland gegenüber dem Heimatland.

Ausländische Direktinvestitionen in der Automobilindustrie Mittel- und Osteuropas

Wenngleich Nordamerika, Westeuropa und Ostasien weiterhin dominante Zielregionen für ADI sind, so werden ‚emerging markets' wie China, Indien und MOE zunehmend begünstigt. So belief sich 2005 das branchenübergreifende Investitionsvolumen in Polen auf 6,2 Mrd. US$, was eine Steigerung um mehr als 60% gegenüber dem Vorjahr bedeutete. Tschechien (4,5 Mrd.) und Ungarn (4,2 Mrd.) sind ebenfalls nachgefragt (vgl. Abb. 1), liegen bei den Pro-Kopf-ADI sogar deutlich vor Polen[4].

Abb. 1: Zufluss von Ausländischen Direktinvestitionen (ADI) nach Mittel- und Osteuropa, 2003/2004

Volkswirtschaft	**ADI 2004 (in Mio. US$)**	**ADI 2003 (in Mio. US$)**
Slowenien	516	337
Lettland	647	300
Litauen	773	179
Estland	926	891
Slowakei	1.122	669
Ungarn	4.167	2.162
Tschechien	4.463	2.101
Polen	6.159	4.123

Quelle: UNCTAD, 2005

Zu den wichtigsten Branchen, in die ausländische Unternehmen in MOE investieren, zählt die Automobilindustrie. 10–15% aller ADI entfallen auf diese Branche (vgl. UNCTAD 2004). So

[3] Buckley/Casson (1976) argumentieren, dass Transnationale Unternehmen (TNU) dann im Ausland investieren, wenn die Transaktionskosten für Exporte oder erteilte Lizenzen höher ausfallen als interne Koordinationskosten zwischen Mutter- und Tochterbetrieb verursachen würden. Hymer (1976) behauptet, dass TNU wegen geringer Marktkenntnisse, höherer Koordinationskosten, Wechselkursschwankungen und öffentlicher Benachteilungen Wettbewerbsnachteile gegenüber lokalen Unternehmen haben. Daher benötigen sie anderweitige Vorteile, z. B. höheres technologisches Know-how, um diese Nachteile gegenüber lokalen Mitbewerbern auszugleichen.

[4] In Tschechien kamen im Jahr 2005 864 Euro ADI auf jeden Einwohner, in Ungarn waren es 530 Euro, in der Slowakei 314 Euro, in Polen 161 Euro (UNCTAD 2005).

haben ein Dutzend Fahrzeughersteller unweit ihrer westeuropäischen Mutterwerke Tochterunternehmen in MOE aufgebaut, in denen v. a. Klein- und Kompaktwagen gefertigt oder endmontiert werden (vgl. Abb. 2). Sie produzieren 2006 mehr als zwei Millionen Fahrzeuge, was rund 10% der EU 25-Produktion ausmacht (vgl. Urban 2005, S. 4). Das Engagement verläuft überwiegend über vertikale ADI und ist regional auf Polen, Tschechien, Ungarn und die Slowakei konzentriert. Dafür sprechen einerseits Kostenvorteile gegenüber Westeuropa – eine Arbeitsstunde kostet an den vier Standorten rund fünf Euro, viermal weniger als in ostdeutschen Betrieben – jedoch (noch) nicht die Nachfrage nach Neuwagen in MOE, die aufgrund geringer Kaufkraft und hoher Gebrauchtwagenimporte stagniert. Andererseits ist die Attraktivität von MOE als Investitionsraum auf die hohen Qualitätsstandards der Zulieferbetriebe, die Nähe zu den westeuropäischen Werken, das gute Investitionsklima mit staatlichen Anreizsystemen (Sonderwirtschaftszonen) und die Verfügbarkeit von qualifizierten Beschäftigten zurückzuführen (vgl. Maksymiuk 2006, S. 4), wenngleich diesen branchenspezifische Berufserfahrung vielfach fehlt.

