

IMB

Auto Bericht

2000

*Zusammenschlüsse, Übernahmen
und Bündnisse*
Überblick und Aussichten der Industrie
Beschäftigungslage
Langfristige Aussichten
für Fahrzeugumsätze

Automobilabteilung
Internationaler Metallgewerkschaftsbund

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Zusammenschlüsse, Übernahmen und Bündnisse.....	1
1.1 Einleitung	1
1.2 Die weltweiten Autokonzernbündnisse.....	4
1.3 Bündnisse in der Schwerfahrzeugproduktion.....	5
1.4 Bündnisse eingehen oder untergehen?	8
1.5 Die Bedeutung der regionalen Produktion	9
1.6 Implikationen für Arbeitnehmer	11
2. Fahrzeugumsätze: Gegenwärtige Situation und Aussichten	15
2.1 Die Welt in Kürze	15
2.2 Asien erholt sich.....	18
2.3 Westeuropa.....	20
2.4 NAFTA (USA, Kanada und Mexiko)	22
2.5 Südamerika.....	22
2.6 Osteuropa	23
3. Fahrzeugproduktion: Gegenwärtige Situation und Aussichten.....	25
3.1 Produktion, Beschäftigung und Handel.....	25
3.2 Überblick über die Fahrzeugproduktion.....	26
3.3 Asien-Pazifik und Japan.....	29
3.4 NAFTA.....	29
3.5 Westeuropa.....	30
3.6 Südamerika.....	32
3.7 Osteuropa	33
4. Beschäftigung.....	35
4.1 Einleitung	35
4.2 Weltweite Beschäftigungsaussichten	37
4.3 Überblick nach Regionen	38
4.4 Beschäftigung in der Fahrzeugmontage- und Fahrzeugteileindustrie	41
5. Eine langfristige Umsatzprognose.....	47
5.1 Einleitung	47
5.2 Optimistische und pessimistische Szenarien.....	48
5.3 Der Umsatztrend bis 2020.....	52
5.4 Ist die IMB-Prognose zu konservativ?	53
6. Anhang.....	55
6.1 Anmerkung zu Daten.....	55
6.2 Autos und Lastwagen Umsatz und Produktion	56

Liste der Tabellen

Tabelle 1.1	Produktionsanteile der Autokonzernbündnisse weltweit.....	3
Tabelle 1.2	Produktion von weltweiten Autokonzernbündnissen	6
Tabelle 2.1	Welfahrzeugumsätze nach Regionen.....	16
Tabelle 2.2	Fahrzeugumsätze in Ländern der Region Asien-Pazifik.....	17
Tabelle 2.3	Fahrzeugumsätze in Westeuropa	19
Tabelle 2.4	Veränderung bei den Fahrzeugumsätzen in Westeuropa in Prozent.....	21
Tabelle 2.5	Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA)	21
Tabelle 2.6	Fahrzeugumsätze auf den bedeutendsten südamerikanischen Märkten.....	22
Tabelle 2.7	Fahrzeugumsätze auf den bedeutendsten osteuropäischen Märkten.....	23
Tabelle 3.1	Welfahrzeugproduktion nach Regionen, 1995-2002	27
Tabelle 3.2	Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 1995-2002	28
Tabelle 3.3	Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 1995-2002	30
Tabelle 3.4	Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 1995-2002.....	31
Tabelle 3.5	Veränderungen bei der Fahrzeugproduktion Westeuropas in in Prozent	31
Tabelle 3.6	Fahrzeugproduktion in den bedeutendsten südamerikanischen Ländern.....	32
Tabelle 3.7	Fahrzeugproduktion in Osteuropa, 1995-2002	34
Tabelle 4.1	Beschäftigung in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileproduktion.....	35
Tabelle 4.2	Beschäftigungsprognosen in der Automobilindustrie, 1987-2005 (000).....	37
Tabelle 4.3	Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileproduktion	39
Tabelle 4.4	Trends in der Fahrzeugmontage- und Fahrzeugteileindustrie.....	42
Tabelle 4.5	Beschäftigung in der Fahrzeugproduktion	43
Tabelle 4.6	Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeugproduktion	44
Tabelle 4.7	Beschäftigung in der Fahrzeugteileproduktion	45
Tabelle 4.8	Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeugteileindustrie	45
Tabelle 5.1	Annahmen, die Prognoseszenarien zugrunde liegen.....	48
Tabelle 5.2	IMB-Prognose für Fahrzeugumsätze	50
Tabelle 5.3	IMB-Prognose der Zunahme von Fahrzeugumsätzen	53
Tabelle 6.1	Umsatz von Autos und Lastwagen nach Regionen.....	56
Tabelle 6.2	Produktion von Autos und Lastwagen nach Regionen	56
Tabelle 6.3	Autoumsätze nach Ländern.....	57
Tabelle 6.4	Autoproduktion nach Ländern	58
Tabelle 6.5	Lastwagensumsätze nach Ländern	59
Tabelle 6.6	Lastwagenproduktion nach Ländern	60

Liste des Diagramme und Kasten

Diagramm 1.1	Produktion der Autokonzerne nach Regionen	1
Diagramm 1.2	Produktion von Leichtfahrzeugen 1998 weltweit: 50,1 Mil. Fahrzeuge	4
Diagramm 2.1	Weltfahrzeugumsätze	15
Diagramm 2.2	Umsatzsteigerung in aufstrebenden und Übergangsländern,	18
Diagramm 2.3	Umsatzsteigerung der wichtigsten Hersteller-Regionen	18
Diagramm 3.1	Anteil der Regionen an der Weltfahrzeugproduktion, 1999	26
Diagramm 3.2	Anteil der Regionen an den Weltfahrzeugumsätzen, 1999	26
Diagramm 3.3	Autoproduktion in ausgewählten Ländern Osteuropas, 1989-99	33
Diagramm 4.1	Beschäftigung in der Fahrzeugindustrie nach Regionen, 1987-2005	36
Diagramm 5.1	Umsätze von Autos (Cars) und Nutzfahrzeugen (CVs)	47
Diagramm 5.2	Zuwachsrate des Autobestandes pro 1000 Personen	48
Diagramm 5.3	Zuwachsrate des Nutzfahrzeugbestandes (CV) pro 1000 Personen	49
Diagramm 5.4	Fahrzeug-Verschrottungsraten	49
Diagramm 5.5	Optimistische und pessimistische Umsatzprognosen	51
Kasten 1 Das Bündnis General Motors-Fiat		10

Einleitung

Der Konzentrationsprozess in der Autoindustrie, der bereits in Auto 98-99 untersucht wurde, nimmt an Tempo zu. Seit der Herausgabe des letzten Reports gab es praktisch jede Woche Nachrichten über neue Entwicklungen bei diesem Prozess. Es ist tatsächlich schwer, auf dem Laufenden zu bleiben. Bei Redaktionsschluss gibt es Berichte, dass DaimlerChrysler eine hochrangige Delegation nach Japan entsendet, um die Bedingungen des „strategischen Bündnisses“ mit Mitsubishi neu zu verhandeln, das erst im März bekannt gegeben wurde. DaimlerChrysler strebt Berichten zufolge einen niedrigeren Preis für seine Beteiligung und einen größeren Einfluss im Management von Mitsubishi an.

Wegen der überragenden Bedeutung dieser zunehmenden Welle von Zusammenschlüssen, Übernahmen und Bündnissen befasst sich Auto 2000 gleich im ersten Kapitel mit diesem Trend. Auto 2000 versucht, die sechs Bündnisse zu beschreiben, die vermutlich die globale Autoindustrie beherrschen werden, und ihre jeweilige Stellung auf den wichtigsten globalen Märkten zu beurteilen.

Bündnisse sind jedoch nicht nur für die Autokonzerne von strategischer Bedeutung, sondern auch für ihre Beschäftigten. Gewerkschaften müssen über die neuen globalen Mammutautokonzerne Bescheid wissen, die im Entstehen begriffen sind, um strategische Antworten auszuarbeiten. Unternehmensbündnisse, die auf der gegenseitigen Beteiligung beruhen, erfordern neue Reaktionen von den für die Automobilindustrie zuständigen Gewerkschaften der Welt.

In den kommenden Jahren stehen wir nicht nur neuen Mammutkonzernen wie DaimlerChrysler gegenüber, sondern auch Verbindungen zwischen bedeutenden Autounternehmen, die mehr oder weniger unabhängig bleiben. Diese Verbindungen werden zu Gemeinschaftsunternehmen in den Bereichen Fahrzeugentwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzierung usw. führen. All das wird bedeutende Auswirkungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen haben, und es ist von großer Bedeutung, dass die für die Automobilindustrie zuständigen Gewerkschaften angemessene Antworten auf diese Herausforderungen finden.

Wie frühere Ausgaben des IMB-Autoreports enthält die vorliegende ferner einen Überblick über Fahrzeugumsätze, Fahrzeugproduktion und Beschäftigung in den bedeutenden Weltregionen und den wichtigsten Herstellerländern. Aus diesen Analysen geht hervor, dass sich die asiatische Industrie von der Krise der Jahre 1997-98 erholt, dass die günstige Entwicklung in Nordamerika und Westeuropa weitergeht und dass selbst in Japan einige Verbesserungen möglich erscheinen. Wir warnen jedoch vor übermäßigem Optimismus. Der Anstieg der Ölpreise und die Entschlossenheit der Zentralbanken, bei jedem Verdacht auf Inflation die Zinssätze zu erhöhen, werden die gegenwärtige Expansion verlangsamen oder sogar umkehren.

Schließlich enthält diese Ausgabe ein Kapitel über langfristige Prognosen. Solche Prognosen sind häufig in Veröffentlichungen der Industrie zu finden, erscheinen jedoch ebenso häufig allzu optimistisch. Deshalb hielten wir es für angebracht, eine realistische Einschätzung vorzunehmen. Eine solche Prognose gibt uns auch die Gelegenheit, auf kritische Faktoren einzugehen, die künftige Umsätze beeinflussen, zum Beispiel die Rate, zu der der vorhandene Fahrzeugbestand verschrottet wird, und die bisherigen Trends beim Fahrzeugbesitz.

Im letzten Jahr haben wir eine Erhebung unter unseren Lesern vorgenommen, um festzustellen, wie wir den Autoreport noch verbessern können. Es hat nicht viele Antworten gegeben, doch wurde Interesse an mehr Diagrammen geäußert, und wir haben diesem Wunsch entsprochen. Eine weitere Erneuerung ist, dass dieser Report auf der IMB-Website heruntergeladen werden kann. Falls Ihr weitere Exemplare benötigt, findet Ihr sie unter www.imfmetal.org

Ich hoffe, dass Auto 2000 für Euch ebenso von Nutzen sein wird wie frühere Ausgaben und dass wir mehr Reaktionen von Euch erhalten, damit wir diese Veröffentlichung weiter verbessern können.

Marcello Malentacchi
Generalsekretär

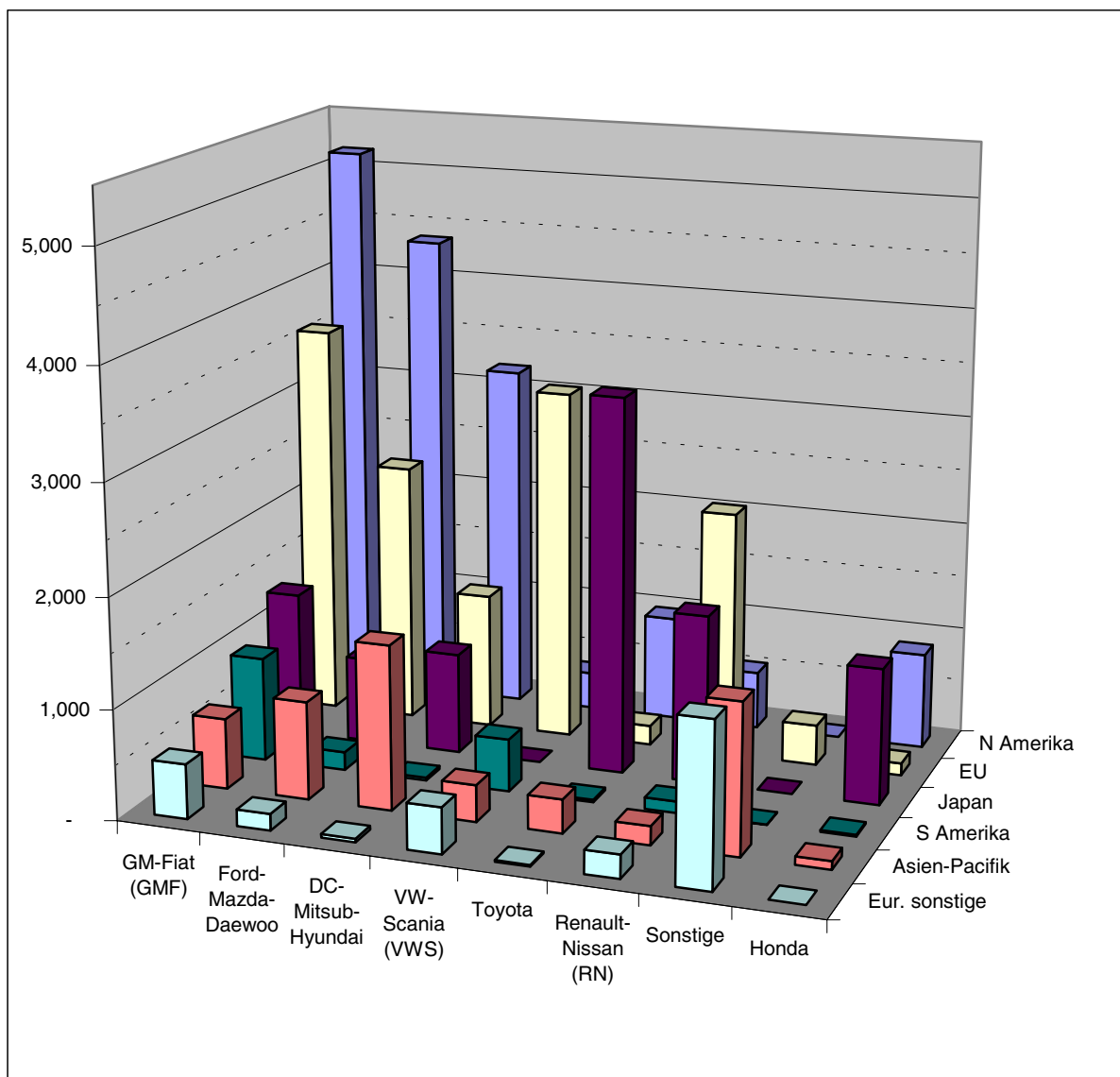
1. Zusammenschlüsse, Übernahmen und Bündnisse

1.1 Einleitung

Strategische Bündnisse statt Mega- Zusammenschlüsse – der Trend seit 1999

Automobilkonzerne haben in den letzten Monaten Schlagzeilen gemacht, doch dabei hört man wesentlich häufiger von strategischen Bündnissen als von Mega-Zusammenschlüssen von der Art DaimlerChrysler. In einem Kapitel in Auto 98-99 werden die Entwicklungen der neunziger Jahre bis 1998 zusammengefasst und der Druck für immer mehr Zusammenschlüsse und Übernahmen geschildert. Es werden die Bedeutung des Zusammenschlusses von **DaimlerChrysler (DC)** erläutert und weitere Zusammenschlüsse in der Autoindustrie vorausgesagt.

Diagramm 1.1 Produktion der Autokonzernbündnisse nach Regionen
(Bündnisse mit Stand von Juli 2000; Fahrzeugproduktion 1998 in Tausend)



NB: Asien-Pazifik ohne Japan, einschließlich Ozeanien und sonstige Regionen. Europa Andere schließt die Türkei ein. Quelle: OICA

Eine Welle von Bündnissen überschwemmt die Industrie

Zu den schlagzeilenträchtigen Entwicklungen zählen der verblüffende gegenseitige Erwerb von Konzernanteilen und strategische Übernahmen:

- **DC** erwarb einen Anteil von 34% an **Mitsubishi** und anschließend von 9,9% an **Hyundai**.
- **General Motors (GM)** und **Fiat** vereinbarten einen Aktien-austausch, wodurch GM einen Anteil von 20% an Fiat erwarb. GM erwarb auch einen Anteil von 20% an **Fuji** Automotive (Hersteller von Subaru) und erhöhte seine Anteile an **Isuzu** auf 49% und **Suzuki** auf 10%.
- **Renault** erwarb 36,8% von **Nissan** und übernahm den siechen Konzern **Samsung Motors**.¹
- **Daewoo** hat sich für **Ford** als exklusiven Anbieter für seine Automobilbranche entschieden. Ford hat auch **Land Rover** von BMW erworben.
- Nachdem die europäischen Kartellbehörden **Volvo** die Übernahme von Scania untersagten, hat Volvo **Renaults** Schwerlastwagenbranche gekauft.
- Die **Volkswagen-Gruppe** hat 18,7% des Kapitals und 34% der stimmberechtigten Aktien des Lastwagenherstellers **Scania** erworben. Es wird damit gerechnet, dass Volvo seine Anteile an Scania abstößt.

Die gegenwärtigen Bündnisse gestalten die Zukunft der Industrie

Diese Entwicklungen sind in Tabelle 1.1 zusammengefasst, die einen Überblick über die „Bündnisse“ gibt. Die in dieser Tabelle angegebenen Zahlen sind die des Kalenderjahres 1998² – die Zeit vor den vorstehend beschriebenen Entwicklungen. Die Tabelle und Diagramm 1.1 sollen jedoch nicht die Vergangenheit schildern, sondern die künftige Machtkonstellation in der weltweiten Automobilindustrie beleuchten. Obwohl es in der anteilmäßigen Produktion seit 1998 einige Veränderungen gegeben hat, ist das Bild im Wesentlichen zweifellos das gleiche geblieben.

Ein Bündnis ist etwas anderes als ein einziges integriertes Unternehmen

Zwei Anmerkungen sind hier zu machen. Ein Bündnis ist kein Zusammenschluss und keine Übernahme, d.h. es führt nicht zu einer integrierten Konzernstruktur. Die Beziehung der Partner hängt in erster Linie von den Bündnisvereinbarungen und den Anteilen des führenden Partners ab (und davon, ob die Beziehung auf „freundliche“ oder „feindliche“ Weise zustande kam). GM zum Beispiel hat zur Zeit mit seinen 20% bei Fiat oder nur 10% bei Suzuki keinen Mehrheitsanteil. In manchen japanischen Unternehmen, wo ausländische „Verbündete“ über ein Drittel der Anteile besitzen, habe diese die Generaldirektoren (Mazda, Nissan) ernannt, doch in anderen, wo dies möglich wäre, ist das bisher nicht geschehen (z.B. Isuzu,).

¹ Samsung begann mit der Autoproduktion gerade zur Zeit des Beginns der Asienkrise.

² Zwar sind Produktionsdaten der Unternehmen für 1999 nunmehr verfügbar, jedoch nicht die Daten nach Regionen. Da die regionale Stärke der neu entstehenden Bündnisse jedoch ein wichtiger Wettbewerbsfaktor ist, werden in Tabelle 1.1 und Diagramm 1.1 die Daten für 1998 angeführt; die Daten für 1999 würden das Bild nicht entscheidend verändern.

