

Die Position der deutschen Automobilindustrie in weltweiter Perspektive

VON GÜNTER KLAUS, FRANKFURT/MAIN

Es lohnt sich, angesichts der inzwischen 100-jährigen Entwicklungsgeschichte, auf die das Automobil inzwischen zurückblicken kann, der Frage nachzugehen, welche Position sich das Land bewahrt hat, von dem entscheidende, innovative Pionierleistungen ausgegangen sind. Seit Anbeginn des Automobilbaus sind weltweit 1 Milliarde Automobile gefertigt worden. Der darunter auf Deutschland entfallende Anteil liegt mit 97 Millionen bei knapp 10 %.

Für die Herstellung der ersten 500 Millionen Automobile wurden rd. 85 Jahre benötigt, weitere 500 Millionen Kraftwagen wurden innerhalb der zurückliegenden 15 Jahre gebaut. Dies verdeutlicht die Dynamik des Motorisierungsprozesses in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts. Das richtige Gespür für die aus der Erfindung des Automobils resultierenden industriellen Entwicklungschancen war im dynamischen Unternehmertum der Vereinigten Staaten aufgekommen. In jenem Land wurde von vornherein die Automobilproduktion unter der Idee vollzogen, ein Gebrauchsgut zu fertigen. Den Erfordernissen der Massenproduktion entsprach der frühe Übergang zur Fließbandarbeit in den USA. Demgegenüber beschränkten sich die deutschen Automobilbauer auf die Fertigung qualitativ hochwertiger, komfortabler Fahrzeuge. In die Produktion von Automobilen teilten sich in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg in Deutschland etwa 50 meist handwerklich geführte Stellmacherbetriebe.

Im Gegensatz zu der gesellschaftlichen Einordnung des Automobils in den USA haftete dem Personenkraftwagen in Deutschland über viele Jahre hinweg der Nimbus eines Luxusgefährts an. Demgemäß ist auch die Kraftfahrzeugsteuer in Deutschland aus einer Luxussteuer hervorgegangen. Ihr Ursprung ist in der im Jahre 1906 eingeführten Stempelsteuer zu suchen. Auch das spätere Reichsstempelgesetz von 1913 sah das Automobil, wenn es nicht zur gewerbsmäßigen Personen- und Güterbeförderung eingesetzt wurde, als Luxus an¹⁾.

Als die Bundesrepublik Deutschland nach dem 2. Weltkrieg in den Kreis der automobilproduzierenden Länder zurückkehrte, belegte sie in der Reihenfolge der Herstellerländer nach den Vereinigten Staaten, dem Vereinigten Königreich, Kanada und Frankreich zunächst den fünften Platz. In der Periode 1956 bis 1966 konnte die Bundesrepublik hinter den Vereinigten Staaten für gut 10 Jahre die zweite Position in der Reihenfolge der

Anschrift des Verfassers:

Dr. Günter Klaus
Verband der Automobilindustrie e. V.
Westendstraße 61
6000 Frankfurt/Main 1

1) von Brunn, H., Das Auto – Motor unserer Wirtschaft, Frankfurt am Main 1965, S. 28.

Herstellerländer verteidigen. Danach wurde Deutschland von Japan auf den dritten Platz verwiesen. In Europa aber hielt die Bundesrepublik unangefochten die Spitzenstellung. Der zielbewußte und konsequente Aufbau der japanischen Automobilindustrie führte Japan ab 1980 an die Spitze der Rangfolge und verwies damit die Vereinigten Staaten fortan an die zweite Stelle der Produzentenländer. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß sechs der neun namhaften japanischen Pkw-Hersteller sich überhaupt erst Anfang der 60er Jahre der Pkw-Fertigung widmeten.

Da in der Nachkriegszeit das inländische Motorisierungspotential äußerst gering war, haben die deutschen Hersteller bereits in den frühen 50er Jahren begonnen, sich den Auslandsmarkt für den Absatz ihrer Erzeugnisse zu erschließen, um die aus der Großserienfertigung resultierenden Kostenvorteile zu realisieren. Bereits im Jahre 1952 wurde ein Drittel der Jahresproduktion im Ausland abgesetzt; im Jahre 1958 war die Exportquote auf die Hälfte des Produktionsvolumens angestiegen. Die bis 1955 vom Vereinigten Königreich belegte Position des größten Automobilexporteurs der Welt wurde ab dem anschließenden Jahr von der Bundesrepublik Deutschland beansprucht. Nach knapp 20 Jahren rückten die japanischen Hersteller im Jahre 1974 mit 2,6 Mio. exportierter Fahrzeuge an die erste Stelle vor.

Übersicht 1: *Weltautomobilproduktion* (Anzahl in 1.000)

Herstellerregion	1950	1960	1970	1980	1983
Welt insgesamt:	10.578	15.907	29.109	38.751	40.009
darunter:					
Japan	32	482	5.289	11.043	11.110
USA	8.006	7.905	8.284	8.013	9.203
Bundesrep. Deutschland	305	2.055	3.842	3.879	4.171
Frankreich	358	1.349	2.504	3.378	3.336
Italien	128	645	1.842	1.610	1.575
Vereinigtes Königreich	785	1.811	2.098	1.348	1.289

Zusammengestellt nach: World Motor Vehicle Data, 1982 Edition, Hrsg. Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States, Inc., und: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, div. Jahresfolgen, Hrsg. Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA).