Abb. 2: Standorte der Automobilindustrie in Mittel- und Osteuropa, 2006

Land	Standort	Hersteller	Modell	Produktion (2006)
PL	Poznań	Volkswagen	Caddy, Transporter T5	110.000
PL	Gliwice	GM-Opel	Zafira, Astra II, Agila	150.000
PL	Gliwice	Suzuki	Wagon R+	4.200
PL	Tychy	Fiat	Panda, Seicento	255.000
PL	Warszawa-Żerań	FSO-Daewoo	Lanos, Matiz	2.400
CZ	Kolín	Toyota	Aygo	99.300
CZ	Kolín	Peugeot	107	99.000
CZ	Kolín	Citroën	C1	99.900
CZ	Mladá Boleslav	Škoda	Roomster, Superb	382.000
CZ	Kvasiny	Škoda	Fabia, Octavia, Compact SUV	36.000
CZ	Vrchlabi	Škoda	Octavia	71.000
SK	Bratislava	Volkswagen	Touareg, Golf, Polo	155.000
SK	Bratislava	Audi	Q7	53.000
SK	Trnava	Peugeot	207, 207 Van	68.000
SK	Žilina	Kia	ED, Sportage	2.700
HU	Esztergom	Suzuki	Aerio, Ignis, Swift, Wagon R+	175.000
HU	Esztergom	Lancia	Small SUV	2.700
HU	Esztergom	Fiat	Sedici	14.300
HU	Györ	Audi	TT	25.000
SLO	Novo Mesto	Revoz-Renault	Clio, Clio Van, Twingo	122.000
RO	Piteşti / Mioveni	Dacia-Renault	Dacia Logan, Pick-up	200.000

Anmerkung: Berücksichtigt wurden nur Standorte mit Fahrzeugproduktion im Jahr 2006 (gerundete Werte). Länderkürzel: PL=Polen; CZ=Tschechien; SK=Slowakei; HU=Ungarn; SLO=Slowenien; RO=Rumänien; Quellen: Automobil-Produktion, 12/2005; CSM Worldwide, 2005; Herstellerangaben

Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung!?

Wurde bislang in der Automobilindustrie v. a. in arbeits- und lohnintensive Bereiche in Transformations- und Schwellenländern investiert, wodurch dort verlängerte Werkbänke großer Au-

tomobilhersteller entstanden, so zeichnet sich jüngst ein Trend zur Dezentralisierung auch von wissensintensiven Kapazitäten ab. Der Aufbau erfolgt über Technologiezentren, die v. a. von Automobilzulieferern in räumlicher Nähe zu den Produktionswerken der Hersteller angesiedelt werden. So installierten seit dem Jahr 2000 u. a. die amerikanischen Zulieferer Johnson Controls im slowakischen Trenčín, TRW im polnischen Częstochowa und Visteon im tschechischen Nový Jičin Technical Centers in MOE. Auch europäische Unternehmen sind präsent, darunter Entwicklungszentren von Fahrzeugherstellern, wie Mercedes-Benz Engineering in Tschechien oder die Entwicklungsabteilung von Audi Hungária Motor belegen. Diese Standorte vereint, dass sie die zentralen Forschungsabteilungen in Ländern der Triade bei Produktdesign (CAD-Anwendungen), Softwareentwicklung, Prototypenbau und Produkttests unterstützen. Diese Tätigkeiten zählen zu den klassischen Aufgaben des Engineering (Konstruktion). Dabei handelt es sich nicht um Bestandteile der Grundsatzentwicklung, d.h. um Produkt- und Prozesserforschung und -entwicklung im engsten Sinne, sondern um Anpassungs- und produktionsvorbereitende Entwicklungen. Derartige Support-Aktivitäten werden im Fahrzeugbau verstärkt zwischenstandörtlich aufgeteilt, da sie nicht unmittelbar zu den Kernkompetenzen des Unternehmens zählen und die räumliche Nähe zum Kunden – aus Zuliefersicht sind das die in MOE ansässigen Fahrzeughersteller – vorteilhaft erscheint.