Tabelle 1.1 Produktionsanteile der Autokonzernbündnisse weltweit
(Bündnisse mit Stand von Juli 2000; Produktionsanteile 1998)

Bündnisse & Zusammenschlüsse	Anteil %	Total Welt	Nord america	Süd america	UE	Europa sonstig ^a	Japan	Asien Pazifik ^b
GM-Fiat (GMF)		23.9	33.3	52.7	22.2	17.6	14.3	12.0
GM	100	14.7	31.9	23.7	12.1	0.4	-	3.1
Isuzu	49	0.5	0.7	-	-	0.2	0.9	1.2
Fiat	20	5.1	-	29.0	9.9	14.6	-	0.5
Fuji	20	1.0	0.7	-	-	-	4.6	0.1
Suzuki	10	2.5	0.0	-	0.2	2.3	8.7	7.1
Ford-Mazda-Daewoo (FMD)		17.2	28.2	9.2	14.7	5.4	8.4	16.6
Ford-Mazda	-	15.6	28.2	9.2	14.7	1.3	8.4	4.1
Ford	100	12.7	27.5	9.2	11.3	1.2	-	3.4
Volvo Cars	100	0.8	0.0	-	2.4	-	-	0.0
Mazda	33	1.8	0.6	-	-	-	8.4	0.7
Land Rover	100	0.3	-	-	1.0	0.1	-	0.0
Daewoo	-	1.5	-	-	-	4.0	-	12.5
Daewoo	100	1.5	-	-	-	4.0	-	11.6
Ssangyong	52	0.1	-	-	-	-	-	0.8
DC-Mitsubishi-Hyundai (DCMH)	**	13.6	20.6	1.5	7.7	1.2	10.0	27.9
DC-Mitsubishi	-	11.1	20.6	1.5	7.7	-	10.0	5.0
DC	100	8.3	19.6	1.5	7.1	-	-	0.4
Mitsubishi Cars	34	2.8	1.0	-	0.6	-	10.0	4.7
Hyundai	-	2.5	-	-	-	1.2	-	22.8
Hyundai	100	1.7	-	-	-	1.2	-	16.0
Kia	51	0.7	-	-	-	-	-	6.7
Asia	16	0.0	-	-	-	-	-	0.2
Toyota	-	9.7	6.2	1.3	1.1	0.5	37.2	5.7
Toyota	100	8.6	6.2	1.3	1.1	0.5	31.4	5.7
Daihatsu	51	1.1	-	-	-	-	5.8	-
Hino	34	-	-	-	-	-	-	-
Renault-Nissan (RN)	-	9.5	3.4	5.9	13.9	7.6	16.7	3.2
Renault	100	4.3	-	5.9	11.5	7.6	-	0.1
Nissan	37	5.1	3.4	-	2.4	-	16.7	2.3
Samsung	70	0.1	-	-	-	-	-	0.8
VW-Scania (VWS)	-	9.4	2.2	26.5	19.8	14.8	-	6.2
Grupo VW	100	9.4	2.2	26.5	19.8	14.8	-	6.2
Scania	19	-	-	-	-	-	-	-
Honda	-	4.6	5.7	0.9	0.7	-	13.4	1.4
Peugeot-Citroën (PSA)	-	4.4	-	1.8	13.1	0.5	-	1.3
BMW*	-	1.6	0.4	-	4.5	-	-	0.3
Angeführte Unternehmen	-	93.7	100.0	99.8	97.7	47.6	100.0	74.6
Sonstige	-	6.3	0.0	0.2	2.3	52.4	0.0	25.4
Total Welt^c	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

* BMW ohne Rover

** DC hat 9.9% von Hyundai übernommen (mit einer Option, in 3 Jahren weitere 5% zu übernehmen) und kontrolliert weitere 4.6%, die sich im Besitz von Mitsubishi befinden (das sich seinerseits zu 34% im Besitz von DC befindet). An Mitsubishi Truck hat Volvo einen Anteil von 19%.

^a schliesst die Türkei ein.

^b schliesst Ozeanien, Asien (ohne Japan) und sonstige Regionen ein.

^c Gesamtzahlen können wegen Abrundung von der Summe einzelnen Zahlen abweichen.

Bündnisse ändern sich Ferner sind Bündnisse zerbrechlich und können scheitern. Anfang der neunziger Jahre war das beim Volvo-Renault-Bündnis der Fall (siehe Auto 98-99). Selbst Übernahmen funktionieren manchmal nicht; die unlängst erfolgte Trennung von BMW und Rover ist ein typisches Beispiel dafür. Bei Redaktionsschluss ist für einige Bündnisse noch die Zustimmung der Behörden oder der Aktionäre erforderlich, und über das Ford-Daewoo-Bündnis wird noch verhandelt.

Zunehmender Wettbewerb oder ein Abschwung wird die entstehende Bündnisstruktur Belastungen aussetzen. Einige der kleineren, aber noch unabhängigen Hersteller wie BMW müssen sich vermutlich nach Partnern umsehen, und einige der größeren könnten sich von einigen ihrer gegenwärtigen Partner trennen und eventuell neue suchen. Folglich muss das in dieser Analyse geschilderte Bild als vorläufig gelten..

1.2 Die weltweiten Autokonzernbündnisse

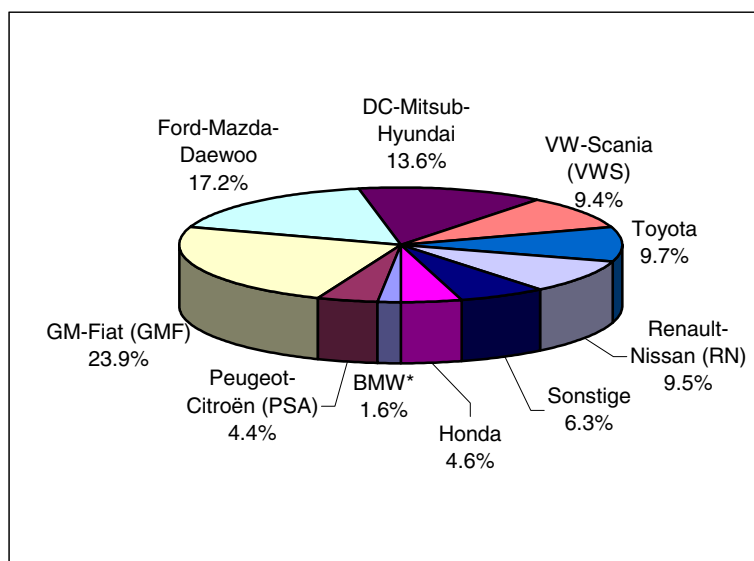
96% der weltweiten Autoproduktion entfällt auf Leichtfahrzeuge

Tabelle 1.1 enthält die Anteile jeder Gruppe an der Produktion von Leichtfahrzeugen für das Jahr 1998. Zu Leichtfahrzeugen (LF) zählen wir Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge, auf die 96% der Weltfahrzeugproduktion entfallen (71% Autos, 25% leichte Nutzfahrzeuge), der Rest sind Schwerfahrzeuge (Lastwagen und Busse). Häufig werden leichte Nutzfahrzeuge auf Personenfahzeug-Plattformen hergestellt, und zahlreiche Modelle von leichten Nutzfahrzeugen werden für kommerzielle Zwecke und privat genutzt. Auch sind die Fertigungsprozesse für Autos und leichte Nutzfahrzeuge einander ähnlicher als die im Vergleich zu Schwerfahrzeugen. Wenn Autos und leichte Nutzfahrzeuge zusammen betrachtet werden, ergibt das das präziseste Bild des Teils der Automobilindustrie, der auf die Massenproduktion ausgerichtet ist.

Diagramm 1.2
Produktion von
Leichtfahrzeugen 1998
weltweit:
50,1 Millionen Fahrzeuge

* Ohne Rover

Quelle: OICA



Sechs große Bündnisse werden die weltweite Produktion von LF beherrschen

Aus Diagramm 1.2 geht hervor, dass sich sechs große Bündnisse bilden; auf sie entfielen 1998 rund 83% der Weltproduktion. Nach Produktionsanteilen sind das General Motors, Ford, DaimlerChrysler, Toyota, Renault, Volkswagen.

Mit Ausnahme von Toyota gehören zu jedem Bündnis ein oder mehrere bedeutende Unternehmen. Volkswagens Hauptbündnispartner Scania stellt ausschließlich Schwerlastwagen und Busse her. Die gesamte Produktion von Leichtfahrzeugen dieses Bündnisses entfällt somit auf die Volkswagen-Gruppe, doch dank des Bündnisses mit Scania kann Volkswagen auch eine Rolle auf dem Schwerlastwagenmarkt spielen, worauf unten eingegangen wird.

Die drei Hauptbündnisse:

1. General Motors

2. Ford

3. DaimlerChrysler

Produktionsmäßig ist **GM-Fiat** (GMF) bei weitem das größte Bündnis – im Jahre 1998 stellten seine Partner insgesamt 12,2 Millionen Leichtfahrzeuge her – 3,4 Millionen mehr als das an zweiter Stelle stehende Bündnis **Ford-Mazda-Daewoo** (FMD). Dieses wiederum liegt um 1,9 Millionen Fahrzeugen vor dem drittplatzierten, **DaimlerChrysler-Mitsubishi-Hyundai** (DCMH).

Toyota, Renault und VW teilen sich den 4. Platz

Auf DCMH entfielen rund 2 Millionen mehr Fahrzeuge als auf die drei Bündnisse, die zu etwa gleichen Teilen den 4. Platz einnehmen – Toyota, Renault-Nissan (RN) und VW-Scania (VWS). Ihre Produktion beläuft sich auf 4,8 - 4,9 Millionen. Bei den letzteren drei könnte sich aufgrund der Schwankungen von einem Jahr zum anderen Veränderungen in der Reihenfolge ergeben.

**Weitere Bündnisse:
Honda, Peugeot-Citroën,
BMW**

Der Unterschied zwischen den an vierter Stelle stehenden Bündnissen, auf die 1998 ein Produktionsanteil von je rund 9,5% entfiel, und den verbleibenden unabhängigen Herstellern ist enorm. Honda und Peugeot-Citroën haben je einen Anteil von rund 4,5% und BMW nach seinem Verkauf von Rover winzige 1,6% – was noch von BMW bleibt, hat 1998 nur knapp über 800.000 Fahrzeuge produziert.

**Wer sind die „sonstigen
Hersteller“?**

Eine Anmerkung zu den in Diagramm 1.2 genannten „sonstigen“ ist angebracht. Ihr gesamter Anteil von 6,3% ist durchaus beachtlich. Wer sind diese Unternehmen, und wo befinden sie sich? Es handelt sich dabei vor allem um Hersteller in Russland, China, Indien (Maruti), Malaysia (Proton) und anderen aufstrebenden und im Übergang befindlichen Volkswirtschaften (siehe Diagramm 1.2).

In Zukunft werden diese Hersteller zweifellos bei größeren Herstellern stärkere Beachtung finden, die weitere Größenvorteile oder eine bessere Marktdurchdringung anstreben.

1.3 Bündnisse in der Schwerfahrzeugproduktion

**Die Produktion von
Schwerlastwagen und
Bussen ist eine völlig
andere Aktivität**

In diesem Bericht gelten Schwerlastwagen und Busse als Schwerfahrzeuge. Wie bereits angeführt, machen sie rund 4% der weltweiten Fahrzeugproduktion aus – insgesamt 2,1 Millionen Schwerfahrzeuge wurden 1998 hergestellt. Der Wert dieser Produktion ist natürlich viel höher, als dieser Prozentsatz erkennen lässt, da ihre Preise wesentlich höher sind als die von Leichtfahrzeugen. Der Durchschnittspreis eines Scania-Fahrzeugs betrug 1998 zum Beispiel fast 100.000 US\$.³

³ Auf der Grundlage eines Umsatzes von 49.670 Lastwagen und Bussen im Werte von 39.675 Millionen SKr. bei einem Wechselkurs von 8,06 Skr pro 1 US\$.

Tabelle 1.2 Produktion von weltweiten Autokonzernbündnissen
(Bündnisse mit Stand von Juli 2000; Fahrzeugproduktion 1998 in Tausend)

Bündnisse & Zusammenschlüsse	Total Welt /c	Nord america	Süd america	UE	Europa sonst./a	Japan	Asien Pazifik b
GM-Fiat (GMF)	12,192	5,157	954	3,617	498	1,320	645
GM	7,508	4,932	429	1,968	12	-	166
Isuzu	274	115	-	-	7	87	65
Fiat	2,578	-	525	1,616	413	-	26
Fuji	534	104	-	-	-	426	3
Suzuki	1,298	6	-	33	66	807	385
Ford-Mazda-Daewoo (FMD)	8,751	4,364	167	2,391	151	782	895
Ford-Mazda	7,965	4,364	167	2,391	37	782	223
Ford	6,484	4,263	167	1,834	35	-	183
Volvo Cars	399	7	-	391	-	-	1
Mazda	914	94	-	-	-	782	38
Land Rover	168	-	-	166	2	-	1
Daewoo Alliance	786	-	-	-	114	-	672
Daewoo	741	-	-	-	114	-	627
Ssangyong	45	-	-	-	-	-	45
DC-Mitsubishi-Hyundai (DCMH)	6,918	3,190	27	1,246	33	926	1,500
DC-Mitsubishi	5,658	3,190	27	1,246	-	926	271
DC	4,226	3,033	27	1,148	-	-	20
Mitsubishi Cars	1,432	157	-	98	-	926	251
Hyundai Alliance	1,260	-	-	-	33	-	1,229
Hyundai	891	-	-	-	33	-	860
Kia	359	-	-	-	-	-	359
Asia	10	-	-	-	-	-	10
Toyota	4,932	965	23	178	15	3,443	308
Toyota	4,395	965	23	178	15	2,906	308
Daihatsu	537	-	-	-	-	537	-
Hino	-	-	-	-	-	-	-
Renault-Nissan (RN)	4,828	529	107	2,258	215	1,546	173
Renault	2,202	-	107	1,872	215	-	6
Nissan	2,584	529	-	386	-	1,546	125
Samsung	42	-	-	-	-	-	42
VW-Scania (VWS)	4,797	339	480	3,227	417	-	335
VW Group	4,797	339	480	3,227	417	-	335
Scania	-	-	-	-	-	-	-
Honda	2,329	881	16	112	-	1,243	76
Peugeot-Citroën (PSA)	2,248	-	33	2,129	15	-	69
BMW*	808	57	-	736	-	-	15
Angeführte Unternehmen	47,803	15,482	1,807	15,894	1,344	9,260	4,016
Sonstige	3,222	1	3	371	1,478	1	1,369
Total Welt \c	51,025	15,483	1,810	16,265	2,822	9,261	5,385

* BMW ohne Rover

** DC hat 9.9% von Hyundai übernommen (mit einer Option, in 3 Jahren weitere 5% zu übernehmen) und kontrolliert weitere 4.6%, die sich im Besitz von Mitsubishi befinden (das sich seinerseits zu 34% im Besitz von DC befindet). An Mitsubishi Truck hat Volvo einen Anteil von 19%.

\a schliesst die Türkei ein.

\b schliesst Ozeanien, Asien (ohne Japan) und sonstige Regionen ein.

\c Gesamtzahlen können wegen Abrundung von der Summe einzelnen Zahlen abweichen.

	Darüber hinaus sind die Produktionsprozesse für Schwerfahrzeuge wesentlich arbeitsintensiver als für massenproduzierte Autos und Leichtlasten. Schwerfahrzeuge sind Investitions- und keine Verbrauchsgüter.
Alle bedeutenden Bündnisse sind auch im Sektor Schwerfahrzeuge vertreten	Mit Ausnahme der drei kleineren unabhängigen Autohersteller (Honda, PSA und BMW) stellen alle in Tabelle 1.1 genannten Bündnisse auch Schwerfahrzeuge her, jedoch nicht alle individuellen Partner: Die Volkswagen-Gruppe, Renault (nach dem Verkauf der Gruppe Schwerlastwagen an Volvo), Fuji und Suzuki stellen keine Schwerfahrzeuge her.
GMF ist der größte Hersteller in dem Sektor	Die meisten Produktionsanteile entfallen mit fast 20% auf GMF, doch nicht dank der Stärke von GM, sondern der seiner Partner – Isuzu und Fiat (IVECO).
DCMH, Toyota und Volvo teilen sich den 2. Platz	Wesentlich geringer, aber immer noch erheblich, sind die Produktionsanteile von DCMH, Toyota und Volvo mit 14-16%. Bei DCMH und Toyota stellen die Hauptpartner die weitaus meisten Fahrzeuge her: Auf DaimlerChryslers Freightliner und Mercedes-Marken entfallen über 90% der DCMH-Produktion, und Toyota-Lastwagen machen über 85% der Produktion des Bündnisses aus.
Volvo: ein Spezialist für Schwerfahrzeuge	Volvo hat unlängst den Sektor Schwerfahrzeuge von Renault erworben und ist ein Bündnis mit Mitsubishi Truck eingegangen. Dadurch ist Volvo zum bedeutendsten Hersteller von Spezialfahrzeugen in diesem Sektor geworden.
Unabhängige Hersteller, PACCAR und NAVISTAR -- ein bedeutender Faktor	Die Bedeutung der unabhängigen Hersteller von Spezialfahrzeugen ist eine typische Eigenschaft des Sektors Schwerfahrzeuge. Auf diese Unabhängigen entfallen zwar nur 6,3% der weltweiten Produktion von Leichtfahrzeugen, jedoch etwa 25% der weltweiten Produktion von Schwerfahrzeugen. Besonders bedeutend sind sie in Nordamerika, wo Unternehmen wie PACCAR und NAVISTAR 1998 insgesamt 200.000 Schwerfahrzeuge herstellten. Auf Europa und Asien-Pazifik (ohne Japan und Südkorea) entfällt ebenfalls eine bedeutende unabhängige Produktion in diesem Sektor.
Wird die Industrie der Schwerfahrzeuge von der der Leichtfahrzeuge getrennt?	Angesichts der sehr unterschiedlichen Produktionsmethoden und Märkte von Schwerfahrzeugen scheiden etliche größere Hersteller – GM, Ford, Renault – aus diesem Geschäft aus und konzentrieren sich auf Leichtfahrzeuge. Das bedeutet, dass eine Industrie der Schwerfahrzeuge entsteht, die nicht von Herstellern von Leichtfahrzeugen beherrscht wird. Bisher haben DaimlerChrysler und Fiat diesem Trend widerstanden, und auch der Erwerb eines Anteils an Scania durch VW läuft dieser Entwicklung entgegen.
FMD und VWS sind die kleinsten der verbündeten Hersteller	Die Bündnisse FMD und VWS haben am Sektor Schwerfahrzeuge einen relativ geringen Anteil. Ford hat seine Produktion von Schwerlastwagen an Freightliner (eine DaimlerChrysler-Tochter) verkauft, und Volkswagen hat ausschließlich Leichtfahrzeuge hergestellt, bevor es einen Anteil an Scania erwarb. Scania ist zwar ein starkes Unternehmen, doch entfällt auf dieses nur etwa 2,5% der weltweiten Produktion von Schwerfahrzeugen.

1.4 Bündnisse eingehen oder untergehen?

Die Bedeutung der Größenvorteile und einer weltweiten Präsenz

In Auto 98-99 wurde die grundlegende Bedeutung der Größenvorteile geschildert. Damit Investitionen in die Fahrzeugentwicklung amortisiert werden, müssen viele Fahrzeuge und Fahrzeugteile verkauft werden. Daher die entscheidende Bedeutung der gemeinsamen Nutzung von Plattformen und Fahrzeugteilen bei verschiedenen Modellen. Die fortdauernde Welle der Zusammenschlüsse, Übernahmen und Bündnisse ist eine Reaktion auf den Druck zu Größenvorteilen. Ein zweiter wichtiger Faktor, auf den nachstehend näher eingegangen wird, ist die Bedeutung einer weltweiten Präsenz als Vertreiber und Hersteller.