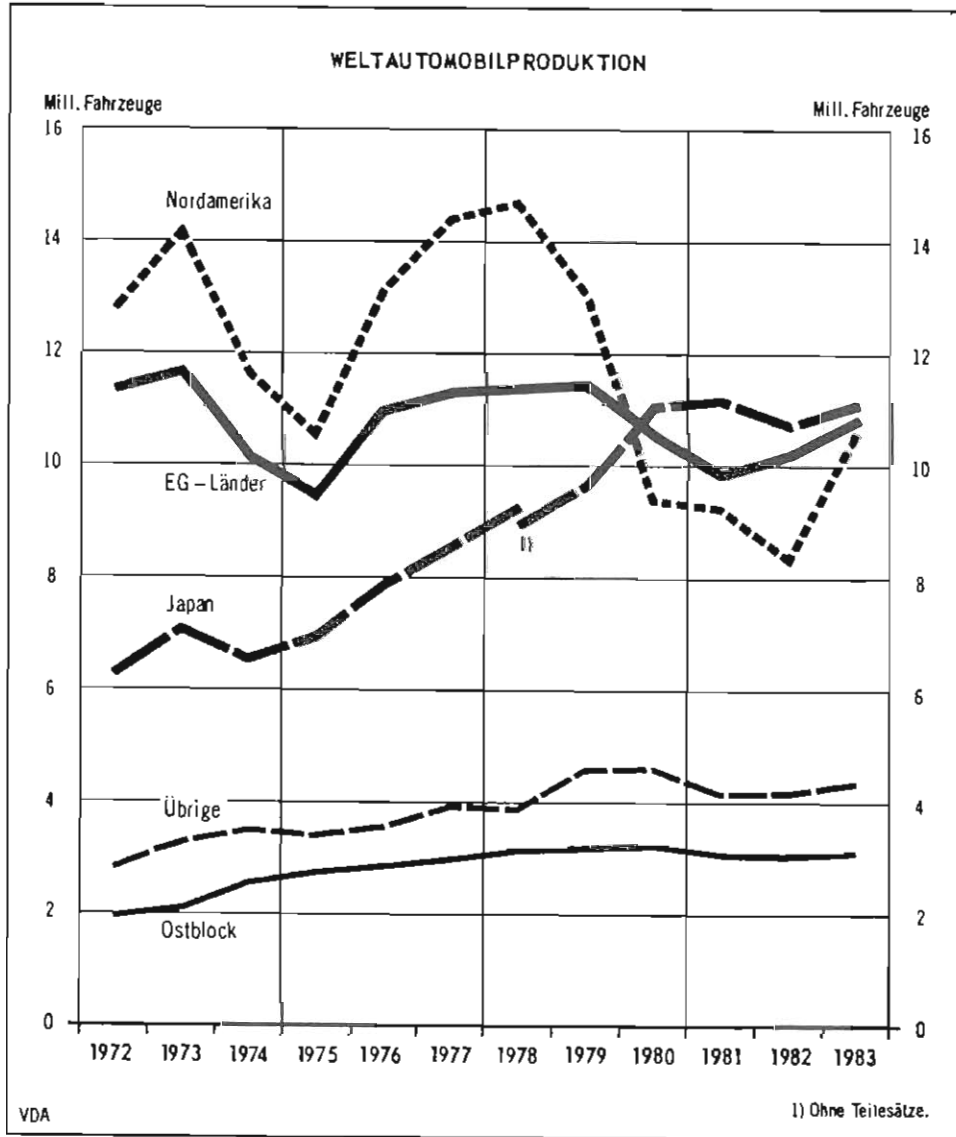
Bereits früh haben die deutschen Unternehmen Produktionsstätten im Ausland aufgebaut, um auf wichtigen Märkten unmittelbar präsent zu sein und hinsichtlich der Entwicklung der Produktionskosten einer einseitig nationalen Abhängigkeit zu entgehen.

Bundesrepublik drittgrößter Automobilhersteller

Die deutsche Automobilindustrie steht gemessen an der Zahl der gefertigten Kraftwagen heute hinter Japan und den Vereinigten Staaten von Amerika an dritter Stelle in der Rangfolge der automobilproduzierenden Länder. Wobei in den beiden eben ge-

nannten Ländern inzwischen allerdings weit mehr als doppelt so viele Automobile wie in der Bundesrepublik Deutschland produziert werden. Nur die Automobilproduktion der EG-Mitgliedsländer in ihrer Gesamtheit reicht an das von Japan und Nordamerika vorgegebene Produktionsniveau heran.