Ausgewählte Tochterstandorte in MOE sind nun in der Lage, diese Kompetenzen zu binden, da sie ein industriell vorgeprägtes Umfeld und die Verfügbarkeit von technisch, sprachlich und organisatorisch qualifizierten Mitarbeitern bieten. Somit lassen sich Teile eines Projektes, z.B. der Materialtest für eine neue Fahrzeugkomponente, bei geringen Koordinations- und Transaktionskosten an einen benachbarten Niedriglohnstandort vergeben, ohne dabei technologisches und strategisches Wissen an die Peripherie zu verlieren. Durch die Veränderung in der Kompetenzaufteilung zwischen Industrie- und Schwellen- bzw. Transformationsländern haben sich Standorte in MOE von verlängerten Werkbänken zu vollwertigen Produktionsstätten oder Entwicklungsstandorten mit Support-Funktionen weiterentwickelt (vgl. Winter 2006a; 2006b). Neue Standortmuster und Änderungen in der internationalen Arbeitsteilung machen es erforderlich, Wachstumsräume in Polen, Tschechien, Ungarn oder der Slowakei auch neu zu bewerten. Sie lassen sich nicht mehr vorrangig über ihren Niedriglohnsektor definieren, der zudem von Standorten in Rumänien oder der Ukraine bereits unterboten wird. Während reine Fließbandproduktionen auf der Suche nach ‚low cost'-Bedingungen bereits Polen und Tschechien übergehen, profilieren sich diese Standorte mit der großen Verfügbarkeit an jungen, qualifizierten und engagierten Arbeitskräften. Denn angesichts ihrer steigenden Löhne im verarbeitenden Gewerbe werden sich die Wachstumsmärkte in MOE nicht nur als kostengünstig, sondern auch als wissens- und qualitätsintensiv im Wettbewerb präsentieren müssen. Das kann gelingen, denn schon heute liegen mit Polen (Rang 15), Lettland (19) und Slowenien (20) drei MOE-Staaten beim Human Capital Index vor Japan, Deutschland und der Schweiz (vgl. UNCTAD 2005, S. 291).

Nach Produktion kommt Forschung und Entwicklung!? Doch was verbirgt sich dahinter? Werden zukünftig Airbags bei TRW in Polen designt und Audi-Motoren komplett in Ungarn entwickelt? Die Antwort ist vorerst nein. Produktionsverlagerungen finden statt, auch entstehen in MOE zusätzliche Kapazitäten außerhalb der Produktion. Doch handelt es sich bislang um Kernaufgaben des Engineering, das als wissensintensiv einzustufen ist, aber in Kooperation mit dem Mutterwerk erfolgt und nicht zur hochsensiblen Grundsatzentwicklung zählt. MOE erhält somit neben arbeits- auch wissensintensive Wertschöpfungsbereiche, was die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften weiter erhöht und das Einkommensniveau in Zentren der Automobilindustrie ansteigen lässt. Es gibt derzeit aber keine Anzeichen dafür, dass der nächste Entwicklungsschritt folgen wird: Dass Fahrzeughersteller Teile oder die gesamte Entwicklung für ein neues Fahrzeugmodell an Tochter- oder Fremdunternehmen vergeben und somit Standorten in MOE hochwertige Kompetenzen aus der Fahrzeugentstehung übertragen werden. Polen, Tschechien, Ungarn und die Slowakei haben sich wie auch andere Standorte weiterentwickelt, von Montagewerken zu Produktionsstätten und Entwicklungsdienstleistern. Aus ihnen sind aber keine eigenständigen Entwicklungszentren geworden, die westeuropäische Standorte substituie-

ren und Steuerungseinfluss auf die globale Wertschöpfungskette transnationaler Unternehmen haben. Ob es dazu kommen wird, hängt von der Struktur und Wettbewerbsfähigkeit jedes einzelnen Unternehmens ab. Bisher bleibt es dabei, dass Kernkompetenzen an den traditionellen Standorten verbleiben und Randkompetenzen, zu denen nun auch Support-Aufgaben bei der Fahrzeugentwicklung zählen, an Transformations- und Schwellenländer vergeben werden. Auch wird die weitere Entwicklung davon abhängen, inwieweit lokale Unternehmen in MOE in der Lage sind, durch den Aufbau von organisatorischem und technologischem Wissen sowie durch die Verfügbarkeit von Investitionsmitteln wettbewerbsfähige Unternehmen aufzubauen. Spillover-Effekte durch die Präsenz von transnationalen Unternehmen in den Ländern MOE bieten zumindest die Möglichkeit, Kompetenzen hinzuzugewinnen und über Kooperationen und Joint Ventures mit starken Partnern mittelständische Unternehmen zu etablieren. Ob aus ihnen jedoch ebenbürtige Konkurrenten zu den großen Automobilherstellern und -zulieferern werden, bleibt in einer sich restrukturierenden Automobilindustrie abzuwarten. Die Tendenz wird zu einer weiteren Reduzierung unabhängiger Fahrzeugproduzenten gehen, Chancen bleiben daher eher in der an Einfluss und Bedeutung hinzugewinnenden Zulieferindustrie.