Relativ geringe Umsatzvolumen sind ein Handikap

Der niedrige weltweite Produktionsanteil der kleineren Gruppen ist ein starkes Handikap. Zwar haben diese kleineren Unternehmen ihr Handikap durch attraktive Fahrzeuge und gutes Management ausgeglichen, doch auf längere Sicht ist unwahrscheinlich, dass sie die wirtschaftlichen Nachteile kleiner Produktionszahlen wettmachen können.

General Motors ist das perfekte Beispiel eines Unternehmens, das weder die attraktivsten Fahrzeuge herstellte noch das beste Management hatte, doch bleibt der Konzern Nummer eins. Die Größe hat viel damit zu tun.

Probleme für die kleinen Hersteller:

a. Mangel an potentiellen Partnern

Der Druck auf die drei kleineren Konzerne, „Verbündete“ zu finden oder durch Übernahmen zu wachsen, ist groß. *Doch praktisch alle attraktiven potentiellen Bündnispartner gehören bereits einem der großen Bündnisse an.* Warum sollte ein Unternehmen, das bereits mit einem der großen Sechs verbündet ist, weitere Bindungen zu kleineren Akteuren wünschen?

b. große Bündnissen diskriminieren Außenseiter eher

Es ist auch wahrscheinlicher, dass die künftige Zusammenarbeit zwischen Konzernen bei der Entwicklung, der Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugen innerhalb der bestehenden Bündnisse erfolgt. Es wird für kleinere Unternehmen wesentlich schwieriger sein, künftig geeignete Partner zu finden.

Ein Honda-PSA-BMW Bündnis?

Die logischste Lösung wäre ein Honda-PSA-BMW-Bündnis. Es sollte nicht überraschen, dass zwei dieser Unternehmen bereits wiederholt miteinander in Verbindung gebracht wurden – was von diesen stets krampfhaft bestritten wurde. Alle drei stellen erstklassige Personenwagen her. Die Produktlinien überschneiden sich weitgehend (so dass es viel Raum für Rationalisierungen gibt), und auch die geographische Verteilung ist recht günstig. PSA und BMW haben offensichtliche Stärken in Europa, Honda ist stark in Japan und Nordamerika. Die Schwäche liegt in den aufstrebenden Märkten, und diese gälte es zu überwinden. Zur Zeit gibt es wenig Hinweise darauf, dass die kleineren Gruppen die „anderen Hersteller“ im Visier haben, die in Asien besonders stark sind.

1.5 Die Bedeutung der regionalen Produktion

Die bedeutendsten Fahrzeugmärkte der Welt sind Nordamerika und Westeuropa mit einem Fahrzeugvolumen (1999) von 19,7 Millionen bzw. 17,2 Millionen und Asien-Pazifik und Japan mit Volumen von 6,2 Millionen bzw. 5,9 Millionen. Osteuropa und Südamerika nehmen mit einem Umsatzvolumen von etwa der Hälfte den dritten Platz ein (siehe Tabelle 2.1.).

Große gesättigte Märkte	Trotz ihrer Größe haben die „Triadenmärkte“ (USA, EU, Japan) einen Nachteil: Sie sind gesättigt, und die Umsätze ergeben sich überwiegend daraus, dass Fahrzeuge durch neue ersetzt werden. Die aufstrebenden und Übergangsmärkte ⁴ gleichen ihre geringere Größe hingegen durch bessere Wachstumschancen aus.
Aufstrebende und Übergangswirtschaften bieten Möglichkeiten	Für jeden Fahrzeughersteller ist wichtig, so viele Märkte so stark wie möglich zu durchdringen – die gesättigten Märkte wegen ihrer Größe und die anderen wegen der von ihnen gebotenen Möglichkeiten. Eine wirksame Durchdringung von sich entwickelnden Märkten erfordert jedoch in der Regel eine Produktion vor Ort. Lebensstandards sind in aufstrebenden und Übergangswirtschaften erheblich niedriger, so dass Fahrzeuge nur dann zu annehmbaren Preisen angeboten werden können, wenn bei der Herstellung und Montage örtliche Arbeitskräfte eingesetzt werden. Wir haben bereits auf die relative Schwäche der kleineren Autohersteller in aufstrebenden und Übergangswirtschaften hingewiesen. Wie sieht es jedoch mit der weltweiten Präsenz der sechs großen Bündnisse aus? Diagramm 1.1 veranschaulicht die Produktion in den Regionen für jedes der großen Bündnisse. Die Anordnung der Bündnisse und Regionen mag unlogisch erscheinen, wurde jedoch so vorgenommen, dass die Produktion in allen Sparten gut zu verfolgen ist. Zwar würde der Produktionsanteil der Regionen die relative Stärke der verschiedenen Bündnisse veranschaulichen, doch zeigen wir die Einzelfertigung, weil sie auch die Bedeutung der Region erkennen lässt (Produktionsanteile siehe Tabelle 1.1).
GMF und FMD sind weltweit stark	Ein wesentlicher, aus der Tabelle ersichtlicher Aspekt ist, dass die GMF- und FMD-Bündnisse die einzigen sind, die bereits starke Hersteller in allen Regionen der Welt sind. Wie aus Tabelle 1.1 hervorgeht, ist GMF in allen Regionen das stärkere der beiden Bündnisse außer in Asien-Pazifik.
RN ist ebenfalls weltweit gut vertreten	Das Renault-Nissan-Bündnis ist weltweit gut vertreten, vor allem aufgrund von Renaults Stärke in Europa (einschließlich Osteuropa und Türkei), und aufgrund von Nissans Stärke in Japan, Asien-Pazifik und Nordamerika. Wie zu erwarten, ist RN in Japan stärker als die Bündnisse GM oder Ford.

⁴ Volkswirtschaften im Übergang sind ehemals „staatssozialistische“ Volkswirtschaften, die zu einer Marktwirtschaft übergehen.

DCMH, Toyota und VWS haben Stärken, aber auch Schwachpunkte Das DC-Bündnis ist stark in den Regionen der Triade und Asien-Pazifik (wo es am stärksten ist), jedoch recht schwach in Südamerika und Europa-sonstige.

Das Toyota-Bündnis ist am stärksten in Japan und auch in Asien-Pazifik und Nordamerika gut vertreten, anderswo jedoch schwach.

Kasten 1

Das Bündnis General Motors-Fiat

Die wichtigsten Bedingungen:

- Durch einen Aktientausch im Werte von 2,4 Milliarden \$ erwirbt GM 20% von Fiat und Fiat 5,1% von GM.
- Fiat hat das Recht, GM zum Kauf der verbleibenden 80% seiner Aktien in einem Anfang 2004 beginnenden Zeitraum von fünfeinhalb Jahren zu verpflichten.
- Die Partner schaffen ein 50-50-Gemeinschaftsunternehmen für ihre Motor- und Getriebegeschäfte in Europa und Nordamerika.
- Der Einkauf und einige Finanzgeschäfte werden zusammengelegt.
- GM übernimmt zwei Fiat-Plattformen für seine wichtigsten europäischen Modelle: Corsa, Astra, Vectra und Omega.
- GM verhilft Alfa Romeo zur Rückkehr auf den US-Markt.

Bearbeitet nach Automotive News, 20. März 2000

Die Folgen:

Am 2. Mai traten Vertreter der Gewerkschaften und der Betriebsräte von GM/Opel und Fiat zusammen.

Am 11. Mai traf das Europe Employee Forum (EEF) von GM mit der Konzernleitung zusammen und wurde über die Absicht informiert, die GM/Opel-Triebwerks- und Einkaufstätigkeiten zusammenzulegen. Das EEF formulierte eine Reihe von Forderungen und Prinzipien, die später erweitert wurden auf:

- Fortlaufende und rechtzeitige Informationen über Entwicklungen in dem Bündnis.
- Das Bündnis darf nicht zu Arbeitskräfteabbau, Betriebsschließungen oder zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen führen.
- Bestehende Tarifverträge müssen in Kraft bleiben.
- Das Recht auf Verbleib oder Rückkehr von Beschäftigten, für die eine Versetzung vorgesehen ist.
- Anerkennung der aktuellen Vertretungsorgane und Gewerkschaften auf einzelstaatlicher oder EU-Ebene in jedem neu geschaffenen Unternehmen.

Die Konzernleitung zögerte, klare Informationen über diese Anliegen zu geben oder in vernünftige Verhandlungen darüber einzutreten, so dass es Anfang Juni im Betrieb in Bochum (Deutschland) zu einer Reihe von Konflikten am Arbeitsplatz, auch zu Arbeitsniederlegungen, kam.

Gleichzeitig und aus ähnlichen Gründen begannen Gewerkschaften in Brasilien, Informationen und Verhandlungen zu fordern. Sie traten zu ihren europäischen und nordamerikanischen Kollegen durch ein IMB-Aktionsnetzwerk in Kontakt. Als bis Anfang Juli keine Reaktion der Unternehmensleitung vorlag, kam es zu Arbeitskämpfmaßnahmen in Brasilien. Unterstützungsbotschaften vom gesamten GM-Aktionsnetzwerk trafen in Brasilien ein, darunter ein scharf formuliertes Unterstützungsschreiben des European Employee Forum von GM/Opel, das gerade Verhandlungen über eine auf seinen Forderungen basierende Vereinbarung abgeschlossen hatte.

VW hat Stärken in allen Regionen außer Japan und Nordamerika. Angesichts der Bedeutung dieser Märkte ist das ein ernstes Handikap.

1.6 Implikationen für Arbeitnehmer

Shareholder-Value und Globalisierung hinter Zusammenschlüssen, Übernahmen und Bündnissen

Der wesentliche Faktor, der die fortdauernde Welle von Zusammenschlüssen, Übernahmen und Bündnissen antreibt, ist die Notwendigkeit, Aktionären im Kontext der wirtschaftlichen Globalisierung Renditen zu verschaffen. Die Globalisierung erzeugt Wettbewerbsdruck, aber auch neue Möglichkeiten.

Der Schlüssel zum Erfolg bei der Massenproduktion im Automobilsektor liegt darin, auf so vielen Märkten wie möglich eine so wünschenswerteste Wahl von Fahrzeugen wie möglich zu bieten.

Wettbewerb in Verbindung mit bestimmten Schutzmaßnahmen ergibt eine gewisse Duplikation von Tätigkeiten zwischen Herstellern

Autoproduzenten sind lange Zeit diesem Prinzip gefolgt mit Ausnahme derer, die sich auf „Nischenmärkte“ konzentrieren (z.B. Volvo, Saab). Die Notwendigkeit, im Wesentlichen ähnliche Produkte herzustellen, die sich in erster Linie durch die spezifischen Wünsche von Verbrauchern unterscheiden, hat zu einer erheblichen Duplikation von Tätigkeiten und von Produktionskapazitäten geführt.

Solange Fahrzeugmärkte jedoch stark wuchsen und die Hersteller in ihren Ländern einen gewissen Schutz genossen, konnten die meisten Unternehmen gedeihen oder zumindest überleben. Es sei jedoch daran erinnert, dass die Automobilindustrie eine Geschichte von Zusammenschlüssen und Übernahmen ist – was wir heute erleben, ist nicht wirklich neu.

Eine Warnung: eine gewisse Ineffizienz könnte sozial notwendig sein

Bevor wir diesen Punkt verlassen, sollte hinzugefügt werden, dass Wettbewerb und Regulierung (oder Schutz) Hand in Hand gehen müssen. Im Gegensatz zu neoliberalen Utopien ist in der realen Welt ein gewisses Maß an wirtschaftlicher „Verschwendung“ oder Ineffizienz erforderlich, um sozial und politisch akzeptable Ergebnisse sicherzustellen.

Ruhepausen von Beschäftigten, Arbeitsschutzbestimmungen oder alle anderen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, für die Arbeitnehmer gekämpft haben, könnten aus der Sicht strikter wirtschaftlicher Effizienz als „verschwenderisch“ betrachtet werden.

Wie viel Ineffizienz akzeptiert wird, muss letztlich der Politik und kann nicht dem Markt überlassen werden. Wirtschaftliche Effizienz kann bestenfalls ein Mittel zum Zweck sein; gute Gesellschaften haben Ziele, die über die Anhäufung von Wohlstand hinausgehen.

Von modernen Kommunikationsmitteln begünstigte Bündnisse und Fragen der „Steuerbarkeit“

Oben wird die lange Geschichte der Zusammenschlüsse und Übernahmen erwähnt. Neu an den gegenwärtigen Entwicklungen ist, dass es eher zu Bündnissen als zu vollständigen Übernahmen kommt. Dabei spielt sicher auch die moderne Kommunikationstechnologie eine Rolle. Außerdem sind die Automobilkonzerne bereits so gigantisch, dass mancher Manager zu Recht zögert, eine noch größere und folglich noch schwerer zu steuernde Bürokratie zu schaffen.

**Langsames
Marktwachstum fördert
Kostensenkung und
Rationalisierung**

Auf jeden Fall haben die Sättigung der Triade-Volkswirtschaften, die fortdauernde Unterentwicklung eines Großteils der Welt und der Abbau der Handelsschranken und anderer Schutzmaßnahmen eine neue Situation geschaffen. Ein rasches Produktionswachstum ist nicht zu erwarten, deshalb sind Kostensenkungen und Rationalisierungen die wichtigsten Mittel des Überlebens und der Erzeugung von „Shareholder“-Value geworden.

Und das ist der eigentliche Grund für die Bündnisse. Die Partner wollen rationalisieren und Synergien schaffen in

- Fahrzeugentwicklung und Plattformen,
- Motoren- und Getriebeproduktion,
- Einkauf von Fahrzeugteilen,
- Fahrzeugvertrieb und -wartung.

**Bündnisse weiten
Rationalisierungen über
die Grenzen eines einzigen
Unternehmens hinaus aus**

Seit den achtziger Jahren haben Automobilarbeiter weltweit eine Welle von Konzernumstrukturierungen erlebt, die auf „schlanke“ Unternehmen abzielen, die sich auf das „Kerngeschäft“ konzentrieren. Diese Rationalisierungsstrategien waren jedoch meistens auf bestimmte Konzernstrukturen beschränkt. Bündnisse ermöglichen ähnliche Maßnahmen in den verschiedenen Partnerunternehmen, auch wenn dem durch Vereinbarungen, Konsens und dem Ausmaß des Einflusses der führenden Partner Grenzen gesetzt sind.

**Beseitigung von
Arbeitsplätzen und
Verstärkung der
Arbeitsbelastung sind
Nachteile für
Arbeitnehmer**

Rationalisierung und Synergien bedeuten jedoch automatisch Beseitigung von Arbeitsplätzen und von bestehenden Produktionskapazitäten. Wie in früheren Ausgaben des IMB-Autoreports dargelegt, führte die frühere Welle von Konzernumstrukturierungen zu massiven Arbeitsplatzverlusten, wachsendem Arbeitsdruck (Stress, Überstunden usw.) und Rückschlägen bei bestimmten Errungenschaften wie Sozialleistungen und Qualität des Arbeitslebens. Es gibt keinen Grund zu der Annahme, dass die gegenwärtige Welle von Bündnissen für die Arbeitnehmer andere Folgen haben wird.

Ohne stark wachsende Märkte, Konzernsynergien und Rationalisierungen wird es weniger Arbeitsplätze geben, denn Arbeiten, die auch von den Partnern geleistet wurden, werden gestrichen.

**RN baut seine Belegschaft
ab, und GM reorganisiert
in Europa und Brasilien**

Nissan zum Beispiel wird seine Belegschaft in den nächsten Jahren um über 20.000 Personen abbauen. Zwar wird dies dank der Verhandlungen mit den Gewerkschaften durch Versetzungen und natürlichen Arbeitskräfteabgang geschehen, doch letztlich wird Nissan jungen Arbeitnehmern weniger Arbeitsplatzchancen bieten als zuvor.

Die Beschäftigten von General Motors in Europa und Brasilien haben wegen Versuchen zur Durchführung von Konzernsynergien bereits den ersten von vermutlich vielen Konflikten mit ihrem Arbeitgeber (siehe Kasten 1).

Internationale Gewerkschaftsstrukturen mussten sich den Bündnissen von globalen Arbeitgebern stellen	Koreanische Arbeitnehmer haben sich erbittert gegen ausländische Übernahmen gewehrt, weil sie Entlassungen befürchteten und an den Verhandlungen beteiligt werden wollten, die über das Schicksal ihrer Industrie entschieden. Wie das GM-Fiat-Beispiel zeigt, wird eine immer wirksamere internationale Kommunikation und Zusammenarbeit immer wichtiger, um den Herausforderungen der weltweiten Bündnisse von Arbeitgebern zu begegnen.
---	--

2. Fahrzeugumsätze: Gegenwärtige Situation und Aussichten

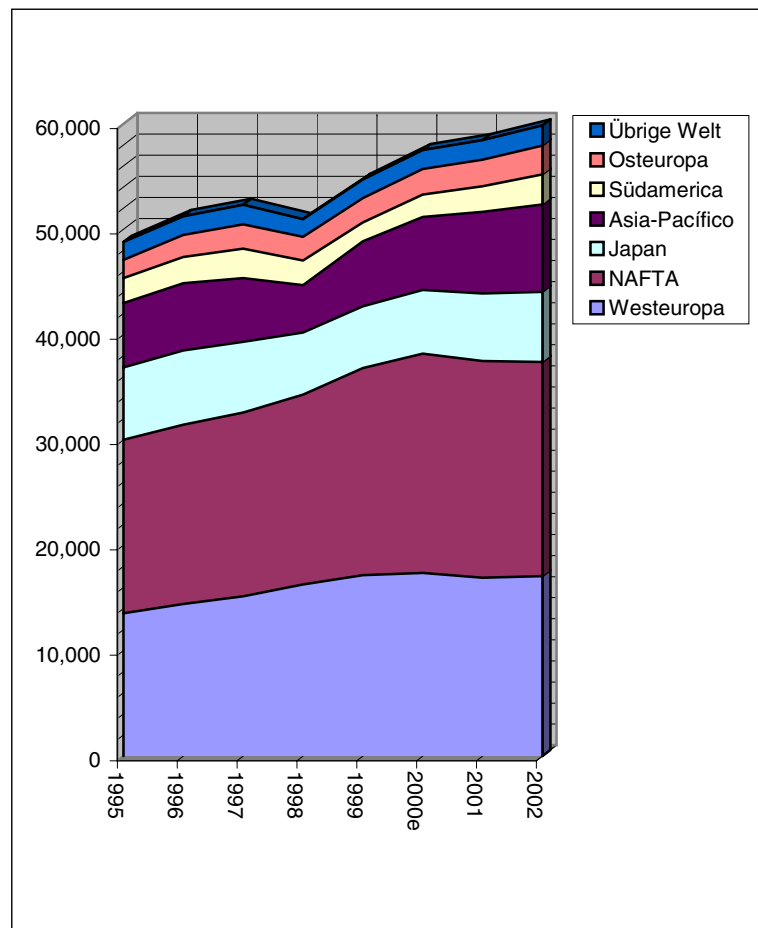
2.1 Die Welt in Kürze

Weltfahrzeugumsätze erreichten 1999 einen neuen Rekord, verlangsamten sich jedoch

Die Weltfahrzeugumsätze^{5,6} erreichten 1999 einen neuen Rekord von über 54,7 Millionen Fahrzeugen. Das Umsatzvolumen nahm gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Millionen oder 7,4% zu⁷, was bei weitem das beste Ergebnis seit 1995 ist. Das bedeutet auch eine Wende gegenüber 1998, als es einen Umsatzrückgang von 2,6% gab, was auf die Auswirkung der Asienkrise auf Japan und die aufstrebenden und Übergangswirtschaften zurückzuführen war.