Abbildung 1: Weltautomobilproduktion



Der Anteil der Bundesrepublik an der Weltproduktion hat sich in den zurückliegenden zehn Jahren mit rd. 10 % nicht mehr verändert, nachdem er zuvor noch auf bis über 13 % (1970) angestiegen war. Nur unter Einbeziehung der von deutschen Unternehmen inzwischen im Ausland produzierten Automobile beläuft sich der auf die Fahrzeuge deutschen Ursprungs entfallende Anteil an der Weltproduktion derzeit auf knapp 14 %. Japan hat seine Automobilproduktion im zurückliegenden Jahrzehnt um mehr als die Hälfte ausgeweitet; das japanische Produktionsvolumen erreichte 1983 knapp 28 % der Weltproduktion.

Obwohl sich die Fertigungsziffern der deutschen Hersteller im Bundesgebiet bis auf konjunkturelle Schwankungen in den 70er Jahren nicht mehr entscheidend verändert haben, so hat das zu konstanten Preisen bewertete Produktionsvolumen der Kraftwagenindustrie dennoch um knapp 4 % pro Jahr in der Periode 1973 – 1983 zugenommen. Bei einer jahresdurchschnittlichen Zunahme des realen Bruttoinlandsproduktes in der gleichen Zeitspanne von rd. 2 % ist der Produktionswert der hergestellten Kraftwagen trotz tendenzieller Stagnation des stückzahlmäßigen Ausstoßes doppelt so schnell gestiegen wie die gesamtwirtschaftliche Produktionsleistung. Damit ist an die Stelle einer mengenmäßigen Produktionszunahme ein qualitativ begründetes Wachstum getreten. Insgesamt repräsentierte die Pkw-Produktion im Jahre 1982 einen Wert von 56,8 Mrd. DM; der in der Nutzkraftwagenindustrie erstellte Produktionswert belief sich auf 19,3 Mrd. DM. Der von der Stückzahl her gesehen wesentlich niedrigere Anteil der Nutzkraftwagenindustrie am Gesamtvolumen erhöht sich bei wertmäßiger Betrachtung auf rd. 25 % der auf rd. 76 Mrd. zu beziffernden Bruttoleistung der Kraftwagenindustrie im Jahre 1982.

Im Vergleich zu den übrigen Herstellerländern entfallen in der Bundesrepublik hohe Stückzahlen auf die Fahrzeuge der oberen Preisklassen. Das gilt sowohl für den Bereich der Personenkraftwagen als auch für die Nutzkraftwagenindustrie. Rund 20 % des Produktionsvolumens wird bei den Personen- und Kombinationskraftwagen in der Bundesrepublik von den Fahrzeugen mit einem Hubraum von mehr als 2000 cm³ getragen. Demgegenüber beläuft sich der in Frankreich oder Italien geleistete Beitrag dieser Hubraumklasse zum totalen Produktionsaufkommen nur auf weit weniger als die Hälfte des sich in der Bundesrepublik ergebenden Anteils. In der schweren Lkw-Klasse ab 15 t Gesamtgewicht führen die auf diesem Markt vertretenen drei deutschen Hersteller mit ihrem zusammengefaßten Produktionsvolumen die weltweite Rangliste der Herstellerländer an.

Die Steigerung des realen Produktionswertes, worauf weiter oben hingewiesen wurde, ist nicht allein Ausfluß des Trends zum stärkeren Fahrzeug. Die als monetär wirksamer Struktureffekt sich äußernde Umschichtung der Outputstruktur wird ergänzt durch eine Qualitäts-Komponente, die auf einen Anstieg des realen Wertes je Fahrzeug unabhängig vom Einfluß der Verschiebungen der Größenklassenstruktur zurückgeht²⁾.

2) Vgl. Hild, H., Tendenzen und Perspektiven des Pkw-Marktes, in: Ifo-Schnelldienst 7/1981, S. 25 ff.

Der Welt zweitgrößter Automobilexporteur

Die deutsche Automobilindustrie ist in hohem Maße exportabhängig. Der deutsche Markt nimmt jährlich weniger als die Hälfte des inländischen Produktionsvolumens auf. Noch stärker als bei den Personenkraftwagen ist die Auslastung der Kapazitäten im Nutzkraftwagenbereich von der Nachfrage aus dem Ausland abhängig.

In der Auflistung der für den Export aus der Bundesrepublik wichtigen Warengruppen lag im Jahre 1982 die Ausfuhr von Produkten des Straßenfahrzeugbaus mit 72,4 Mrd. DM an der Spitze vor den Maschinenbauerzeugnissen (66,3 Mrd. DM) und Chemischen Erzeugnissen (53,9 Mrd. DM). Auf der Einfuhrseite standen bei den Warenpositionen des Straßenfahrzeugbaus lediglich 17,3 Mrd. DM gegenüber, so daß die auf die Erzeugnisse des Straßenfahrzeugbaus bezogene Außenhandelsbilanz mit einem positiven Beitrag von rd. 55 Mrd. DM im Jahre 1982 abschloß.