Literatur

Buckley, P. J. & Casson, M. (1976): The Future of the Multinational Enterprise, London.

Demekas, D. G., Horváth, B., Ribakova, E. & Y. Wu (2005): Foreign Direct Investment in Southeastern Europe: How (and How Much) Can Policies Help? (=IMF Working Paper, 05/110), Washington.

DUIHK (Deutsch-Ungarische Industrie- und Handelskammer) (2006): Konjunkturbericht MOE 2006, Budapest.

Dunning, J. H. (1981): Trade, Location of Economic Activity and the MNE: A Search for an Eclectic Approach. In: The International Allocation of Economic Activity, Proceedings of a Nobel Symposium, Stockholm.

EIU (Economist Intelligence Unit) (2006): CEO Briefing – Corporate priorities for 2006 and beyond, London.

Gläser, J. & Laudel, G. (2004): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. (=UTB 2348), Wiesbaden.

Hymer, S. H. (1976): The International Operations of National Firms: A Study of Direct Foreign Investment, Cambridge.

Maksymiuk, A. (2006): The attractiveness of the automotive industry in Poland for foreign direct investments. (=Working Papers in Management, Finance and Economics, No. 2), Poznan.

Navaretti, G. B. & Venables, A. J. (2004): Multinational Firms in the World Economy, Princeton.

Pries, L. (2005): Renaissance oder Agonie der deutschen und europäischen Automobilindustrie? In: Pries, L. & M. Hertwig (Hrsg.), Deutsche Autoproduktion im globalen Wandel. Altindustrie im Rückwärtsgang oder Hightech-Branche mit Zukunft? Berlin, S. 15–37.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (2005): World Investment Report 2005: Transnational Corporations and the Internationalization of R&D, New York / Genf.

UNCTAD (2004): Prospects for Foreign Direct Investment and the Strategies of Transnational Corporations 2004–2007, New York / Genf.

Urban, W. (2005): The Vehicle Industry in the New Member States, Wien.

Winter, J. (2006a): Kompetenzerwerb in der Automobilindustrie. Das Beispiel Volkswagen Poznań (Polen). In: Geographische Rundschau, Jg. 58 (2006), H. 4, S. 46–52.

Winter, J. (2006b): Kompetenzaufteilung in konzerninternen Netzwerken der Automobilindustrie. Chance für Standort und Region? In: Berliner Debatte Initial, Jg. 17 (2006), H. 1/2, S. 186–198.

Arbeitspapiere und Materialien der Forschungsstelle Osteuropa

ISSN 1616-7384

Nr. 66 **Tschetschenienkrieg und nationalistischer Diskurs in Russland** Am Beispiel von KPRF und Jabloko Von Jin-Sook Ju (*April 2005*) – Druckfassung vergriffen –

No. 67 **Participation of Civil Society in New Modes of Governance** The Case of the New EU Member States Part 1: The State of Civil Society By Heiko Pleines (ed.) (*May 2005*)

Nr. 68 **„Stiller als Wasser, tiefer als Gras“** Zur Migrationsgeschichte der russischen Displaced Persons in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg Von Anne Kuhlmann-Smirnova *(Juli 2005)*

No. 69 **How to explain Russia's post-Soviet Political and Economic System**
By Heiko Pleines (ed.)
(August 2005)

Nr. 70 **Integration und Ausgrenzung im Osten Europas.** Beiträge für die 13. Tagung junger Osteuropa-Experten Veranstaltet von Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, Osteuropa-Institut der Freien Universität Berlin, Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde, Europäische Akademie Berlin
(September 2005)

Nr. 71 **Die Mittel- und Osteuropa-Aktivitäten der Universität Bremen im Überblick** Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Bremen, International Office der Universität Bremen (Hg.)
(Oktober 2005)

Nr. 72 **Russlands Regionen auf dem Weg nach Europa?**
Von Galina Michaleva (Hg.)
(November 2005)