Diagramm 2.1
Weltfahrzeugumsätze (in Tausend)

Quelle: EIU, IMB-Prognose



⁵ Fahrzeugzahlen bedeuten Personenwagen plus Nutzfahrzeuge.

⁶ In diesem Bericht wird der Begriff „Umsätze“ verwendet, doch in den meisten Ländern bedeuten diese Zahlen „Neuregistrierungen“. Für manche Länder liegen Umsätze (oder Registrierungen) nicht vor, und deshalb sind in den Gesamtzahlen für die Regionen und die Welt Schätzungen enthalten. Siehe Anhang: *Anmerkung zu Daten*.

⁷ Daten für die Regionen und die Welt und in manchen Fällen für Länder sollten als vorläufige Schätzungen betrachtet werden, die sich noch ändern werden..

**1999 stieg das Volumen
überall außer in
Südamerika und Japan**

Im Jahre 1999 stiegen die Umsätze in der Region Asien-Pazifik⁸ um 36,4%, was 1,6 Millionen Fahrzeuge mehr bedeutet als ein Jahr zuvor, und blieben in Nordamerika (plus 1,6 Millionen) und Westeuropa (plus 878.000) stark. Osteuropa machte den Umsatzrückgang von 1998 wieder wett.

**Weltumsätze werden 2000
weiter zunehmen,
jedoch langsamer als
1999**

Nach den bisher für 2000 vorliegenden Zahlen zu urteilen werden die Weltfahrzeugumsätze um schätzungsweise 2,7 Millionen Fahrzeuge zunehmen, was eine geringere Zunahme wäre als 1999. Umsätze werden besonders stark sein in Südamerika (das sich endlich von der Rezession der Jahre 1998-99 erholt) und Asien-Pazifik, wo die chinesische Wirtschaft stärker wächst als 1999.

Tabelle 2.1 Weltfahrzeugumsätze nach Regionen

	Tatsächliche Daten*					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Westeuropa	13,549	14,437	15,174	16,289	17,167	17,395	16,939	17,064
NAFTA	16,480	17,013	17,419	18,028	19,659	20,788	20,561	20,353
Südamerika	2,383	2,496	2,805	2,335	1,799	2,110	2,439	2,853
Japan	6,848	7,061	6,725	5,874	5,861	6,054	6,397	6,649
Asien-Pazifik**	6,117	6,363	6,049	4,518	6,163	6,935	7,743	8,294
Osteuropa	1,719	2,089	2,301	2,225	2,320	2,437	2,531	2,736
Übrige Welt	1,690	1,775	1,840	1,684	1,743	1,795	1,850	1,910
Weltweit	48,786	51,234	52,313	50,953	54,712	57,513	58,460	59,858
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Westeuropa	194	888	737	1,115	878	228	-456	125
NAFTA	-792	533	406	609	1,631	1,129	-228	-208
Südamerika	168	113	309	-470	-536	311	329	413
Japan	339	213	-336	-851	-13	193	343	252
Asien-Pazifik*	595	246	-314	-1,531	1,645	772	809	551
Osteuropa	-23	370	212	-76	95	117	94	205
Übrige Welt	275	85	65	-156	59	52	55	60
Weltweit	755	2,448	1,079	-1,360	3,759	2,801	946	1,399
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Westeuropa	1.4	6.6	5.1	7.3	5.4	1.3	-2.6	0.7
NAFTA	-4.6	3.2	2.4	3.5	9.0	5.7	-1.1	-1.0
Südamerika	7.6	4.7	12.4	-16.8	-23.0	17.3	15.6	17.0
Japan	5.2	3.1	-4.8	-12.7	-0.2	3.3	5.7	3.9
Asien-Pazifik**	10.8	4.0	-4.9	-25.3	36.4	12.5	11.7	7.1
Osteuropa	-1.3	21.6	10.1	-3.3	4.3	5.0	3.9	8.1
Übrige Welt	19.4	5.0	3.7	-8.5	3.5	3.0	3.1	3.2
Weltweit	1.6	5.0	2.1	-2.6	7.4	5.1	1.6	2.4

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Enthält einige Schätzungen

** Ohne Japan; schliesst Australien und Neuseeland ein.

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Es hat etliche Prognosen für einen Rückgang der Weltfahrzeugumsätze für 2000 gegeben, doch dank der anhaltenden Hochkonjunktur in Nordamerika und Westeuropa in Verbindung mit Aufschwüngen in Südamerika und Asien wird 2000 ein positives Jahr sein.

⁸ In diesem Report bedeutet Asien-Pazifik stets ohne Japan, aber einschließlich Ozeanien (Australien, Neuseeland, usw.), außer wenn etwas anderes angegeben ist.

Tabelle 2.2 Fahrzeugumsätze in Ländern der Region Asien-Pazifik

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Japan	6,865.0	7,077.7	6,725.0	5,874.2	5,861.2	6,054.1	6,396.7	6,648.6
China	1,592.3	1,512.9	1,615.9	1,641.3	1,847.5	2,046.4	2,232.5	2,350.7
Südkorea	1,555.9	1,644.1	1,512.9	779.9	1,273.0	1,479.6	1,666.7	1,781.9
Indien	584.4	698.3	701.5	604.8	822.6	923.0	993.2	1,034.6
Australien	641.2	650.0	722.4	807.7	651.7	744.8	809.0	811.5
Taiwan	542.4	461.8	472.7	474.0	431.5	456.1	495.7	506.1
Malaysia	285.8	364.8	404.8	163.2	296.0	345.7	389.1	415.5
Thailand	569.7	588.4	363.2	144.1	218.4	296.8	386.5	463.7
Indonesien	384.4	337.4	392.2	68.8	125.5	161.4	222.9	323.7
Philippinen	124.6	162.9	138.1	76.8	73.4	93.6	122.3	153.6
Neuseeland	80.5	79.1	71.4	66.0	72.2	70.1	73.0	72.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Japan	338.3	212.7	-352.7	-850.8	-13.0	192.9	342.6	251.9
China	-20.1	-79.4	103.0	25.3	206.2	198.9	186.2	118.2
Südkorea	0.3	88.2	-131.2	-733.0	493.1	206.6	187.1	115.1
Indien	148.4	113.9	3.3	-96.7	217.8	100.4	70.2	41.4
Australien	25.0	8.8	72.4	85.2	-155.9	93.1	64.2	2.5
Taiwan	-33.2	-80.6	10.9	1.3	-42.5	24.6	39.6	10.4
Malaysia	94.2	79.0	40.0	-241.6	132.8	49.7	43.4	26.4
Thailand	84.0	18.7	-225.2	-219.1	74.3	78.4	89.7	77.2
Indonesien	56.1	-47.1	54.8	-323.4	56.7	35.9	61.5	100.7
Philippinen	20.7	38.3	-24.9	-61.3	-3.4	20.2	28.8	31.3
Neuseeland	-11.8	-1.4	-7.7	-5.4	6.3	-2.1	2.8	-0.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Japan	5.2	3.1	-5.0	-12.7	-0.2	3.3	5.7	3.9
China	-1.2	-5.0	6.8	1.6	12.6	10.8	9.1	5.3
Südkorea	0.0	5.7	-8.0	-48.5	63.2	16.2	12.6	6.9
Indien	34.0	19.5	0.5	-13.8	36.0	12.2	7.6	4.2
Australien	4.0	1.4	11.1	11.8	-19.3	14.3	8.6	0.3
Taiwan	-5.8	-14.9	2.4	0.3	-9.0	5.7	8.7	2.1
Malaysia	49.2	27.6	11.0	-59.7	81.4	16.8	12.6	6.8
Thailand	17.3	3.3	-38.3	-60.3	51.6	35.9	30.2	20.0
Indonesien	17.1	-12.2	16.2	-82.5	82.3	28.6	38.1	45.2
Philippinen	20.0	30.8	-15.3	-44.4	-4.4	27.5	30.7	25.5
Neuseeland	-12.7	-1.7	-9.8	-7.6	9.5	-2.9	4.0	-0.0

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Die Aussichten über 2000 hinaus erscheinen positiv ...

Selbst wenn sich die Entwicklung auf den größten Märkten wie Westeuropa und Nordamerika verlangsamt, könnte andauerndes Wachstum anderswo diesen Abwärtsdruck ausgleichen. Anzeichen deuten nun auf eine „weiche Landung“ der US-Volkswirtschaft hin, d.h. eine allmähliche Verlangsamung der starken wirtschaftlichen Expansion der Vorjahre. Manche prognostizieren sogar, dass Westeuropa (vielleicht mit Hilfe des Aufschwungs in Japan) die Funktion der USA als Lokomotive übernehmen wird, die die Weltwirtschaft anzieht. Das ist jedoch eine sehr optimistische Sicht. Wichtig ist, dass ein relativ milder Konjunkturrückgang auf beiden Seiten des Atlantiks für die Weltfahrzeugumsätze keine Katastrophe bedeuten würde.

... doch eine schwere Krise, verursacht durch die Finanzmärkte, bleibt eine Gefahr

Alles hängt natürlich vom Ausmaß einer wirtschaftlichen Verlangsamung oder eines Abschwungs ab. Falls in den USA eine Finanzkrise ausbricht und sich dann rasch auf die ganze Welt ausbreitet, wird eine weltweite Rezession vermutlich starke negative Auswirkungen auf die Fahrzeugumsätze haben. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass das Spekulationswachstum auf den Aktienmärkten zwar im Jahr 2000 nachgelassen, die Volatilität jedoch zugenommen hat. Die Börsenwerte bleiben äußerst hoch, und eine Finanzkrise lässt sich nicht ausschließen.

Diagramm 2.2
Umsatzsteigerung in aufstrebenden und Übergangsländern, 1995-2002 (Prozent)

* ohne Japan; einschließlich Ozeanien

Quelle: EIU, IMB-Prognose

e = Schätzung

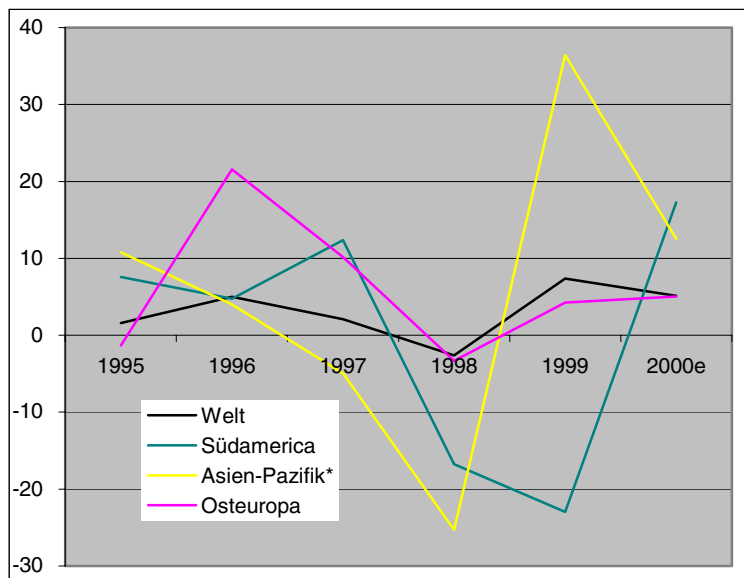
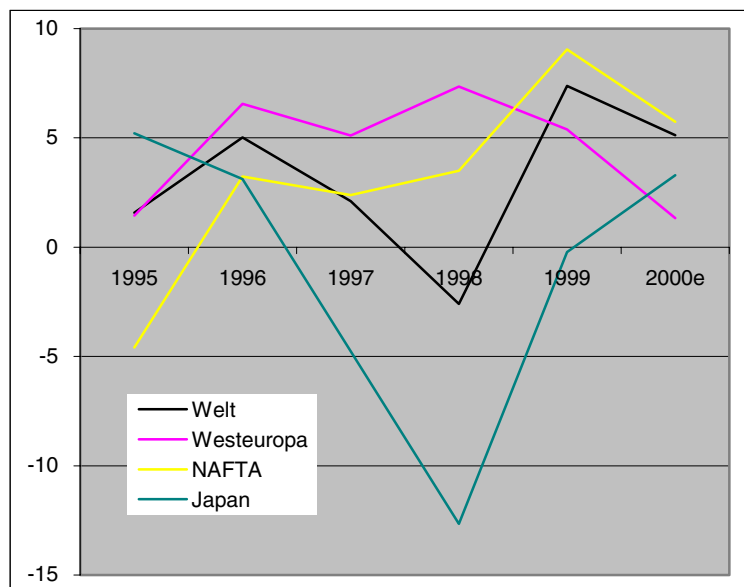


Diagramm 2.3
Umsatzsteigerung der wichtigsten Hersteller-Regionen, 1995-2002 (Prozent)

Quelle: EIU, IMB-Prognose

e = Schätzung



2.2 Asien erholt sich

1999 entfallen auf Asien-Pazifik so viele zusätzliche Fahrzeugkäufe wie auf NAFTA

In *Auto 1998-99* stand Asien im Mittelpunkt, und auch in diesem Report ist das der Fall, doch diesmal aufgrund einer starken Erholung und nicht einer Krise. Aufgrund der Erholung der Krisenwirtschaften entfiel 1999 auf die Region Asien-Pazifik (ohne Japan) ein so hoher Anteil der Weltumsatzsteigerungen wie auf die gesamte NAFTA-Region – 1,6 Millionen Fahrzeuge.

Aufstrebende und Übergangsmärkte unterliegen starken Schwankungen

Die Erholung der Fahrzeugmärkte in Asien-Pazifik ist in Diagramm 2.2 angegeben. Im Zeitraum 1998-99 nahmen die Fahrzeugumsätze um 36% zu, nachdem sie zuvor um 25% zurückgegangen waren – eine Wende von 61%. In Südamerika gab es im Zeitraum 1999-2000 eine Wende von 40%. Auch Osteuropa lässt die höhere Volatilität von aufstrebenden und Übergangsmärkten im Vergleich zu denen der Triade erkennen: Westeuropa, Nordamerika und Japan (siehe Diagramm 2.3). Im Berichtszeitraum ergab sich die größte Wende, fast 18%, in Japan zwischen 1995 und 1998.

Tabelle 2.3 Fahrzeugumsätze in Westeuropa

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Deutschland	3,574.6	3,745.5	3,792.1	4,036.2	4,112.7	3,658.1	3,606.0	3,757.6
Frankreich	2,288.3	2,510.1	2,068.2	2,342.1	2,577.5	3,243.5	3,196.6	3,105.9
Spanien	1,019.8	1,113.7	1,256.5	1,471.0	1,752.8	1,855.1	1,855.1	1,765.9
Italien	1,879.2	1,885.1	2,569.5	2,544.2	2,545.5	2,420.3	2,337.2	2,437.9
VK	2,195.3	2,282.3	2,445.0	2,541.6	2,485.7	2,516.3	2,427.6	2,464.2
Niederlande	512.6	557.5	574.7	657.9	728.5	699.0	654.8	675.0
Belgien	404.7	445.5	453.3	515.2	562.3	559.4	514.3	524.7
Portugal	271.7	306.5	322.0	372.7	408.0	405.1	401.2	408.0
Österreich	308.9	337.6	305.9	330.2	350.7	339.1	319.0	308.1
Schweiz	288.1	292.8	292.3	322.0	343.5	329.7	314.9	319.3
Schweden	184.6	201.2	250.9	284.0	330.4	331.9	326.3	327.7
Griechenland	131.0	150.2	179.0	197.1	285.6	325.4	294.8	292.9
Irland	103.3	134.4	159.8	177.1	212.8	269.0	270.7	262.3
Dänemark	166.4	174.4	188.0	192.4	179.5	152.2	147.6	153.7
Finnland	90.5	108.9	121.0	145.3	156.2	154.3	142.6	127.0
Norwegen	128.5	161.8	161.9	151.5	134.1	136.4	135.5	136.0
Luxemburg	30.9	28.9	30.2	34.9	44.0	44.1	38.8	40.4
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Deutschland	104.5	171.0	46.6	244.1	76.4	-454.5	-52.2	151.6
Frankreich	-10.6	221.8	-441.9	273.9	235.4	666.0	-46.8	-90.7
Spanien	-61.0	93.8	142.9	214.5	281.8	102.3	-	-89.2
Italien	90.3	5.9	684.5	-25.3	1.3	-125.2	-83.0	100.7
VK	56.3	87.0	162.6	96.6	-55.8	30.6	-88.8	36.7
Niederlande	24.2	44.9	17.1	83.3	70.5	-29.4	-44.2	20.2
Belgien	-22.8	40.8	7.8	61.9	47.1	-2.9	-45.1	10.4
Portugal	-63.5	34.8	15.5	50.7	35.3	-2.9	-3.9	6.8
Österreich	6.5	28.8	-31.7	24.3	20.5	-11.5	-20.2	-10.8
Schweiz	4.3	4.7	-0.5	29.7	21.5	-13.8	-14.8	4.4
Schweden	17.9	16.6	49.7	33.1	46.4	1.4	-5.5	1.4
Griechenland	7.7	19.2	28.8	18.0	88.5	39.9	-30.6	-1.9
Irland	7.4	31.1	25.4	17.2	35.8	56.1	1.7	-8.4
Dänemark	2.4	8.0	13.5	4.5	-12.9	-27.4	-4.6	6.2
Finnland	17.6	18.4	12.1	24.3	11.0	-1.9	-11.7	-15.6
Norwegen	13.2	33.3	0.1	-10.4	-17.4	2.3	-1.0	0.5
Luxemburg	-1.0	-2.0	1.3	4.7	9.1	0.1	-5.3	1.6

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Umsatzsteigerungen lagen in den asiatischen Krisenwirtschaften 1999 bei über 50%

Wie Tabelle 2.2 zeigt, lag die Umsatzsteigerung 1999 in allen direkt von der Asienkrise betroffenen Volkswirtschaften (Südkorea, Malaysia, Thailand, Indonesien) bei über 50%. Auch Umsätze in China stiegen um starke 12,6% – dem höchsten Satz seit 1995. Australien hingegen erlebte einen Rückgang um 19%, während die

Umsätze in Japan im dritten Jahr hintereinander zurückgingen, wenn auch nicht mehr so stark.

Die Umsatzaussichten für Asien-Pazifik sind weiter positiv	Falls es zu keiner globalen Wirtschaftskrise kommt, wird mit einer weiteren Zunahme der Fahrzeugumsätze in Asien-Pazifik in den Jahren 2000-2002 gerechnet, wenn auch in geringerem Maße als 1999.
2000 werden die Umsätze auf den bedeutendsten Märkten zunehmen	Im Jahre 2000 nehmen die Fahrzeugumsätze mit der möglichen Ausnahme von Neuseeland in allen in Tabelle 2.2 angeführten Ländern vermutlich zu. Mit der stärksten Zunahme wird in Thailand, Indonesien und den Philippinen gerechnet.
In Japan wird mit einem bescheidenen Aufschwung gerechnet	Selbst in Japan und Taiwan wird mit doppelstelligen Umsatzsteigerungen gerechnet. Die sich bessernden Umsatzaussichten in Japan lassen positive Anzeichen in der japanischen Wirtschaft erkennen, doch lässt sich noch nicht sagen, ob die seit einem Jahrzehnt andauernde Stagnation endlich vorbei ist. Es ist unwahrscheinlich, dass Japan in näherer Zukunft ein Motor der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung wird.
Chinesische Umsätze könnten weiter steigen	Zwar hatten manche für China im Jahr 2000 einen Umsatzrückgang vorausgesagt, doch aufgrund des starken Wirtschaftswachstums in der ersten Jahreshälfte 2000 ist anzunehmen, dass die Fahrzeugumsätze den Zunahmen von 1999 entsprechen werden. Es wird damit gerechnet, dass sich die positiven Entwicklungen in der Region im Jahre 2000 in den folgenden Jahren fortsetzen.