Mit dem nahezu gleichem stückzahlmäßigen Exportvolumen wie 1983 lag die Bundesrepublik Deutschland 1973 als Expporteur von Automobilen im weltweiten Vergleich noch an der Spitze. Innerhalb dieses 10-Jahreszeitraumes hat Japan seine Automobilausfuhren von 2,1 Mio. auf 5,7 Mio. wehr mehr als verdoppelt und die deutschen Hersteller bereits im Jahre 1974 von der Position des seit 1956 weltgrößten Automobilexporteurs auf den zweiten Platz verwiesen.

Wenngleich auch Japan mit seinen Automobilexporten die Bundesrepublik bei stückzahlmäßiger Betrachtung inzwischen weit überflügelt hat, so verringert sich der Abstand zum japanischen Vorsprung doch beträchtlich, wenn man als Vergleichsbasis die Ausfuhrwerte heranzieht. Im Jahre 1981 lag der Wert der japanischen Automobilausfuhren bei 60,4 Mrd. DM; aus der Bundesrepublik Deutschland wurden im gleichen Jahr Kraftwagen im Gesamtwert von 43,3 Mrd. DM ausgeführt. Bezogen auf den Durchschnittswert der ausgeführten Automobile repräsentieren die Fahrzeuge deutschen Ursprungs den weitaus höheren Wert; er lag mit Bezug auf das hierfür herangezogene Vergleichsjahr 1981 für das deutsche Exportauto bei durchschnittlich 17.300,- DM gegenüber einem vergleichbaren Ausfuhrwert der japanischen Fahrzeuge von 9.800,- DM. Hierin drückt sich die andersgeartete Struktur der deutschen Automobilausfuhr im Vergleich zu der Japans aus. Es schlägt sich darin vor allem der größere Anteil höherwertiger Personen- wie auch Nutzkraftwagen im Gesamtspektrum der deutschen Automobilausfuhr nieder.

Die deutschen Hersteller haben sich mit ihrer Modellpalette mehr und mehr auf die europäischen Absatzmärkte konzentriert, um im Wettbewerb mit den angestammten Anbietern der übrigen europäischen Länder zu bestehen und dem Konkurrenzdruck der japanischen Hersteller zu begegnen. Entfielen Anfang der 70er Jahre nur etwa gut die Hälfte der stückzahlmäßigen Exporte auf Westeuropa, so sind es gegenwärtig vier Fünftel der deutschen Autoexporte, die auf westeuropäischen Märkten ihre Käufer finden. Bei wertmäßiger Betrachtung sinkt allerdings der Ausfuhranteil Westeuropas auf drei Fünftel; d. h. die Lieferungen in den außereuropäischen Bereich konzentrieren sich auf qualitativ hochwertige Produkte. Die Befriedigung der Massennachfrage außerhalb Europas haben die deutschen Hersteller weitestgehend anderen Wettbewerbern über-

Übersicht 2: Automobilexport

Exportland	1950		1960		1970		1980		1983	
	Anz. in 1.000	Export-Quote*)	Anz. in 1.000	Export-Quote*)	Anz. in 1.000	Export-Quote*)	Anz. in 1.000	Export-Quote*)	Anz. in 1.000	Export-Quote*)
Japan	6	19	37	8	1.087	21	5.967	54	5.670	51
Bundesrepublik	83	27	983	48	2.104	55	2.084	54	2.369	57
Deutschland	122	34	556	41	1.279	51	1.708	51	1.757	53
Frankreich	252	3	323	4	486	6	763	10	692	8
USA	22	17	204	32	659	36	592	37	600	38
Italien	542	69	716	40	863	41	481	36	365	28

Zusammengestellt nach: World Motor Vehicle Data, 1982 Edition, Hrg. Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States, Inc., und: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, div. Jahresfolgen, Hrg. Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA).

*) Export-Quote in v. H. der Produktion.

lassen oder der Bedienung durch die im Ausland angesiedelten Fertigungsstätten deutscher Unternehmen, insbesondere auf dem amerikanischen Kontinent, übertragen.