Nr. 73 **Die russische Außenpolitik unter Putin**
Von Heiko Pleines und Hans-Henning Schröder (Hg.)
(Dezember 2005)

No. 74 **Participation of Civil Society in New Modes of Governance**
The Case of the New EU Member States Part 2: Questions of Accountability
By Heiko Pleines (ed.)
(*February 2006*)

Nr. 75 **Die Ukraine unter Präsident Juschtschenko**
Auf der Suche nach politischer Stabilität
Von Heiko Pleines (Hg.)
(April 2005)

No. 76 **Participation of Civil Society in New Modes of Governance**
The Case of the New EU Member States Part 3: Involvement at the EU Level
By Heiko Pleines (ed.)
(*September 2006*)

Bezugspreis pro Heft: 4 Euro + Portokosten
Abonnement (10 Hefte pro Jahr): 30 Euro + Portokosten

Bestellungen an: publikationsreferat@osteuropa.uni-bremen.de
Forschungsstelle Osteuropa, Publikationsreferat, Klagenfurter Str. 3, 28359 Bremen

Vergriffene Hefte können als PDF-Datei gratis bestellt bzw. von der Website
der Forschungsstelle Osteuropa (www.forschungsstelle-osteuropa.de) heruntergeladen werden

Kostenlose E-Mail-Dienste der Forschungsstelle Osteuropa

Russlandanalysen

Die „Russlandanalysen" bieten wöchentlich eine Kurzanalyse zu einem aktuellen Thema, ergänzt um Grafiken und Tabellen. Zusätzlich gibt es eine Wochenchronik aktueller politischer Ereignisse.

Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de

Russian Analytical Digest

Der Russian Analytical Digest bietet zweimal monatlich englischsprachige Kurzanalysen sowie illustrierende Daten zu einem aktuellen Thema.
Abonnement unter: http://www.res.ethz.ch/analysis/rad/

kultura. Russland-Kulturanalysen

Die Russland-Kulturanalysen diskutieren in kurzen, wissenschaftlich fundierten, doch publizistisch-aufbereiteten Beiträgen signifikante Entwicklungen der Kultursphäre Russlands. Jede Ausgabe enthält zwei Analysen und einige Kurztexte bzw. Illustrationen. Erscheinungsweise: monatlich, in je einer deutschen und englischen Ausgabe.

Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de

Ukraine-Analysen

Die Ukraine-Analysen bieten zweimal monatliche eine Kurzanalyse zu einem aktuellen Thema aus Politik, Wirtschaft oder Kultur, ergänzt um Grafiken und Tabellen. Zusätzlich gibt es eine Chronik aktueller Ereignisse.

Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de

Polen-Analysen **(ab November)**

Die Ukraine-Analysen bieten zweimal monatliche eine Kurzanalyse zu einem aktuellen Thema aus Politik, Wirtschaft oder Kultur, ergänzt um Grafiken und Tabellen. Zusätzlich gibt es eine Chronik aktueller Ereignisse.

Abonnement unter: http://www.polen-analysen.de

Bibliographische Dienste

Die vierteljährlich erscheinenden Bibliographien informieren über englisch- und deutschsprachige-Neuerscheinungen zu Polen, Russland, Tschechischer und Slowakischer Republik sowie zur Ukraine. Erfasst werden jeweils die Themenbereiche Politik, Außenpolitik, Wirtschaft und Soziales.

Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de

FSO-Fernsehtipps

Die „FSO-Fernsehtipps" bieten zweiwöchentlich einen Überblick über Sendungen mit Bezug auf Ost-bzw. Ostmitteleuropa im deutschsprachigen Kabelfernsehen. Vorrangig erfaßt werden Spiel- und Dokumentarfilme aus und über osteuropäische Länder. Der Schwerpunkt liegt auf der Sowjetunion und ihren Nachfolgestaaten (vor allem Russland), Polen, Tschechien, Slowakei und DDR.

Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de

Bremer Russland-Netz

Das Bremer Russland-Netz bietet Hinweise auf Russland-bezogene Veranstaltungen und Publikationen in und aus Bremen. Gleichzeitig soll es Bremer Russland-Interessierte untereinander vernetzen.
Abonnement unter: fsopr@uni-bremen.de