2.3 Westeuropa

1999 war ein weiteres Rekordjahr für Umsätze in Westeuropa	Westeuropa und Nordamerika waren 1999 und bisher 2000 weiterhin die Motoren des globalen Wachstums. Nachdem die westeuropäischen Fahrzeugumsätze 1998 um 1,1 Millionen gestiegen waren, stiegen sie 1999 um weitere 878.000 erstmals auf über 17 Millionen. In jedem der letzten drei Jahre sind die Umsätze in der Region auf neue Rekordhöhen gestiegen. .
Frankreich, Spanien und die meisten kleineren Märkte treiben das Wachstum an	Alle Märkte mit Ausnahme von Norwegen, Dänemark und des Vereinigten Königreichs nahmen 1999 zu (siehe Tabellen 2.3 und 2.4). Frankreich und Spanien haben am meisten zu dieser Entwicklung der Region mit 235.400 bzw. 281.800 beigetragen. Die Wachstumsraten der kleineren Märkte waren höher als die der größeren. Die Umsätze in Griechenland nahmen um fast 45% zu, während Irland und Schweden Zuwächse von 20,2% bzw. 16,3% zu verzeichnen hatten (siehe Tabelle 2.4). Von den großen Märkten schnitten Deutschland mit einer Umsatzsteigerung von 1,9% und Italien mit gleichbleibenden Umsätzen am schlechtesten ab.
2000 und darüber hinaus sind die Aussichten weniger positiv	Die Aussichten für 2000 sind weniger positiv. Auf der Grundlage von Daten für 6 Monate des Jahres 2000 wird mit einer Zunahme der Umsätze in dieser Region von nicht mehr als 1,5% gerechnet, und in künftigen Jahren könnte es sogar einen Rückgang geben. Spanische und insbesondere französische Umsätze werden weiterhin stark zu-

nehmen, doch für Italien und insbesondere Deutschland wird mit bedeutenden Rückgängen gerechnet. Auf den kleineren Märkten wird sich der Aufwärtstrend nur in Irland und Griechenland fortsetzen.

Tabelle 2.4 Veränderung bei den Fahrzeugumsätzen in Westeuropa in %

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
Deutschland	3.0	4.8	1.2	6.4	1.9	-11.1	-1.4	4.2
Frankreich	-0.5	9.7	-17.6	13.2	10.0	25.8	-1.4	-2.8
Spanien	-5.6	9.2	12.8	17.1	19.2	5.8	-	-4.8
Italien	5.0	0.3	36.3	-1.0	0.0	-4.9	-3.4	4.3
VK	2.6	4.0	7.1	4.0	-2.2	1.2	-3.5	1.5
Niederlande	4.9	8.8	3.1	14.5	10.7	-4.0	-6.3	3.1
Belgien	-5.3	10.1	1.7	13.7	9.1	-0.5	-8.1	2.0
Portugal	-18.9	12.8	5.1	15.7	9.5	-0.7	-1.0	1.7
Österreich	2.1	9.3	-9.4	7.9	6.2	-3.3	-5.9	-3.4
Schweiz	1.5	1.6	-0.2	10.2	6.7	-4.0	-4.5	1.4
Schweden	10.7	9.0	24.7	13.2	16.3	0.4	-1.7	0.4
Griechenland	6.3	14.6	19.2	10.1	44.9	14.0	-9.4	-0.7
Irland	7.7	30.1	18.9	10.8	20.2	26.4	0.6	-3.1
Dänemark	1.5	4.8	7.8	2.4	-6.7	-15.2	-3.0	4.2
Finnland	24.1	20.4	11.1	20.1	7.6	-1.2	-7.6	-10.9
Norwegen	11.5	25.9	0.1	-6.4	-11.5	1.7	-0.7	0.4
Luxemburg	-3.0	-6.5	4.4	15.7	26.1	0.2	-12.0	4.1

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen des IMB

Über 2000 hinaus wird das Bild zunehmend problematisch. Wir gehen bei unserer Prognose davon aus, dass sich der Mitte 2000 beobachtete Umsatzrückgang weiter fortsetzt. Für Spanien wird 2000 mit einem geringeren Umsatz als im Vorjahr gerechnet, und es ist unwahrscheinlich, dass die Umsätze in Frankreich das gleiche Tempo wie Anfang 2000 aufrechterhalten können. Die britischen Umsätze sind seit 1999 bescheiden. Es muss mit einem Rückgang der Fahrzeugumsätze in der Region nach 2000 gerechnet werden.

Tabelle 2.5 Fahrzeugumsätze in den USA, Kanada und Mexiko (NAFTA)

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
in Tausend								
USA	15,172	15,498	15,537	16,027	17,480	18,354	17,986	17,719
Kanada	1,138	1,180	1,394	1,390	1,501	1,596	1,641	1,646
Mexiko	187	334	486	643	680	839	934	988
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)								
USA	-244.3	326.0	38.6	490.4	1,452.5	874.0	-367.7	-267.1
Kanada	-94.2	41.7	214.5	-4.3	111.2	94.9	44.6	5.4
Mexiko	-436.9	147.3	151.8	157.6	36.3	159.1	95.5	54.0
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)								
USA	-1.6	2.1	0.2	3.2	9.1	5.0	-2.0	-1.5
Kanada	-7.6	3.7	18.2	-0.3	8.0	6.3	2.8	0.3
Mexiko	-70.1	79.0	45.4	32.5	5.6	23.4	11.4	5.8

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen des IMB

2.4 NAFTA (USA, Kanada und Mexiko)

Fahrzeugumsätze sind seit 1997 jedes Jahr auf neue Rekordhöhen gestiegen

1999 nahmen die Fahrzeugumsätze der Region um erstaunliche 1,6 Millionen Fahrzeuge (9%) zu und erreichten eine Rekordhöhe von 19,7 Millionen. Allein die USA hatten eine Umsatzsteigerung von 1,5 Millionen (9,1%) auf diesem Riesenmarkt zu verzeichnen – wodurch die Umsatzsteigerung von 1998 fast verdreifacht wurde.

Die Umsätze in Kanada stiegen 1999 um 111.000 Fahrzeuge (8%), nachdem sie 1998 leicht zurückgegangen waren. Mexiko verzeichnete 1999 eine gesunde Zunahme um 5,6%, nachdem es im Vorjahr sensationelle 32,5% gewesen waren.

2000 gehen die regionalen Umsatzsteigerungen weiter

Auf der Grundlage von 6 Monaten hat es den Anschein, dass sich die 1999 beobachteten positiven Trends ins Jahr 2000 hinein fortsetzen. In den USA und Kanada wird sich das Wachstum jedoch vermutlich verlangsamen. Doch in Mexiko, dem kleinsten der drei Märkte, kann mit einer Umsatzsteigerung von über 20% gerechnet werden.

Über 2000 hinaus scheint eine Verlangsamung unvermeidlich

Die US-Volkswirtschaft scheint sich zu verlangsamen. Optimisten hoffen auf eine „weiche Landung“, und das könnte durchaus geschehen. Dennoch wird jede Verlangsamung oder jeder Abschwung in den USA zwangsläufig Auswirkungen auf die eng integrierten Volkswirtschaften ihrer Nachbarn haben. Die Fahrzeugnachfrage wird deshalb vermutlich in der gesamten Region sinken.

Tabelle 2.6 Fahrzeugumsätze auf den bedeutendsten südamerikanischen Märkten

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Brazilien	1,470.9	1,730.5	1,878.9	1,495.9	1,227.3	1,419.5	1,666.4	1,972.5
Argentinien	328.0	376.1	426.3	455.4	380.1	391.8	430.9	484.3
Venezuela	88.9	66.9	177.9	175.8	97.8	106.4	119.6	136.1
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Brazilien	71.0	259.6	148.4	-383.0	-268.6	192.2	247.0	306.1
Argentinien	-180.2	48.2	50.2	29.0	-75.2	11.7	39.1	53.4
Venezuela	23.0	-21.9	110.9	-2.1	-78.0	8.6	13.2	16.5
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Brazilien	5.1	17.6	8.6	-20.4	-18.0	15.7	17.4	18.4
Argentinien	-35.5	14.7	13.3	6.8	-16.5	3.1	10.0	12.4
Venezuela	34.9	-24.7	165.7	-1.2	-44.4	8.8	12.4	13.8

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen des IMB

2.5 Südamerika

Die Nachwirkungen der asiatischen Grippe verursachen starke Rückgänge auf dem südamerikanischen Fahrzeugmarkt

Nach neuen Rekordhöhen 1997 sind die südamerikanischen Fahrzeugumsätze 1998 um fast 17% zurückgegangen. Die brasilianische Wirtschaft zog sich die asiatische Grippe Ende 1997 zu, und das schlug sich im folgenden Jahr voll auf die Fahrzeugumsätze nieder. 1999 brachte keine Besserung, da die Fahrzeugumsätze in der Region um über eine Million (-23%)

zurückgingen. Zu diesem Rückgang kam es, weil sich andere Märkte der Abwärtsbewegung Brasiliens anschlossen: in Argentinien und Venezuela gingen die Umsätze um 16,5% bzw. 44,4% zurück..

2000 wird mit einer Erholung gerechnet

In den Prognosen wird mit einer gewissen Erholung im Jahre 2000 und darüber hinaus gerechnet, vor allem auf dem vorherrschenden brasilianischen Markt – bis 2002 werden doppelstellige Zunahmen vorausgesagt.

Tabelle 2.7 Fahrzeugumsätze auf den bedeutendsten osteuropäischen Märkten

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Russland	939.0	946.6	1,027.1	1,034.6	1,034.0	1,083.1	1,142.3	1,250.0
Polen	297.0	425.4	533.3	571.8	705.2	687.7	700.7	744.2
Tschen. Rep.	140.2	215.8	210.4	197.2	na	na	na	na
Ungarn	82.2	87.8	98.5	131.8	156.9	177.9	188.9	197.4
Slowak. Rep.	29.3	80.8	69.6	76.9	na	na	na	na
Slowenien	65.6	64.3	65.3	72.3	65.0	77.4	na	na
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Russland	-62.6	7.6	80.5	7.5	-0.6	49.1	59.2	107.6
Polen	22.8	128.4	107.9	38.5	133.4	-17.4	12.9	43.5
Tschen. Rep.	30.4	75.6	-5.4	-13.2	na	na	na	na
Ungarn	-21.2	5.6	10.7	33.2	25.1	21.1	10.9	8.5
Slowak. Rep.	8.1	51.5	-11.3	7.4	na	na	na	na
Slowenien	16.0	-1.2	0.9	7.0	-7.3	12.4	na	na
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Russland	-6.3	0.8	8.5	0.7	-0.1	4.7	5.5	9.4
Polen	8.3	43.2	25.4	7.2	23.3	-2.5	1.9	6.2
Tschen. Rep.	27.7	53.9	-2.5	-6.3	na	na	na	na
Ungarn	-20.5	6.8	12.2	33.7	19.0	13.5	6.1	4.5
Slowak. Rep.	38.1	175.8	-13.9	10.6	na	na	na	na
Slowenien	32.2	-1.8	1.4	10.7	-10.0	19.1	na	na

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen des IMB

2.6 Osteuropa

1999 erholten sich die osteuropäischen Fahrzeugumsätze nach einem Rückgang 1998

1999 lagen die geschätzten Fahrzeugumsätze in der Region mit 2,3 Millionen um 19.000 Fahrzeuge über dem vor zwei Jahren erreichten Höchststand. 1998 trugen die Stagnation in Russland und ein Rückgang um 6,3% in der Tschechischen Republik dazu bei, dass es für die Region zu einem Rückgang von 3,3% kam.

Dass es 1999 einen Aufschwung gab, lag an starken Umsatzsteigerungen in Polen und Ungarn, doch die Umsätze in Russland nahmen nicht zu. Zwar machen lückenhafte Daten Prognosen für diese Region schwieriger als für andere, doch wird für 2000 und die folgenden Jahre mit einem gewissen Umsatzwachstum gerechnet.

3. Fahrzeugproduktion: Gegenwärtige Situation und Aussichten

3.1 Produktion, Beschäftigung und Handel

Produktionstrends wirken sich stark auf die Beschäftigung aus

Für Metallarbeitnehmer in Fahrzeugproduktionsländern ist die Produktion⁹ von großer Bedeutung, weil sie sich direkt auf die Beschäftigung auswirkt. Auch im Fahrzeugvertrieb und in der Fahrzeugwartung sind natürlich viele Personen beschäftigt, vor allem heute, da sich Unternehmen zunehmend auch mit der Finanzierung und anderen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Automobilindustrie befassen.

Dennoch machen die Bereiche, die dem Vertrieb „vorausgehen“ – darunter die Produktion von Rohstoffen und Fahrzeugteilen, Design und Entwicklung und die Fahrzeugmontage selbst – immer noch den Löwenanteil der Beschäftigung im Automobilsektor aus. Da die Fahrzeugmärkte immer noch überwiegend regional statt global sind (trotz eines bedeutenden globalen Fahrzeughandels, siehe unten), wird ein großer Teil der Arbeit vor dem Vertrieb in den Regionen und Ländern geleistet, wo die Fahrzeuge hergestellt werden.

Herstellung von Fahrzeugteilen ist eine wichtige Frage

Wie viel von einem Fahrzeug in dem Land hergestellt wird, in dem sich die Montagefabrik(en) befindet (befinden), ist für Automobilarbeiter eine wichtige Frage, denn Montagebetriebe allein machen nur einen relativ kleinen Teil der Wertschöpfungskette aus.

Produktionsverlagerung bedeutet Entwurzelung von Arbeitnehmern

Eine regionale Produktionsbasis verhindert auch keine Beschäftigungsprobleme, da die Produktion immer stärker verlagert wird. Eine Reihe von „natürlichen“ Faktoren wie Wechselkurse, Investitionsanreize, staatliche Regulierungen und relative Löhne beeinflussen Entscheidungen von Autoherstellern über Betriebsstandorte und Produktionsstätten. Kurz gesagt: Wenn immer eine Produktion verlagert wird, sei es innerhalb des gleichen Landes oder einer Region, werden Arbeitnehmer entwurzelt. Folglich ist Anpassungshilfe für die betroffenen Arbeitnehmer ein zunehmend wichtiger Aspekt der staatlichen Politik.

Bedeutende Ungleichge- wichte bei Umsätzen und Produktion

Auf globaler Ebene werden Umsätze und Produktion in etwa im Gleichgewicht gehalten, denn Hersteller beobachten die Marktentwicklungen genau und passen die Produktion an, um Lagerbestände unter Kontrolle zu halten. Aufgrund der wirtschaftlichen Regionalisierung und Globalisierung gibt es jedoch bedeutende Ungleichgewichte bei Umsätzen und Produktion zwischen bestimmten Regionen.

⁹ Leider sind Produktionsstatistiken problematisch. Für viele Länder werden sie langsamer auf den neuesten Stand gebracht als Umsatzdaten; die Zahlen für das letzte volle Jahr können sich noch ändern und könnten Schätzungen auf der Grundlage von Teiljahresdaten sein. Außerdem besteht die Gefahr der Doppelzählung (siehe Anhang: *Anmerkung zu Daten*).

Wie bereits oben angegeben (und in Auto 98-99 wesentlich ausführlicher behandelt), gibt es einen sehr bedeutenden globalen Handel mit Fahrzeugen und Fahrzeugteilen. Zwar erstreckt sich die dort vorgenommene Analyse auf die Jahre 1991-1996, doch bestätigen Daten für neuere Jahre (siehe Diagramm 2.1 und 2.3) die zuvor festgestellten Trends.

Japan und Südkorea bleiben Netto-Exporteure, während die USA der Verbraucher unter allen Verbrauchern bleiben

Im Jahr 1999

- entfielen auf Asien-Pazifik und Japan zusammen fast ein Drittel (30,2%) der Weltproduktion, jedoch nur etwas über ein Fünftel (22,6%) aller Umsätze;
- auf NAFTA hingegen entfielen fast 35,9% der Weltfahrzeugumsätze, jedoch nur 31,1% der Produktion.

Diese Zahlen lassen jedoch immer noch nicht das volle Ausmaß des Ungleichgewichts erkennen. Die größten Fahrzeugnettoexporteure der Welt sind Japan und Südkorea, während in der NAFTA-Region nur die USA ein Nettoimporteur sind.

Diagramm 3.1 Anteil der Regionen an der Weltfahrzeugproduktion, 1999

* ohne Japan; schließt Ozeanien ein
Quelle: EIU, IMB-Prognose

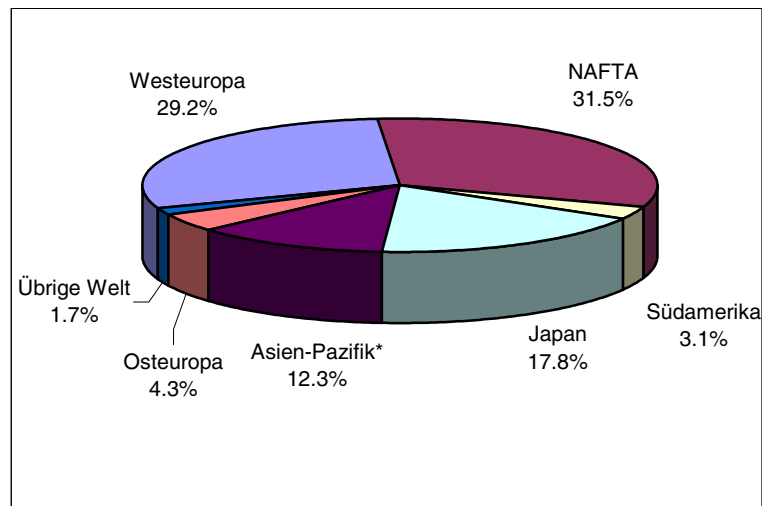
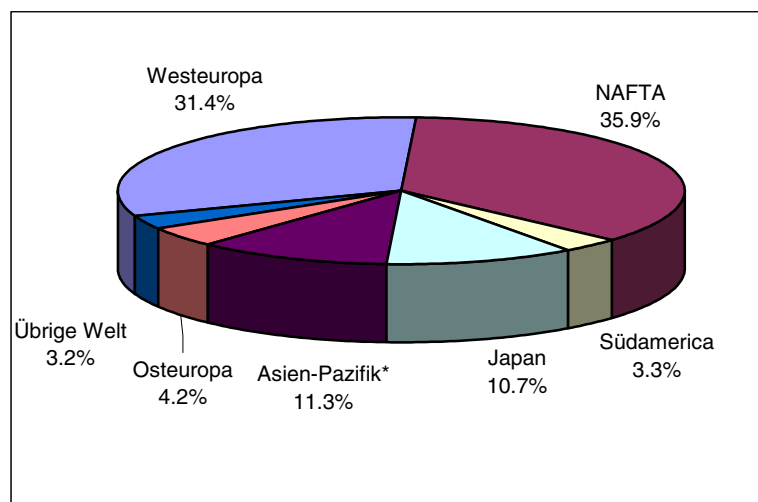


Diagramm 3.2 Anteil der Regionen an den Weltfahrzeugumsätzen, 1999

* ohne Japan; schließt Ozeanien ein
Quelle: EIU, IMB-Prognose



3.2 Überblick über die Fahrzeugproduktion

1999 wurde ein neuer globaler Produktionsrekord hergestellt

Die zur Zeit vorliegenden Produktionszahlen für 1999 sollten als vorläufig betrachtet werden. Dennoch hat es den Anschein, dass sich die Weltfahrzeugproduktion 1999 weitgehend von dem starken

Rückgang erholt hat, zu dem es aufgrund der Asienkrise und der anhaltenden wirtschaftlichen Stagnation in Japan gekommen war. Die Weltproduktion nahm um 4,7% (2,4 Millionen Fahrzeuge) zu und erreichte einen neuen Rekord von 53,8 Millionen.