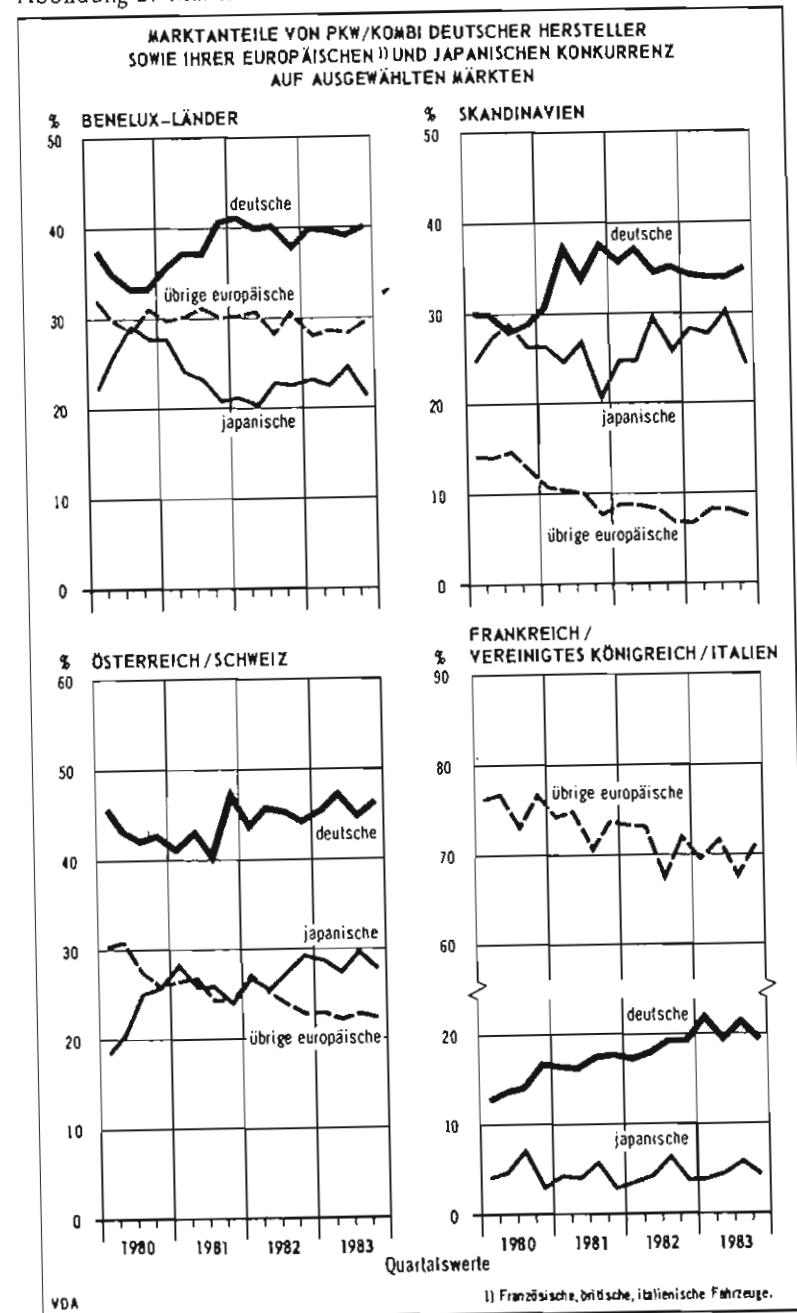
In Stückzahlen ausgedrückt lag der deutsche Export in die westeuropäischen Länder im Jahre 1983 um rd. 620.000 Einheiten höher als 1973 und erreichte damit ein Gesamtvolumen von 1,9 Mio. Fahrzeugen. Dabei konzentrierten sich die Absatzbemühungen insbesondere auf die EG-Mitgliedsstaaten. Die regionale Verteilung der Exportströme wird natürlich entscheidend von den Lieferungen der Personenkraftwagen geprägt. Auf dem Nutzfahrzeugsektor fällt ein beachtliches Nachfragevolumen auf die Ölförderländer, so daß in diesem Fertigungsbereich die Lieferungen in jene außereuropäischen Regionen vor allem von Nutzkraftwagen der höheren Gewichtsklassen einen beachtlichen Umfang haben. So fanden im Jahre 1983 rd. 25 % der stückzahlmäßigen Exporte von Nutzkraftwagen ihren Absatz im asiatischen Raum.

Die größte Zahl deutscher Automobile nimmt zur Zeit das Vereinigte Königreich jährlich auf. Hier deckten deutsche Marken im Jahre 1983 ein Viertel der gesamten Pkw-Nachfrage ab. Die nächstwichtigsten Abnehmerländer sind Frankreich und Italien, wo sich der deutsche Marktanteil im vergangenen Jahr auf 19 % (Frankreich) bzw. 17 % (Italien) belief. Die Konzentration der deutschen Pkw-Exporte auf den westeuropäischen Raum hat dazu geführt, daß der deutsche Marktanteil in Westeuropa bei den Personenkraftwagen von 30 % (1973) auf knapp 37 % (1983) gesteigert werden konnte.

Es darf in diesem Zusammenhang allerdings nicht unausgesprochen bleiben, daß die Märkte Italiens, Frankreichs und des Vereinigten Königreichs durch mengenmäßige Beschränkungen des Imports japanischer Fahrzeuge geschützt sind. Insofern geben die Marktanteilsverschiebungen nicht die Veränderungen wieder, die sich bei einem von regulierenden Maßnahmen freien Marktzugang voraussichtlich ergeben hätten. Gleichwohl zeigen aber die Absatzerfolge der deutschen Hersteller auf den europäischen Märkten, die einen ungehinderten Zugang zu ihren Automobilmärkten gewähren, eine beachtliche Widerstandsfähigkeit gegenüber der Intensivierung des Absatzes japanischer Automobile. Hohe Anteile können die deutschen Produkte auf sogenannten Drittmärkten, d. h. auf Märkten, auf denen sie in keinem Wettbewerb zu heimischen Erzeugnissen stehen, verbuchen. In den Benelux-Staaten und der Schweiz beläuft er sich auf rd. 40 %. In Österreich wird die Hälfte des jährlichen Zulassungsvolumens von deutschen Fabriken abgedeckt. In den skandinavischen Ländern schwankt der deutsche Marktanteil zwischen 30 und 40 %.

Die insbesondere in den 70er Jahren erfolgte Exportoffensive der japanischen Hersteller führte in jener Phase zu einer Verschiebung der auf den europäischen Märkten historisch gewachsenen Marktanteile der traditionellen Herstellerländer zugunsten der Automobilmarken aus Japan. In der Periode 1973 bis 1983 hat sich der Marktanteil der japanischen Fabrikate in Westeuropa von 4,7 % auf 10,3 % mehr als verdoppelt. Hinter diesem Marktanteilsgewinn steht eine absolute Absatzsteigerung um 900.000 Fahrzeuge; insgesamt beliefen sich die japanischen Automobilexporte nach Europa im Jahre 1983 auf 1,3 Mio. Einheiten. Mit dem Übergang in die 80er Jahre erfolgte eine Konsolidierung der Anteile mit einer erkennbaren Tendenz der Stabilisierung auch der von japanischen Herstellern beanspruchten Marktsegmente. Zum Teil vermochten die deutschen Fabrikate ihre Marktanteile wieder auszuweiten.

Abbildung 2: Marktanteile von Pkw/Kombi deutscher Hersteller sowie ihrer europäischen¹⁾ und japanischen Konkurrenz auf ausgewählten Märkten



Deutlich an Boden verloren haben die deutschen Hersteller auf dem nordamerikanischen Kontinent. Von dem tendenziellen Absatzrückgang waren die einzelnen Marken jedoch in sehr unterschiedlichem Umfang betroffen. Lag die Kraftwagenausfuhr in die USA im Jahre 1973 noch bei rd. 785.000 Einheiten, so betrug sie zehn Jahre später mit ca. 260.000 nur noch ein Drittel des ehemals höchsten Volumens. Auch bei Berücksichtigung der inzwischen in die USA verlagerten Produktion deutscher Fahrzeuge beträgt der Absatz noch immer weit weniger als die Hälfte verglichen mit dem Exporterfolg des Jahres 1973. Demgegenüber belief sich der japanische Automobilexport in die Vereinigten Staaten im Jahre 1983 auf rd. 1,7 Mio. Personenkraftwagen und etwa 540.000 Nutzkraftwagen, zusammen also auf 2,24 Mio. Automobile aller Art. Damit ist in den zurückliegenden zehn Jahren der japanische Automobilexport in die USA um mehr als das Zweieinhalbfache gestiegen. Die USA nahmen 1983 40 % der gesamten japanischen Automobilexporte auf, nahezu eine Million Fahrzeuge mehr als Europa, wohin 1983 rd. 1,3 Mio. Automobile gingen. In den USA ist der auf die Importe deutscher Fahrzeuge entfallende Anteil von 7 % in 1973 auf 3 % (1983) zurückgefallen. Die Lücke wird auch durch den Absatz von in den USA gefertigten Automobilen deutschen Ursprungs nicht geschlossen.

Produktion deutscher Fahrzeuge im Ausland nimmt zu

Mit dem Aufbau von Fertigungsanlagen im Ausland versucht die Automobilindustrie ihre Position auf den Weltmärkten zu festigen und auszubauen. Dabei läßt sie sich vor allem von der Zielsetzung leiten, den in den traditionellen Herstellerländern zu verzeichnenden starken Arbeitskostenanstieg zu mildern. Mit dieser Strategie geht mitunter das Bestreben um eine größere Marktnähe einher, die den Unternehmen oft einen leichteren Zugang zu entwicklungs-fähigen, der Motorisierung erst zu erschließenden Märkten eröffnet. Nicht selten werden damit, insbesondere von Entwicklungsländern errichtete Importbarrieren für die Einfuhr fertig montierter Fahrzeuge überwunden.

Außerhalb ihrer Ursprungsländer produzierten

	1973	1983
deutsche Hersteller ³⁾	865.000	1.285.000 Automobile
französische Hersteller	378.000	551.000 Automobile
japanische Hersteller	335.000 ⁴⁾	790.000 Automobile

Die Hälfte des von deutschen Herstellern im Ausland erstellten Produktionsvolumens entfällt auf in Europa gelegene Produktionsanlagen. Ein weiteres Drittel entstammt den in Mittel- und Südamerika angesiedelten Werken. Die auf höhere Ausstoßzahlen zugeschnittenen Werksanlagen auf dem amerikanischen Kontinent trugen im Jahre 1983 kaum zum Wachstum der Produktion deutscher Hersteller im Ausland bei.

Neben den vollwertigen Produktionsanlagen verfügen die deutschen Hersteller über Montagebetriebe, in denen in zerlegtem Zustand aus dem Bundesgebiet gelieferte Fahr-

3) Die Produktion erfolgte in folgenden Ländern: Frankreich, Belgien, Italien, Vereinigtes Königreich, Österreich, Spanien, USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien, Iran, Südkorea, Australien.