Produktion steigt in den Regionen NAFTA und Asien-Pazifik steil an, nimmt jedoch in Südamerika stark ab

Die Zunahmen von 1999 waren auf starke Produktionssteigerungen in den Regionen NAFTA und Asien-Pazifik zurückzuführen, wo die Produktion um 1,7 Millionen (11%) bzw. 1,4 Millionen (25,3%) zunahm. Diese Steigerungen machen einen starken Rückgang der südamerikanischen Produktion (-21%) mehr als wett. Die Produktion stagnierte in Westeuropa, während es in Japan und Osteuropa Produktionsrückgänge um 1-2% gab.

Die Asienkrise führte zum stärksten Produktionsrückgang seit 1991

1998 sank die Weltfahrzeugproduktion um 1,8 Millionen oder 3,3% aufgrund der Asienkrise und ihrer globalen Auswirkungen. Die Krise verursachte den größten Rückgang seit 1991, als der Zusammenbruch der Produktion in den Übergangsländern in Verbindung mit der Rezession in den USA und Westeuropa zu einem Produktionsrückgang von 3,5% führte. Der Rückgang der Fahrzeugproduktion war 1998 etwas geringer als der vorherige.

Tabelle 3.1 Weltfahrzeugproduktion nach Regionen, 1995-2002

	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Westeuropa	14,930	15,192	15,916	16,332	16,273	16,886	16,924	17,028
NAFTA	15,264	15,392	15,786	15,801	17,538	18,524	18,402	18,230
Südamerika	1,921	2,148	2,590	2,195	1,735	2,158	2,425	2,876
Japan	10,197	10,346	10,976	10,050	9,895	10,572	10,650	10,476
Asien-Pazifik**	6,317	7,121	6,476	5,481	6,870	7,498	8,015	8,453
Osteuropa	2,014	2,078	2,368	2,453	2,412	2,549	2,633	2,782
Übrige Welt	829	873	891	912	937	958	1,000	1,000
Weltweit	48,985	51,366	53,153	51,374	53,810	57,295	58,199	58,997
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Westeuropa	648	262	724	416	-59	613	38	105
NAFTA	-491	128	394	15	1,737	986	-123	-171
Südamerika	-69	227	442	-395	-460	423	267	451
Japan	-357	149	630	-926	-155	677	78	-174
Asien-Pazifik**	852	804	-645	-995	1,389	628	517	438
Osteuropa	94	64	290	85	-41	137	84	149
Übrige Welt	99	44	18	21	25	21	42	0
Weltweit	547	2,381	1,787	-1,779	2,436	3,485	904	798
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Westeuropa	4.5	1.8	4.8	2.6	-0.4	3.8	0.2	0.6
NAFTA	-3.1	0.8	2.6	0.1	11.0	5.6	-0.7	-0.9
Südamerika	-3.5	11.8	20.6	-15.3	-21.0	24.4	12.4	18.6
Japan	-3.4	1.5	6.1	-8.4	-1.5	6.8	0.7	-1.6
Asien-Pazifik**	15.6	12.7	-9.1	-15.4	25.3	9.1	6.9	5.5
Osteuropa	4.9	3.2	14.0	3.6	-1.7	5.7	3.3	5.7
Übrige Welt	13.6	5.3	2.1	2.4	2.7	2.2	4.4	0.0
Weltweit	1.1	4.9	3.5	-3.3	4.7	6.5	1.6	1.4

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Enthält einige Schätzungen

** Ohne Japan; schliesst Australien und Neuseeland ein.

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Starke Nachfrage in Europa und den USA sowie Erholung von der Krise in Asien treibt die Produktion an

Die wichtigsten Faktoren der Produktionssteigerung von 1999 waren die starke Nachfrage nach Fahrzeugen in den sich erholenden Krisenwirtschaften, in Westeuropa und Nordamerika. Letztere bieten Exportchancen für Hersteller in Asien-Pazifik; das gleiche gilt für Japan, wo die Produktion rascher abnimmt als die Umsätze.

Die Produktion steigt 2000 so stark wie im Vorjahr; langfristig ist das Wachstum positiv, aber schwächer

Wie bei den Umsatzaussichten sind auch die Produktionstrends für das Jahr 2000 günstig, und es wird mit einem höheren Produktionswachstum als 1999 gerechnet. Den größten Beitrag dazu leistet erneut Nordamerika (rund 1 Million), doch die stärkste prozentuale Zunahme (24,4%) wird vermutlich auf Südamerika entfallen. Es dürfte in allen Weltregionen ein Produktionswachstum geben. Über das Jahr 2000 hinaus – es sei denn, es käme zu einer globalen Rezession – dürfte die Produktion weiter zunehmen, jedoch zu einer wesentlich niedrigeren Rate als im Zeitraum 1999-2000.

Tabelle 3.2 Fahrzeugproduktion in Japan und Asien-Pazifik, 1995-2002

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
in Tausend								
Japan	10,197.4	10,345.8	10,975.7	10,049.7	9,895.5	10,436.2	10,513.3	10,341.9
Südkorea	2,526.4	2,812.7	2,818.3	1,951.5	2,843.1	2,929.0	3,020.2	3,111.7
China	1,434.8	1,456.2	1,558.0	1,627.7	1,830.3	2,024.7	2,199.3	2,345.2
Indien	629.2	762.1	746.2	627.8	803.3	950.0	1,010.0	1,070.0
Thailand	533.2	506.4	366.6	158.1	254.0	367.0	460.0	593.3
Malaysia	304.3	370.8	409.0	153.5	294.3	363.8	399.2	423.0
Australien	329.1	342.9	328.0	374.7	337.0	328.0	374.7	340.0
Taiwan	406.5	366.2	382.6	410.1	388.0	393.0	370.0	345.0
Indonesien	379.3	322.5	361.4	49.5	40.0	78.0	105.0	140.0
Philippinen	107.0	140.0	122.1	78.8	59.5	70.8	86.0	98.6
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)								
Japan	-356.7	148.4	629.9	-926.0	-154.2	540.7	77.1	-171.4
Südkorea	214.7	286.3	5.6	-866.8	891.6	85.9	91.3	91.5
China	81.4	21.4	101.8	69.7	202.6	194.3	174.6	145.9
Indien	90.5	132.9	-16.0	-118.3	175.5	146.7	60.0	60.0
Thailand	84.9	-26.8	-139.8	-208.5	95.9	113.0	93.0	133.3
Malaysia	82.0	66.5	38.2	-255.5	140.8	69.5	35.4	23.8
Australien	-8.8	13.8	-14.9	46.7	-37.7	-9.0	46.7	-34.7
Taiwan	-16.8	-40.3	16.4	27.5	-22.1	5.0	-23.0	-25.0
Indonesien	55.1	-56.8	38.9	-311.9	-9.5	38.0	27.0	35.0
Philippinen	24.8	33.0	-17.9	-43.3	-19.3	11.3	15.2	12.6
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)								
Japan	-3.4	1.5	6.1	-8.4	-1.5	5.5	0.7	-1.6
Südkorea	9.3	11.3	0.2	-30.8	45.7	3.0	3.1	3.0
China	6.0	1.5	7.0	4.5	12.4	10.6	8.6	6.6
Indien	16.8	21.1	-2.1	-15.9	28.0	18.3	6.3	5.9
Thailand	18.9	-5.0	-27.6	-56.9	60.7	44.5	25.3	29.0
Malaysia	36.9	21.9	10.3	-62.5	91.7	23.6	9.7	6.0
Australien	-2.6	4.2	-4.4	14.2	-10.1	-2.7	14.2	-9.3
Taiwan	-4.0	-9.9	4.5	7.2	-5.4	1.3	-5.9	-6.8
Indonesien	17.0	-15.0	12.1	-86.3	-19.2	95.0	34.6	33.3
Philippinen	30.2	30.8	-12.8	-35.5	-24.5	19.0	21.5	14.7

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

3.3 Asien-Pazifik und Japan

1999 nimmt die Produktion in Asien-Pazifik wieder zu

Wie bereits angemerkt, sind Umsätze und Produktion in den asiatischen Krisenwirtschaften 1999 wieder stark gestiegen. Die Region insgesamt (ohne Japan) hat 1999 zusätzliche 1,4 Millionen Fahrzeuge hergestellt, wodurch sich die Produktion der Region insgesamt auf 6,9 Millionen Fahrzeuge erhöhte. Die Produktion ist auf dem besten Wege, den 1996 erreichten Rekord von 7,1 Millionen Fahrzeugen (dem letzten vollen Jahr vor der Krise) zu übertreffen. Das spiegelt zweifellos teilweise die Tatsache wider, dass die Krise weitgehend durch eine von Spekulanten geschaffene Panik ausgelöst wurde, die mit den wirtschaftlichen Eckdaten wenig zu tun hatte. Es ist auch anzumerken, dass sich die Krisenwirtschaften zwar erholen, die Löhne und Lebensstandards der Arbeitnehmer jedoch weiterhin niedrig bleiben.

Die japanische Produktion liegt erstmals in 20 Jahren bei unter 10 Millionen Fahrzeugen

Nach dem Produktionsrückgang von 1998 um 926.000 Fahrzeuge gab es 1999 in Japan einen weiteren Rückgang um 154.000, wodurch die Produktion erstmals in 20 Jahren unter die Grenze von 10 Millionen sank. Die Produktion ist in Japan seit dem Höchststand von 13,5 Millionen Fahrzeugen im Jahre 1990 um 27% gesunken.

Fahrzeugproduktion in Korea stellte 1999 einen neuen Rekord auf

Den größten Beitrag zur Erholung in Asien-Pazifik im Jahre 1999 leistete Südkorea, wo die Produktion um 892.000 Fahrzeuge zunahm (45,7%) – was den Rückgang vom Vorjahr um 867.000 Fahrzeuge mehr als wettmachte. 1997 war die Produktion gestiegen, doch aufgrund des Beginns der Krise zu einer sehr niedrigen Rate.

Die Produktion nimmt in allen Krisenwirtschaften außer Indonesien wieder zu

In Malaysia und Thailand ging die Produktion 1999 steil in die Höhe, und zwar um 91,7% (141.000 Fahrzeuge) bzw. 60,7% (95.900 Fahrzeuge). Von den direkt von der Asienkrise betroffenen Ländern ist Indonesien das einzige, wo die Fahrzeugproduktion 1999 weiter gesunken ist (-19,2%). Im Vorjahr war sie bereits um 86,3% zurückgegangen. Die anhaltenden politischen Wirren in Indonesien wirken sich auch auf die Autoindustrie aus.

In den Philippinen ging die Produktion 1999 im dritten aufeinanderfolgenden Jahr zurück, und zwar auf nur noch 60.000 Fahrzeuge nach einem Höchststand von 140.000 im Jahre 1996 – ein Rückgang um 73%.

Produktion in China und Indien stieg 1999 steil an

Die Fahrzeugproduktion in China und Indien, zwei großen regionalen Produktionsländern, die nicht direkt von der Krise betroffen waren, stieg 1999 steil an, und zwar in China mit einer Zuwachsrate von 12,4% um 202.000 Fahrzeuge und in Indien um 175.500 Fahrzeuge (28%).

3.4 NAFTA

Die Fahrzeugproduktion erreichte 1999 in allen drei NAFTA-Ländern neue Rekorde

Zwar nahm die Region Asien-Pazifik 1999 am stärksten zu, doch die größte Produktionssteigerung entfiel auf die Region NAFTA – über 1,7 Millionen Fahrzeuge. Das bedeutet eine Zunahme um 11%, wodurch die Produktion in der Region auf 17,5 Millionen Fahrzeuge stieg.

In den USA (dem größten Hersteller in der NAFTA-Region) hatte es 1998 einen leichten Produktionsrückgang gegeben, doch nahm die Produktion 1999 um 1,1 Millionen (9,4%) auf eine Rekordhöhe von 13,1 Millionen zu. Das gleiche gilt für Kanada, wo die Produktionssteigerung 18% betrug und die Produktion auf über 3 Millionen zunahm. Durch die Produktionssteigerung Mexikos in Höhe von 4,7% nahm die Produktion 1999 auf knapp unter 1,5 Millionen zu – ein Rekord für Mexiko.

Tabelle 3.3 Fahrzeugproduktion in den USA, Kanada und Mexiko, 1995-2002

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
USA	11,991.5	11,832.6	12,114.4	11,935.4	13,055.5	13,465.1	13,195.8	12,948.9
Kanada	2,403.1	2,394.0	2,568.9	2,532.8	3,006.5	3,075.4	3,017.5	3,014.6
Mexiko	935.0	1,219.3	1,323.2	1,417.8	1,476.4	1,746.1	1,952.1	2,033.0
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
USA	-379.7	-158.9	281.8	-179.0	1,120.1	409.6	-269.3	-246.9
Kanada	99.8	-9.1	174.9	-36.1	473.7	68.9	-57.8	-3.0
Mexiko	-187.2	284.3	103.9	94.7	58.5	269.7	206.0	80.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
USA	-3.1	-1.3	2.4	-1.5	9.4	3.1	-2.0	-1.9
Kanada	4.3	-0.4	7.3	-1.4	18.7	2.3	-1.9	-0.1
Mexiko	-16.7	30.4	8.5	7.2	4.1	18.3	11.8	4.1

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Die mexikanische Produktion wird 2000 am stärksten steigen

Diese positiven Trends dürften sich 2000 fortsetzen, und Mexiko dürfte mit einer Produktionssteigerung um 18% der neue Wachstumschampion werden. Das würde Zunahmen im fünften aufeinanderfolgenden Jahr für Mexiko bedeuten und die Produktion auf 1,7 Millionen Fahrzeuge anheben, während es 1995 noch unter 1 Million waren. Das Produktionswachstum in den USA und Kanada wird sich bedeutend verlangsamen auf die 2-3%-Marke.

Freihandelsabkommen fördert mexikanische Exporte

Das Freihandelsabkommen hat die Produktion für Exporte in den Norden stark gefördert. 1994, d.h. vor Abschluss des NAFTA, betrugen die mexikanischen Nettoexporte 499.000 Fahrzeuge, im Jahr 2000 wird mit 900.000 Fahrzeugen gerechnet, was eine Zunahme um 80% wäre.

3.5 Westeuropa

Die Produktion in Westeuropa steigt im sechsten Jahr hintereinander

Wie bereits angeführt, sind Produktionsdaten problematischer als Umsatz- oder Registrierungszahlen, und die für 1999 vorliegenden Daten dürften sich noch ändern. Für Westeuropa ergeben sich keine klaren Trends. Die Produktion von Personenzugmaschinen hat anscheinend zugenommen, doch die von Nutzfahrzeugen ist gesunken, so dass die Gesamtzahl in der Region unter die 1998 aufgestellte Rekordmarke von 16,3 Millionen sank. Das Bild für einzelne Länder war unterschiedlich; in Frankreich, Italien, Schweden und den

Niederlanden kam es zu Steigerungen, während die anderen Länder entweder stagnierten oder einen Rückgang zu verzeichnen hatten.

Tabelle 3.4 Fahrzeugproduktion in Westeuropa, 1995-2002

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Deutschland	4,667.4	4,842.9	5,022.9	5,726.8	5,687.6	5,489.7	5,341.9	5,466.6
Frankreich	2,178.0	2,390.6	2,571.1	2,944.6	3,035.7	3,279.1	3,344.7	3,280.6
Spanien	2,333.8	2,412.3	2,562.1	2,826.0	2,679.3	2,840.4	2,938.0	2,966.8
VK	1,765.1	1,924.4	1,935.7	1,975.7	1,972.5	2,019.6	1,983.1	1,943.5
Italien	1,667.3	1,545.4	1,816.5	1,668.5	1,701.1	1,723.5	1,701.6	1,673.5
Belgien	1,272.5	1,234.0	1,101.3	1,065.2	1,016.4	1,107.1	1,183.0	1,237.5
Schweden	490.1	463.2	502.5	482.8	493.7	486.4	527.5	532.8
Portugal	158.9	233.1	267.2	271.0	na	na	na	na
Niederlande	117.7	163.1	217.7	263.0	284.0	274.8	239.2	267.8
Österreich	68.4	106.1	108.0	103.2	na	na	na	na
Finnland	22.0	29.0	34.1	31.6	na	na	na	na
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Deutschland	311.2	175.6	180.0	703.9	-39.2	-197.9	-147.8	124.7
Frankreich	na	212.6	180.5	373.4	91.2	243.4	65.6	-64.1
Spanien	191.5	78.5	149.8	264.0	-146.8	161.2	97.5	28.8
VK	70.4	159.4	11.2	40.0	-3.2	47.1	-36.4	-39.7
Italien	135.2	-121.9	271.1	-148.1	32.7	22.4	-21.9	-28.1
Belgien	-19.3	-38.6	-132.7	-36.2	-48.7	90.6	75.9	54.5
Schweden	55.1	-27.0	39.3	-19.7	10.9	-7.3	41.2	5.3
Portugal	33.7	74.2	34.0	3.9	na	na	na	na
Niederlande	13.9	45.4	54.5	45.3	21.0	-9.2	-35.6	28.7
Österreich	15.8	37.7	1.9	-4.8	na	na	na	na
Finnland	3.6	7.0	5.1	-2.5	na	na	na	na

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Tabelle 3.5 Veränderungen bei der Fahrzeugproduktion Westeuropas in %

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
Deutschland	7.1	3.8	3.7	14.0	-0.7	-3.5	-2.7	2.3
Frankreich	nv	9.8	7.6	14.5	3.1	8.0	2.0	-1.9
Spanien	8.9	3.4	6.2	10.3	-5.2	6.0	3.4	1.0
VK	4.2	9.0	0.6	2.1	-0.2	2.4	-1.8	-2.0
Italien	8.8	-7.3	17.5	-8.2	2.0	1.3	-1.3	-1.7
Belgien	-1.5	-3.0	-10.8	-3.3	-4.6	8.9	6.9	4.6
Schweden	12.7	-5.5	8.5	-3.9	2.3	-1.5	8.5	1.0
Portugal	26.9	46.7	14.6	1.4	nv	nv	nv	nv
Niederlande	13.4	38.6	33.4	20.8	8.0	-3.3	-13.0	12.0
Österreich	30.0	55.2	1.8	-4.4	nv	nv	nv	nv
Finnland	19.4	32.0	17.5	-7.4	nv	nv	nv	nv

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

**2000 wird für Westeuropa
mit einem
Produktionswachstum
gerechnet ...**

Für das Jahr 2000 sind die Aussichten besser mit einer Wachstumsprognose von 3,8% auf der Grundlage der Zahlen für die ersten Monate des Jahres. Ein solches Wachstum würde die Gesamtproduktion auf knapp unter 17 Millionen erhöhen, was einen neuen Rekord darstellen würde.

... doch das Wachstum wird ungleichmäßig sein

Die Leistungen einzelner Länder dürften jedoch recht unterschiedlich sein. Für Frankreich wird mit einer Erhöhung um 8% gerechnet, während sich die Produktionstrends in Spanien umkehren und den Rückgang von 1999 mehr als wettmachen. Die Produktion im Vereinigten Königreich und in Belgien wird vermutlich wieder zunehmen. Für Deutschland wird hingegen mit einem Produktionsrückgang um 3,5% gerechnet, auch die Produktion in Schweden und den Niederlanden dürfte zurückgehen. Über 2000 hinaus wird die Produktion vermutlich in ganz Westeuropa stagnieren.