4) 1978.

zeuge der Endfertigung zugeführt werden. In insgesamt 48 Ländern der Welt unterhalten die deutschen Kraftwagenhersteller Produktions- oder Montagestätten. Die Länderfolge wird noch ergänzt durch die ausländischen Fertigungsstätten der deutschen Anhänger- und Aufbautenhersteller sowie durch die Produktions- und Handelsbetriebe der Kfz-Teile- und Zubehörindustrie⁵⁾. Neben diesen unmittelbaren Aktivitäten strahlt aber auch über die Lizenzvergabe an ausländische Unternehmen deutsche Automobiltechnologie auf den Weltmarkt aus.

Kfz-Zulieferer und Anhänger- und Aufbautenindustrie erbringen größtes Exportvolumen

Im Export von Kfz-Teilen und Zubehör liegt die Industrie der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich vor den Vereinigten Staaten in der Spitzenposition. Das gleiche gilt auch für die deutsche Anhänger- und Kfz-Aufbauten-Industrie. Im Jahre 1981, für das z. Z. nach gleichen statistischen Abgrenzungskriterien ein weltweiter Vergleich möglich ist, erzielte die Bundesrepublik mit der Ausfuhr von

- Kfz-Teilen und Zubehör einen Wert von 12,0 Mrd. DM,
- Anhängern und Karosserien für Kfz einen Wert von 1,1 Mrd. DM⁶⁾.

In diese Werte fließen allerdings auch die von den Kfz-Herstellern selbst produzierten und ausgeführten Eigenfertigungsteile, wie Karosserie- und Blechteile, Motorblöcke, Kurbelwellen u. a. m. mit ein. Der auf die Betriebe der Kfz-Teile- und Zubehörindustrie entfallende Auslandsumsatz liegt etwa bei der Hälfte des oben genannten Ausfuhrwertes (1981: 6,1 Mrd. DM).

Der Kfz-Teile-Export Japans belief sich im gleichen Jahr mit 5,8 Mrd. DM nur auf knapp die Hälfte des deutschen Ausfuhrwertes. Für die deutsche Kfz-Teile- und Zubehörindustrie ergibt sich eine wesentlich engere Verzahnung mit den traditionellen Herstellerländern insbesondere auf dem europäischen Kontinent als dies bisher von der entsprechenden Industrie der übrigen potenten Produzentländer behauptet werden kann. Der vergleichsweise hohe Ausfuhrwert, der sich aus dem Export von Kfz-Teilen und -Zubehör der Vereinigten Staaten ergibt (9,6 Mrd. DM in 1981 ohne Ausfuhr nach Kanada), ist vor allem auf die Versorgung der in Mittel- und Südamerika angesiedelten Fertigungsstätten der amerikanischen Automobilkonzerne zurückzuführen.

Die regionale Verteilung der Ausfuhr von Kfz-Teilen und -Zubehör folgt gemessen am Wert der Exportgüter den weltweiten Lieferströmen der deutschen Kraftwagenindustrie.

Die Lieferungen in den afrikanischen und den amerikanischen Kontinent werden im wesentlichen gestützt von dem Bedarf der dort angesiedelten deutschen Produktions- und Montagestätten. Die Nachfrage des asiatischen Raumes wird zu einem erheblichen Teil getragen von den Anforderungen der Ölförderländer, was in besonderem Maße auf die Exporte von Anhängern und Kfz-Aufbauten zutrifft.

5) Siehe hierzu im einzelnen: Montage- und Produktionsstätten der deutschen Pkw- und NFZ-Hersteller im Ausland, Hrsg. Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), 1983.

6) Vgl. hierzu auch Zusammenstellung in: Das Auto – international – in Zahlen, Ausgabe 1983, Hrsg. Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), S. 250 f.

Übersicht 3: *Verteilung der Ausfuhrwerte von Kraftwagen, Kfz-Teilen und -Zubehör sowie Kfz-Anhängern und Karosserien nach Empfangsgebieten in v.H. der Gesamtausfuhr*

Empfangsregion	Kraftwagen	Kfz-Teile u. Zubehör	Kfz-Anhänger u. Karosserien
EG-Mitgliedsstaaten	46	45	33
Übriges Europa	16	20	19
Europa zusammen	62	65	52
Afrika	5	11	9
Amerika	17	12	1
Asien	15	11	37
Australien/Ozeanien	1	1	1
Welt insgesamt	100	100	100

Ermittelt nach den Ausfuhrergebnissen des Jahres 1982 (Amdliche Außenhandelsstatistik der Bundesrepublik Deutschland).

Konsolidierung der Marktanteile?