3.6 Südamerika

1998-99 ging die Produktion um über 35% zurück

Die südamerikanischen Länder steckten sich 1998 besonders stark mit der asiatischen Grippe an, und die Produktion ging in dem Jahr um 15,3% und 1999 um weitere 21% zurück. In dem Zweijahreszeitraum sank die Produktion um 855.000 Fahrzeuge auf 1,7 Millionen – ein so niedriges Niveau war zuletzt 1993 zu verzeichnen.

Tabelle 3.6 Fahrzeugproduktion in den bedeutendsten südamerikanischen Ländern, 1995-2002

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Brazilien	1,634.3	1,804.3	2,067.5	1,585.6	1,343.6	1,612.4	1,816.2	2,189.2
Argentinien	285.4	313.2	446.3	458.0	304.9	419.6	465.0	522.6
Venezuela	96.4	71.2	152.9	135.7	78.6	88.3	100.1	111.9
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Brazilien	52.9	170.0	263.1	-481.8	-242.0	268.7	203.8	373.0
Argentinien	-123.3	27.7	133.2	11.7	-153.0	114.7	45.4	57.5
Venezuela	24.5	-25.2	81.7	-17.2	-57.1	9.7	11.8	11.8
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Brazilien	3.3	10.4	14.6	-23.3	-15.3	20.0	12.6	20.5
Argentinien	-30.2	9.7	42.5	2.6	-33.4	37.6	10.8	12.4
Venezuela	34.0	-26.1	114.7	-11.2	-42.1	12.3	13.4	11.8

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

Alle großen Hersteller wurden in den Rückgang hineingezogen

Auf die in Tabelle 3.6 angeführten drei Länder entfällt praktisch die ganze südamerikanische Produktion.¹⁰ Zwar schaffte Argentinien 1998 noch ein Wachstum von 2,6%, doch 1999 gab es in allen drei großen Herstellerländern doppelstellige Rückgänge.

Positive Aussichten für 2000 und darüber hinaus

Die Aussichten für das Jahr 2000 und darüber hinaus sind erheblich besser. Auf der Grundlage von Zahlen für die ersten Monate von 2000 wird mit einer Produktionssteigerung Südamerikas um fast

¹⁰ In den meisten anderen Ländern der Region beschränkt sich die Produktion auf die Montage von Bausätzen, die in der Regel in dem Land als Produktion gezählt werden, in dem die Fahrzeugteile hergestellt werden, und nicht in dem Land, in dem die Endmontage stattfindet.

25% gerechnet. Die Aussichten sind längerfristig positiv, doch dürfte das Wachstum langsamer sein. Alle drei in Tabelle 3.6 genannten Länder dürften von diesem positiven Trend profitieren.

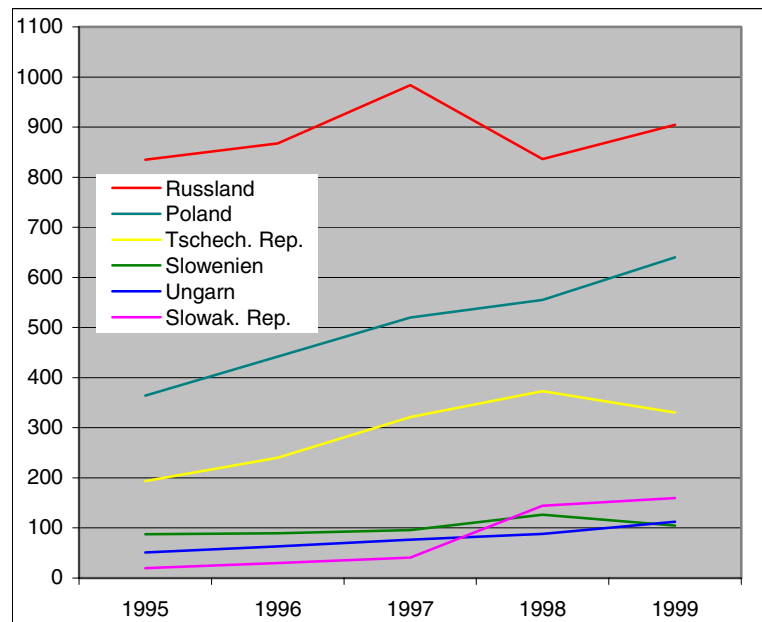
3.7 Osteuropa

1999 ist die Produktion in der Region leicht rückläufig, aber die größten Hersteller legen zu

Tabelle 3.1 zeigt, dass die Fahrzeugproduktion in Osteuropa 1999 leicht zurückging. Dahinter verbergen sich jedoch sehr widersprüchliche Trends. Die größten Hersteller, Russland und Polen, erhöhten ihre Produktion um 42.000 bzw. 89.500, und die Autoproduktion stieg in allen in Diagramm 3.3 angegebenen Ländern außer in der Tschechischen Republik und Slowenien (die dritt- und viertgrößten Hersteller). Das legt nahe, dass der Produktionsrückgang in der Region auf die sinkende Produktion von Lastwagen (siehe unten) und in Ländern, die nicht in Tabelle 3.7 angeführt sind (wie Rumänien), zurückzuführen ist.

Diagramm 3.3
Autoproduktion in
ausgewählten Ländern
Osteuropas, 1995-99
(in Tausend; weitere Daten
siehe Anhang 6.2)

Quelle: EIU



Lastwagenproduktion geht nach dem Zusammenbruch des Kommunismus stark zurück

Die Lastwagenproduktion war eines der Hauptopfer des Zusammenbruches des Sowjetblocks. Russland zum Beispiel stellte 1990 772.000 Lastwagen her, 1999 jedoch nur 164.000 (siehe Anhang 6.2). In allen anderen Ländern, für die uns Daten vorliegen (mit Ausnahme Polens), ist die Produktion von Nutzfahrzeugen zurückgegangen, wovon sie sich bestenfalls nur teilweise erholt haben. In Slowenien, Ungarn und der Slowakischen Republik scheint die Lastwagenproduktion ganz zu verschwinden.

Autoproduktion nimmt seit Mitte der neunziger Jahre zu

Bei der Produktion von Personenwagen sieht es völlig anders aus (siehe Diagramm 3.3). In Russland und Polen ging die Produktion Anfang der neunziger Jahre stark zurück, während sie in der Tschechischen Republik und Slowenien stagnierte. Doch spätestens 1994 kam es in allen genannten Ländern zu einem Umschwung. Ende der neunziger Jahre war die Produktion in allen angeführten Ländern höher außer in Russland, wo die Produktion wieder steigt, allerdings mit Unterbrechungen (1998); dessen Produktion dürfte erst in den frühen Jahren des neuen Jahrhunderts wieder auf das

Niveau zu kommunistischen Zeiten steigen.

**Polen und die
Tschechische Republik
weisen die stärksten
Zunahmen auf**

Polen weist die beste Bilanz auf; seine Autoproduktion hat sich von 1991 bis 1999 fast vervierfacht, und seine Lastwagenproduktion hat sich erholt und ist über das Niveau von 1989 gestiegen. In der Tschechischen Republik lag die Autoproduktion trotz des Rückgangs im Jahre 1999 immer noch über dem Doppelten von 1994. Ungarn und die Slowakei, wo es vor den neunziger Jahren keine Autoproduktion gab, sind inzwischen bedeutende Autohersteller.

Tabelle 3.7 Fahrzeugproduktion in Osteuropa, 1995-2002

Länder*	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
	in Tausend							
Russland	1,023.7	1,041.1	1,176.0	1,026.1	1,068.2	1,101.0	1,139.1	1,197.8
Polen	394.7	486.2	583.9	615.5	705.0	685.5	701.5	726.2
Tschech. Rep.	217.6	273.9	370.2	411.8	362.5	363.4	375.5	419.1
Slowenien	na	90.2	na	na	na	na	na	na
Ungarn	53.0	64.7	78.5	90.3	114.1	131.7	138.3	142.5
Slowak. Rep.	22.6	32.1	42.4	145.4	na	na	na	na
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Tausend)							
Russland	-5.3	17.4	134.9	-149.9	42.1	32.7	38.1	58.8
Polen	30.6	91.5	97.7	31.6	89.5	-19.5	16.0	24.7
Tschech. Rep.	36.2	56.3	96.3	41.6	-49.3	0.9	12.1	43.6
Slowenien	na	na	na	na	na	na	na	na
Ungarn	19.7	11.7	13.8	11.8	23.8	17.6	6.6	4.2
Slowak. Rep.	13.7	9.5	10.2	103.1	na	na	na	na
	Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozenten)							
Russland	-0.5	1.7	13.0	-12.7	4.1	3.1	3.5	5.2
Polen	8.4	23.2	20.1	5.4	14.5	-2.8	2.3	3.5
Tschech. Rep.	20.0	25.8	35.2	11.3	-12.0	0.2	3.3	11.6
Slowenien	na	na	na	na	na	na	na	na
Ungarn	59.2	22.1	21.3	15.0	26.4	15.4	5.0	3.0
Slowak. Rep.	154.1	42.1	31.9	243.4	na	na	na	na

e = Schätzungen auf der Grundlage der Mitte 2000 vorliegenden Daten

* Länder in der Reihenfolge der gesamten Fahrzeugproduktion 1999

Quelle: EIU, Prognosen der IMB

**Die russische Produktion
wird vermutlich weiter
steigen**

Im Jahre 2000 könnte die Produktion in Osteuropa um rund 6% zunehmen. Ein geringfügiger Rückgang der polnischen Fahrzeugproduktion und wenig Veränderungen in der Tschechischen Republik dürften durch starke Steigerungen in Russland und Ungarn mehr als wettgemacht werden. Die Aussicht auf stabilere politische Verhältnisse in Russland und das wachsende Interesse der westlichen Autobauer verbessern die Produktionsaussichten für die Region.

4. Beschäftigung

4.1 Einleitung

Beschäftigungsdaten für 1998 sind rar und dürften sich noch ändern Im letzten Jahr äußerte sich der IMB-Autoreport ausführlich zu Beschäftigungstrends in den neunziger Jahren. Leider lässt sich dem zum jetzigen Zeitpunkt nicht viel hinzufügen.

In *Auto 98-99* haben wir auf etliche Definitionsprobleme bei Beschäftigungsstatistiken hingewiesen. Dass uns bei Redaktionsschluss noch für viele Länder Daten für 1998 fehlen, bringt uns zu der Erkenntnis, dass Beschäftigtenzahlen nur langsam auf den neuesten Stand gebracht werden, insbesondere für aufstrebende und im Übergang befindliche Volkswirtschaften. Ferner werden Daten für die letzten Jahre häufig revidiert, selbst für Industrieländer.

Tabelle 4.1 Beschäftigung in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileproduktion (1993 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition	1993	1994	1995	1996	1997	1998
China	Kraftwagen u. Komponente	1,933.0	1,969.0	1,952.0	1,951.0	na	na
Japan	Kraftwagen u. Komponente	799.9	789.2	770.3	771.3	770.5	na
Südkorea	Kraftwagen u. Anhänger	193.0	210.0	224.0	239.0	na	na
Österreich	Kraftwagen u. Komponente	23.6	24.3	23.2	23.6	23.8	25.1
Belgien	Kraftwagen u. Komponente	na	52.0	53.6	53.9	53.3	54.5
Finnland	Kraftwagen u. Komponente	na	na	6.7	6.7	5.8	6.0
Frankreich	Kraftwagen u. Komponente	na	288.4	290.4	283.3	279.3	277.9
Deutschland	Kraftwagen u. Komponente	na	704.3	757.0	746.2	761.2	801.2
Italien	Kraftwagen u. Komponente	na	184.1	181.1	181.0	173.3	202.7
Niederlande	Kraftwagen u. Komponente	na	17.8	18.8	19.4	na	na
Portugal	Kraftwagen u. Komponente	na	21.1	23.6	24.5	23.4	23.5
Spanien	Kraftwagen u. Komponente	na	137.7	139.6	142.5	150.3	153.6
Schweden	Kraftwagen u. Komponente	64.2	61.1	67.0	67.4	78.2	93.6
VK	Kraftwagen u. Komponente	213.9	219.5	224.6	231.8	235.1	237.6
Tsche. Rep.	Transportmittel	123.0	110.0	90.0	90.0	91.0	na
Ungarn	Kraftwagen u. Komponente	27.0	24.0	23.0	na	na	na
Rumänien	Kraftwagen u. Komponente	na	100.0	105.0	105.0	105.0	na
Slowenien	Transportmittel	na	12.3	8.5	7.7	7.5	na
Kanada	Kraftwagen u. Komponente	na	148.8	153.8	160.4	159.9	na
USA	Kraftwagen u. Komponente	892.4	953.6	989.5	959.4	1,003.0	na
Türkei	Kraftwagen u. Komponente	56.9	50.6	49.8	54.6	62.3	na
Pro memoria							
Westeuropa, erwähnte Länder*		-	1,717.0	1,785.6	1,780.3	1,803.7	1,896.2
USA und Kanada		-	1,102.4	1,143.3	1,119.8	1,162.9	na

* Schätzung: Niederlande 1997, 1998; Finnland 1994

Quelle: VDA

Im Bericht des letzten Jahres haben wir versucht, die Beschäftigtenzahlen für 1998 zu schätzen. Die vorläufigen Zahlen für 1998, die nunmehr vorliegen, und unsere Schätzungen unterscheiden sich ziemlich stark voneinander (die vorläufigen Zahlen können sich natürlich noch ändern). In diesem Bericht werden wir uns jedenfalls auf tatsächliche Zahlen beschränken.

**Produktionsveränderungen
sind nur einer von mehreren
Faktoren, die die
Beschäftigung beeinflussen**

Die Schätzung der Beschäftigtenzahlen wird dadurch kompliziert, dass etliche voneinander abhängige Faktoren sie beeinflussen. Beschäftigung sollte natürlich von der Produktion abhängen, doch gibt es noch andere wichtige Faktoren, darunter die gearbeitete Zeit, die Produktivität und die Frage, wie leicht Unternehmen ihre Arbeitskräfte an die jeweiligen Gegebenheiten anpassen können.

**Kurz- und langfristige
Faktoren: Arbeitszeiten und
Produktivität**

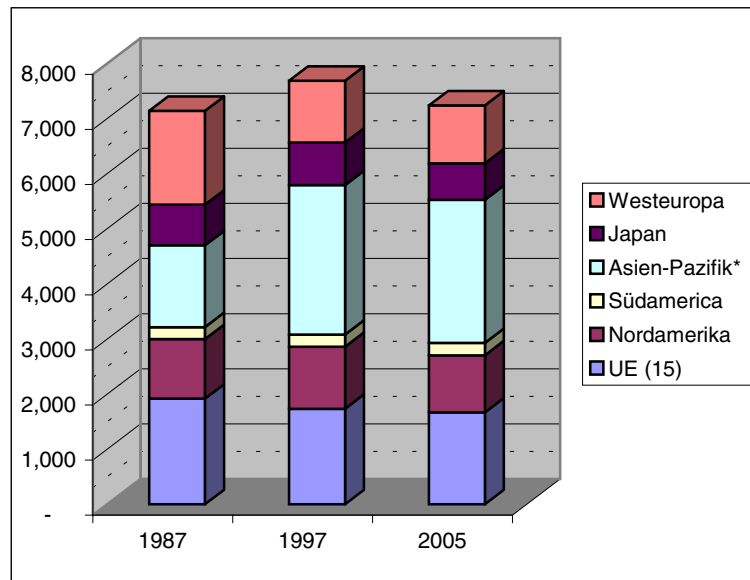
Auf Produktionsschwankungen kann der Arbeitgeber am leichtesten durch die Anpassung der Arbeitszeiten reagieren. Dem sind jedoch Grenzen gesetzt; in der Regel gibt es rechtliche oder tarifvertragliche Einschränkungen der Arbeitszeit.

Die reale Produktivität lässt sich kurzfristig nur schwer ändern, doch ist interessant, dass die Produktivität häufig zunimmt, wenn die Produktion steigt, und abnimmt, wenn die Produktion sinkt. Es sollte jedoch unterstrichen werden, dass sich Produktivität durch die Verlängerung der Arbeitszeiten oder die Intensivierung der Arbeit nicht „verbessern“ lässt.¹¹

**Diagramm 4.1
Beschäftigung in der
Fahrzeugindustrie nach
Regionen, 1987-2005**

*Asien-Pazifik schliesst Ozeanien ein
aber ohne Japan

Quelle: Prognos



**Produktivität folgt
Produktionsschwankungen**

Dass die Produktivität den Produktionsschwankungen folgt, weist darauf hin, dass die Arbeitgeber bei starker Nachfrage aus einer Stunde Arbeit eine höhere Produktionsleistung zu gewinnen versuchen, dass sie jedoch bei rückläufiger Produktion die Arbeitszeit nicht in gleichem Maße verringern. Wie bereits angeführt, gibt es häufig rechtliche und tarifvertragliche Bestimmungen über Arbeitszeiten und Entlassungen. Außerdem sind Arbeitgeber häufig besorgt, ob sie später geeignete Arbeitskräfte finden (Facharbeiter zum Beispiel), wenn die Produktion erneut steigt.

¹¹ Produktivität - korrekt definiert - ist Produktion pro Arbeitsaufwand. Im Falle der menschlichen Arbeitskraft wird Aufwand nach der Arbeitszeit gemessen, doch die in der Arbeitszeit erbrachte Arbeitsleistung sollte zu Vergleichszwecken die gleiche bleiben. Nähere Einzelheiten siehe Auto 98-99, S. 37.

**Der Einfluss von
natürlichem
Arbeitskräfteabgang und
rechtlichen oder
tarifvertraglichen Zwängen**

Es sollte auch beachtet werden, dass die Belegschaft bei Abschwüngen zurückgeht, auch wenn es Einschränkungen bei Entlassungen gibt. Die Arbeitgeber ersetzen die (aufgrund von Kündigungen, Krankheiten, Ruhestand, Tod) ausscheidenden Arbeitskräfte einfach nicht. Rechtliche und tarifvertragliche Zwänge, die je nach Land unterschiedlich sind, wirken sich stark darauf aus, welche Folgen Produktionsveränderungen für die Beschäftigung haben.

4.2 Weltweite Beschäftigungsaussichten

**Beschäftigung in der
Fahrzeug- und
Fahrzeugteileindustrie
wird auf über 8 Millionen
geschätzt ...**

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Länderteildaten schätzen wir, dass die weltweite Beschäftigung 1997 in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileindustrie über 8 Millionen lag. Die nachstehend erwähnte Langzeitprognose spricht von 7,7 Millionen, was unserer Auffassung nach etwas zu niedrig ist. Bei einem Vergleich der Prognosen von Prognos für die einzelnen Länder (siehe Tabelle 4.2) mit den Daten in Tabelle 4.1 ergibt sich, dass die Prognos-Zahlen durchgehend niedriger sind. Das deutet darauf hin, dass Prognos etwas andere Statistiken verwendet.