Die Entwicklung der Weltautomobilproduktion wurde in den 70er Jahren von der offensiven und auf weltweite Expansion angelegten Absatzstrategie der japanischen Automobilindustrie beherrscht. Die dadurch auf den Automobilmärkten hervorgerufenen Verwerfungen haben ihre Ursache aber nicht etwa in einem technischen Vorsprung der Fahrzeuge der einen oder anderen Provenience. Das ingenieurmäßige Know-how um die Produkttechnologie hat einen Reifegrad erreicht, der kaum Freiräume für einen national begrenzten konzeptionellen Vorsprung bietet. Allerdings kann die Frage der Vermarktung einer besonderen technischen Konzeption mitunter unterschiedlich beurteilt werden, was die Chancen der Erschließung neuer Teilmärkte u. U. wesentlich erhöhen kann. Ein Beispiel hierfür sind die von einigen japanischen Herstellern in den Absatz von Allrad-angetriebenen Personenkraftwagen gesetzten Erwartungen, wobei eine solche Technik für Fahrzeuge der mittleren Preisklasse angeboten werden und nicht erst bei Fahrzeugklassen ansetzt, die gehobenen Ansprüchen genügt. Ein geschicktes Marketing geht mit den Absatzbemühungen der japanischen Firmen auf den volumenstarken Märkten jedenfalls einher.

Es sind auch nicht die dem Produktionsprozeß in japanischen Werken oft nachgesagten Produktivitätsvorsprünge, die Preisvorteile erbringen. Die völlig anders geartete Produktionstiefe der Werke in Japan verglichen mit der europäischen Werksanlagen verbietet einen Vergleich von Produktivitäten etwa auf der Stufe der Endfertigung. Versucht man das gesamte Produktionsgeschehen um ein Automobil einschließlich der verschiedenen, betrieblich vorgelagerten Vorleistungsbereiche zu erfassen, so ergeben sich keine gravierenden Unterschiede im Zeitbedarf für die Produktion eines vergleichbaren Automobils⁷⁾.

7) Vgl. Diekmann, A., Europas Automobilindustrie und die japanische Herausforderung, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 53 vom 5. 3. 1981.

Entscheidend für die extrem hohen Marktgewinne waren in den zurückliegenden Jahren die Kostenvorteile, die die japanischen Unternehmen zu einem offensiven Preiswettbewerb befähigte. Der Vergleich der Lohnkosten (einschließlich Lohnnebenkosten) in der Automobilindustrie der Bundesrepublik sowie der Japans macht den Spielraum deutlich, den die japanische Industrie im Wettbewerb mit den Hochlohnländern auf dem Weltmarkt preispolitisch einsetzen konnte.

Übersicht 4: *Lohnkosten in der Automobilindustrie [DM/Stunde]*

	1970	1975	1980	1983
Bundesrepublik Deutschland	10,43	19,01	26,91	31,70
Japan	4,70	9,84	14,50	22,32

Zusammengestellt im Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA), 1983 geschätzt.

Damit konnte Japan auf den aufnahmefähigen Märkten der westlichen Welt zu dem dort gegebenen Preisniveau jeweils Fahrzeuge mit einem entscheidend höheren Ausstattungsniveau anbieten. Der Schlüssel hierzu lag nicht etwa im Unvermögen des Marketings der übrigen traditionellen Automobilunternehmen.

Die Wettbewerbsvorteile, die der japanischen Automobilindustrie in den 70er Jahren die Absatzerfolge bescherte, bauen sich zusehends ab. Allein die Entwicklung der Lohnkosten läßt erkennen, daß der Vorsprung des Produktionsfaktors Arbeit schrumpft. Lagen im Jahre 1970 die Lohnkosten in der Bundesrepublik noch mehr als doppelt so hoch wie in Japan, so beträgt der Abstand inzwischen nur noch knapp die Hälfte. Hinzu kommt aber, daß auch in den japanischen Werken der Sachkapitalstock allmählich ungünstiger wird und auf der anderen Seite die europäische und amerikanische Konkurrenz zur Modernisierung ihrer Produktionsapparate derzeit erhebliche Investitionsmittel aufwendet⁸⁾.

Wie die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt, beginnen sich die Marktanteile der Fahrzeuge japanischer Herkunft zumindest für den Bereich der Personenkraftwagen zu stabilisieren. Die 80er Jahre sind bisher nicht mehr von der Dynamik japanischer Absatzerfolge gekennzeichnet. Im Bereich der Nutzfahrzeuge werden sich die japanischen Absatzbemühungen allerdings noch verstärken. Die deutsche Automobilindustrie hat auf dem westeuropäischen Markt ihre Position inzwischen gefestigt. Auf sie entfällt in den Ländern ohne heimische Automobilindustrie jeweils der höchste Marktanteil. Mehr oder weniger große, von konjunkturellen Einflüssen freie Absatzschwankungen werden allenfalls durch die Altersstruktur und die Akzeptanz der Modellpalette der einzelnen Hersteller hervorgerufen. Darauf zurückführende Marktverluste können aber durch ein flexibles Management und eine vorsorglich betriebene Produktentwicklung abgefangen werden.

8) Vgl. hierzu auch Berg, H., Struktur und Strukturveränderungen der Weltautomobilindustrie in den 80er Jahren, in: Strukturprobleme der Weltautomobilindustrie in den 80er Jahren (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Nr. 37), Frankfurt/Main, S. 65 ff., insbes. S. 77.