Tabelle 4.2 Beschäftigungsprognosen in der Automobilindustrie, 1987-2005 (000)

	Tausend				Prozenänderung pro Jahn			
	1987	1997	2001	2005	87/97	97/05	97/01	01/05
Mundo	7,203	7,723	7,395	7,280	0.7	-0.7	-1.1	-0.4
UE (15)	1,918	1,735	1,714	1,666	-1.0	-0.5	-0.3	-0.7
Deutschland	810	696	685	663	-1.5	-0.6	-0.4	-0.8
Frankreich	350	289	282	275	-1.9	-0.6	-0.6	-0.6
Italien	198	188	186	186	-0.5	-0.1	-0.3	-
Vereinigtes Königsreich	256	246	235	224	-0.4	-1.2	-1.1	-1.2
Nordamerika	1,078	1,122	1,069	1,039	0.4	-1.0	-1.2	-0.7
USA	945	984	930	904	0.4	-1.1	-1.4	-0.7
Mexiko	82	84	85	88	0.3	0.6	0.3	0.9
Südamerika	219	221	217	223	0.1	0.1	-0.5	0.7
MERCOSUR	133	132	127	129	-0.1	-0.3	-1.0	0.4
Asien	2,225	3,488	3,324	3,258	4.6	-0.8	-1.2	-0.5
Japan	737	775	672	659	0.5	-2.0	-3.5	-0.5
Australien	60	55	49	47	-0.9	-1.9	-2.8	-1.0
China	1,099	1,950	1,950	1,950	5.9	-	-	-
Afrika	na	na	na	na	na	na	na	na
Südafrika	35	37	39	40	0.6	1.0	1.3	0.6
CEE	1,702	1,120	1,033	1,054	-4.1	-0.8	-2.0	0.5
Pro memoria								
OCDE	3,953	3,953	3,742	3,651	-	-1.0	-1.4	-0.6
Welt ohne CEE	5,470	6,603	6,362	6,226	1.9	-0.7	-0.9	-0.5
Asien ohne Japan	1,487	2,713	2,652	2,599	6.2	-0.5	-0.6	-0.5

Quelle: Prognos

**... doch wird mit einem
Rückgang der
Beschäftigung
gerechnet**

Genaue Beschäftigungsstände sind von geringerem Interesse als die von der Prognose angegebenen Trends, und diese sind nicht günstig. Die Prognos-Prognose lässt erkennen, dass die weltweite Beschäftigung in der Automobilindustrie in den Jahren 1997 bis

2001 vermutlich um 328.000 und in den darauffolgenden vier Jahren um weitere 115.000 zurückgeht. Für den Zeitraum von 1997-2005 beläuft sich der gesamte Rückgang auf 1,5%.

Bei einer eingehenderen Auswertung der im nächsten Kapitel dargelegten Prognos-Prognose ergibt sich, dass die Prognose für den Zeitraum 1997-2001 für Westeuropa und Nordamerika zu pessimistisch sein könnte. Das würde bedeuten, dass der weltweite Beschäftigungsrückgang in diesen vier Jahren weniger stark sein wird als prognostiziert. Auf der anderen Seite wird die Wahrscheinlichkeit einer Rezession nach 2000 in diesen beiden bedeutenden Regionen die Gefahr von größeren Beschäftigungsverlusten, als für den Zeitraum 2001-2005 prognostiziert wurden, erheblich verstärken.

4.3 Überblick nach Regionen

1998: bedeutendes Beschäftigungswachstum in Westeuropa	Die einzige Weltregion, für die für die meisten Länder vorläufige Zahlen für 1998 vorliegen, ist Westeuropa . Diese Zahlen lassen eine sehr bedeutende Zunahme von 92.500 Arbeitsplätzen (5,1%) in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileproduktion erkennen. Da die Produktion im Jahre 1999 stagnierte, ist unklar, ob es 1998 weitere Zunahmen gab. Angesichts der positiven Produktionsaussichten für 2000 ist mit einer Erhöhung der Beschäftigtenzahl zu rechnen.
Doch das Wachstum ist ungleich verteilt	Die Erhöhung der Beschäftigtenzahlen im Jahre 1998 war jedoch in Westeuropa ungleich verteilt. Die größten Zunahmen ergaben sich in Deutschland, 40.000 oder 5,3%. Auch in Italien und Schweden nahm die Beschäftigtenzahl zu, und zwar um 17% bzw. 19,7%. In allen anderen Ländern, für die uns Daten von 1998 vorliegen, nahm die Beschäftigung (außer in Frankreich) ebenfalls zu. Der Fall Frankreich ist aufschlussreich, denn die Beschäftigtenzahl ging geringfügig zurück, obwohl die Produktion um 14,5% stieg!
2001 wird die Beschäftigtenzahl vermutlich günstiger sein als von Prognos vorausgesagt	Deshalb könnte es sein, dass die negativen Prognos-Prognosen für Westeuropa nicht zutreffen werden – im Jahre 2001 könnte die Beschäftigung so hoch sein wie 1997 oder sogar noch geringfügig darüber liegen. Was über 2001 hinaus geschieht, könnte jedoch ein anderes Bild ergeben. Ein Rückgang im Zeitraum 2000-2005 ist recht wahrscheinlich, und die Beschäftigungsaussichten danach könnten negativ werden, wie von Prognos vorausgesagt.
Beschäftigungswachstum nimmt in Nordamerika zu, aber nicht so rasch wie in Europa	Zwar liegen uns keine Daten von 1998 für Nordamerika vor, doch ist sehr wahrscheinlich, dass es 1998 trotz der Produktionsverlangsamung noch ein gewisses Beschäftigungswachstum gegeben hat. 1997 betrug das Gesamtbeschäftigungswachstum für die USA und Kanada 3,8%. 1999 nahm die Produktion um 11% zu, was vermuten lässt, dass eine weitere Beschäftigungszunahme für das Jahr sehr wahrscheinlich war. Es wird damit gerechnet, dass sich dieser Trend bis ins Jahr 2000 hinein fortsetzt. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass die NAFTA-Produktion seit 1995 jedes Jahr zugenommen hat. Das bedeutet, dass Arbeitszeiten (und Überstunden) von US-Arbeitnehmern schon seit langem sehr lang sind. Das macht es schwierig,

noch mehr Überstunden anzusetzen, wodurch Neueinstellungen gefördert werden.

**NAFTA-
Beschäftigungsaussichten
bis 2001 besser als
prognostiziert**

Wie im Falle Westeuropas werden sich die von Prognos für Nordamerika bis 2001 vorausgesagten negativen Tendenzen vermutlich nicht bewahrheiten. Die Beschäftigtenzahl in der vorherrschenden Volkswirtschaft, den USA, scheint zuzunehmen, und Prognos sagt auch für Mexiko Zunahmen voraus. Doch in Nordamerika wie in Westeuropa könnte der von Prognos vorausgesagte Rückgang für den Zeitraum 2000-2005 durchaus eintreten, und zwar aus den gleichen Gründen.

Tabelle 4.3 Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeug- und Fahrzeugteileproduktion, (1994 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition	in Tausend					Prozent				
		1994	1995	1996	1997	1998	1994	1995	1996	1997	1998
China	Fahrzeuge u. Komponente	36.0	-17.0	-1.0	na	na	1.9	-0.9	-0.1	na	na
Japan	Fahrzeuge u. Komponente	-10.7	-18.9	1.0	-0.8	na	-1.3	-2.4	0.1	-0.1	na
Südkorea	Fahrzeuge u. Komponente	17.0	14.0	15.0	na	na	8.8	6.7	6.7	na	na
Österreich	Fahrzeuge u. Komponente	0.7	-1.1	0.4	0.2	1.3	3.0	-4.5	1.7	0.8	5.5
Belgien	Fahrzeuge u. Komponente	na	1.6	0.3	-0.6	1.2	na	3.1	0.6	-1.1	2.3
Finland	Fahrzeuge u. Komponente	na	na	0.1	-0.9	0.2	na	na	1.3	-13.6	3.4
Frankreich	Fahrzeuge u. Komponente	na	2.0	-7.1	-4.0	-1.4	na	0.7	-2.4	-1.4	-0.5
Deutschland	Fahrzeuge u. Komponente	na	52.7	-10.8	15.0	40.0	na	7.5	-1.4	2.0	5.3
Italien	Fahrzeuge u. Komponente	na	-3.0	-0.1	-7.7	29.4	na	-1.6	-0.1	-4.3	17.0
Niederlande	Fahrzeuge u. Komponente	na	1.0	0.6	na	na	na	5.6	3.2	na	na
Portugal	Fahrzeuge u. Komponente	na	2.5	0.9	-1.1	0.1	na	11.8	3.8	-4.5	0.4
Spanien	Fahrzeuge u. Komponente	na	1.9	2.9	7.8	3.3	na	1.4	2.1	5.5	2.2
Schweden	Fahrzeuge u. Komponente	-3.1	5.9	0.4	10.8	15.4	-4.8	9.7	0.6	16.0	19.7
VK	Fahrzeuge u. Komponente	5.6	5.1	7.2	3.3	2.5	2.6	2.3	3.2	1.4	1.1
Tsche. Rep.	Transportmittel	-13.0	-20.0	-	1.0	na	-10.6	-18.2	-	1.1	na
Ungarn	Fahrzeuge u. Komponente	-3.0	-1.0	na	na	na	-11.1	-4.2	na	na	na
Rumänien	Fahrzeuge u. Komponente	na	5.0	-	-	na	na	5.0	-	-	na
Slowenien	Transportmittel	na	-3.8	-0.8	-0.2	na	na	-30.9	-9.4	-2.6	na
Kanada	Fahrzeuge u. Komponente	na	5.0	6.6	-0.5	na	na	3.4	4.3	-0.3	na
USA	Fahrzeuge u. Komponente	61.2	35.9	-30.1	43.6	na	6.9	3.8	-3.0	4.5	na
Pro memoria											
Westeuropa, erwähnte Länder*		na	68.6	-5.2	23.4	92.5	na	4.0	-0.3	1.3	5.1
USA und Kanada		na	40.9	-23.5	43.1	na	na	3.7	-2.1	3.8	na

* Schätzung: Niederlande 1997, 1998; Finnland 1994

Quelle: VDA

**Zwar fehlt es an Daten
über Südamerika, doch
macht ein starker
Produktionsrückgang
den Rückgang der
Beschäftigung in den
Jahren 1998-99
unvermeidlich**

Im letzten Jahr schätzten wir, dass die Beschäftigung in **Südamerika** im Jahre 1998 zurückgehen würde. Zwar haben wir für die Region keine neuen Zahlen, doch angesichts des Rückgangs der Produktion um 15% im Jahre 1998 ist die Prognose vermutlich eingetroffen.

1999 ging die Produktion noch weiter zurück, und deshalb war ein weiterer Abbau der Beschäftigtenzahl wahrscheinlich. Dieser negative Beschäftigungstrend wird 2000 vermutlich seinen tiefsten Stand erreichen und sich vielleicht aufgrund eines zweistelligen Produktionsanstiegs sogar umkehren.

Für das Jahr 2001 prognostiziert Prognos einen sehr geringen Rückgang der Beschäftigtenzahl in der Fahrzeugproduktion für die MERCOSUR-Region, wozu die größten Fahrzeugproduktionsländer

Südamerikas, Brasilien und Argentinien, gehören.

Über 2000 hinaus wird es in Südamerika vermutlich zu einem Rückgang der Beschäftigung kommen, selbst wenn die Produktion steigt

Wegen der oben erwähnten Produktionssteigerung könnte sich der Rückgang in Grenzen halten. Die Geschichte der vorherrschenden Volkswirtschaft der Region, der von Brasilien, gibt jedoch keinen Anlass zu Optimismus – zwischen 1990 und 1998 hat sich die Fahrzeugproduktion in Brasilien fast verdreifacht, während die Beschäftigung um über 10% gesunken ist. Folglich ist ein größerer Rückgang als die Prognos-Prognose für 2001 wahrscheinlich, und die von Prognos für 2005 prognostizierte geringfügige Zunahme wird sich vermutlich als Rückgang erweisen.

1998: Die Asienkrise und ihre verheerende Auswirkung auf die Produktion wird vermutlich zu einem Beschäftigungsrückgang führen

Die über Südamerika für 1998 gemachten Anmerkungen gelten auch für **Asien**, wo es in dem Jahr einen sehr bedeutenden Beschäftigungsrückgang gegeben hat.

Bei einer Produktionssteigerung von 25% in **Asien-Pazifik** könnte sich das Bild für 1999 völlig geändert haben.

Beschäftigungsrückgänge haben vermutlich ihren tiefsten Stand erreicht. Das prognostizierte Produktionswachstum von knapp 10% für das Jahr 2000 macht einige Beschäftigungszunahmen für das Jahr wahrscheinlich.

Japan weiterhin in der Krise

In **Japan** geht die Beschäftigung weiter zurück. Es ist anzumerken, dass die vorläufigen Beschäftigtenzahlen, die letztes Jahr für 1997 zur Verfügung standen (in denen Zunahmen im Fahrzeugmontagesektor ausgewiesen waren), inzwischen nach unten revidiert wurden. Die nunmehr vorliegenden endgültigen Daten zeigen, dass die Beschäftigung im Fahrzeug- und Fahrzeugteilesektor in einem Jahr, in dem die Produktion um 6% zunahm, effektiv geringfügig zurückgegangen ist.

In Renault-Nissan und DC-Mitsubishi werden Umstrukturierung den Rückgang der Beschäftigung vermutlich beschleunigen

Neuere Daten stehen nicht zur Verfügung, doch der Produktionsrückgang der Jahre 1998 und 1999 lässt in Bezug auf die Beschäftigung keinen Raum für Optimismus.

Darüber hinaus wird der mächtige Einfluss, den Renault und DaimlerChrysler über ihre japanischen Partner erhalten haben (siehe Kapitel 1 dieses Reports), den Druck zu einer rascheren Umstrukturierung der japanischen Industrie und mehr Abbau von Arbeitsplätzen vermutlich verstärken.

In Asien wird es vermutlich nach 2000 kein rasches Beschäftigungswachstum geben

Für die vier Jahre von 1997 bis 2001 sagt Prognos einen Beschäftigungsrückgang von 164.000 für Asien voraus; das meiste davon entfällt auf Japan, wo ein Rückgang von 103.000 im gleichen Zeitraum vorausgesagt wird. Angesichts der Auswirkungen der Asienkrise und der fortlaufenden Umstrukturierung der japanischen Industrie dürfte das ziemlich genau zutreffen, doch ist das fast dreimal so hoch wie die Beschäftigungsverluste im Zeitraum von 1993-1997.

Prognos schätzt, dass die Beschäftigung in China im Zeitraum 1997-2005 unverändert bleibt. Wir glauben, dass dies angesichts des Beschäftigungsrückgangs in anderen aufstrebenden und im Übergang befindlichen Volkswirtschaften zu optimistisch sein könnte, selbst wenn die Produktion zunimmt.

In Osteuropa wird die Steigerung der Produktivität das Produktionswachstum vermutlich mehr als ausgleichen

Zu dem, was im letzten Jahr über **Osteuropa** gesagt wurde, lässt sich wenig hinzufügen. Beschäftigtenzahlen für die Zeit nach 1995 für den größten Hersteller, Russland, liegen noch nicht vor, und der im letzten Jahr zum Ausdruck gebrachte Optimismus, der auf dem Produktionswachstum von 1997 beruhte, muss angesichts des noch größeren Produktionsrückgangs im Jahre 1998 revidiert werden (siehe Tabelle 3.7 dieses Reports). Zwar nahm die Produktion 1999 zu, und die Aussichten für 2000 sind weiterhin positiv, doch sind Beschäftigungszunahmen äußerst unwahrscheinlich. Wie im Autoreport 98-99 geschildert, waren die Produktivitätssteigerungen, zu denen es aufgrund neuer Produktionsmethoden transnationaler Konzerne kommt, die einheimische Industrien übernehmen, in praktisch allen osteuropäischen Ländern höher als die Produktionssteigerungen, was zu einem Beschäftigungsrückgang führt.

Für 1997 sind Zahlen nur für Polen, die Tschechische und die Slowakische Republik, Rumänien und Slowenien erhältlich. Diese Zahlen lassen eine stabile oder geringfügig sinkende Beschäftigtenzahl erkennen – und das trotz zweistelliger Produktionssteigerungen in den meisten dieser Länder (und der Region als Ganzer).

Angesichts dieser Erfahrung waren die Beschäftigungsaussichten im Jahre 1998 noch weniger günstig, als sich die Produktion in der Region verlangsamte, und im Jahre 1999, als sie leicht zurückging. Der für das Jahr 2000 prognostizierte Aufschwung wird nur dann zu Beschäftigungszunahmen führen, wenn sich der langjährige Trend des Produktivitätszuwachses, auf den oben Bezug genommen wurde, nicht länger fortsetzt.

Die Beschäftigung in Osteuropa wird nach 2000 vermutlich weiter zurückgehen

Prognos prognostiziert einen Rückgang von 87.000 Arbeitsplätzen für diese Region im Zeitraum 1997-2001. Aus allen vorgenannten Gründen halten wir einen solchen Rückgang für sehr wahrscheinlich. Auf der anderen Seite wird die Prognos-Prognose einer geringfügigen Beschäftigungszunahme in den Jahren 2001-2005 vermutlich nicht zutreffen, denn wir rechnen damit, dass die Produktions- und Produktivitätstrends, die zu negativen Ergebnissen geführt haben, weitergehen.

4.4 Beschäftigung in der Fahrzeugmontage- und Fahrzeugteileindustrie

In Westeuropa und Nordamerika nimmt die Beschäftigung in der Fahrzeugteileindustrie rascher zu als in der Montage

Die USA, Westeuropa und Japan, für die einigermaßen aktuelle Zahlen vorliegen, lassen einen interessanten Trend erkennen. Wie aus Tabelle 4.4 hervorgeht, waren die Beschäftigungstrends zwischen 1994 und Ende der neunziger Jahre in der Fahrzeugteileindustrie günstiger (in Japan weniger negativ) als in der Montageindustrie.

In **Westeuropa** nahm die Beschäftigung in der Fahrzeugteileindustrie in den Jahren 1994 bis 1998 jährlich um durchschnittlich über 5% zu, was in diesem Zeitraum eine Zunahme um 115.600 Arbeitsplätze bedeutete. Die Beschäftigung im

Montagebereich hingegen nahm im gleichen Zeitraum um weniger als 1% im Jahr um insgesamt 45.700 Arbeitsplätze zu. In den USA nahm die Beschäftigung in der Fahrzeugteileproduktion um 3% im Jahr zu gegenüber 2,1% im Montagesektor.

Doch das Wachstum der Beschäftigung ist in Westeuropa höher als in Nordamerika!

In Nordamerika kam es im Berichtszeitraum (der dort ein Jahr kürzer ist als für Westeuropa) zu einer Beschäftigungszunahme von insgesamt 101.000. In Westeuropa hingegen gab es eine Zunahme um insgesamt 161.000 – 60.000 mehr als in den USA. Bei der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Autoindustrie lag Westeuropa von Mitte bis Ende der neunziger Jahre besser als die USA.

Tabelle 4.4 Trends in der Fahrzeugmontage- und Fahrzeugteileindustrie

	Montage	Fahrzeugteile	Zeitraum
	Durchschnittliche jährliche Veränderung in %		
Westeuropa	0.9	5.1	1994-98
USA	2.1	3.0	1993-97
Japan	-1.4	-0.7	1993-97

Quelle: EIU

Japan: langsamer Rückgang der Beschäftigung in den Zulieferern

In **Japan** gab es in keinem der beiden Sektoren ein Wachstum, doch im Zeitraum 1993-97 ging die Beschäftigung in der Fahrzeugteileproduktion nur halb so stark zurück wie im Montagesektor.

Das Wachstum der Beschäftigung in der Fahrzeugteileindustrie ist teilweise auf Ausgliederungen aus dem Montagesektor zurückzuführen

Diese Diskrepanz des Beschäftigungsanstiegs in den USA und in Westeuropa ist zumindest teilweise darauf zurückzuführen, dass die Fahrzeugmontageunternehmen ihre Fahrzeugteiletätigkeiten immer stärker ausgliedern. Folglich sind zumindest einige der Beschäftigungszunahmen des Fahrzeugteilesektors auf Beschäftigungsverluste im Montagesektor zurückzuführen. Dieser Trend wird sich sicherlich fortsetzen. General Motors und Ford haben ihre Fahrzeugteilebetriebe in getrennte Tochterunternehmen (Delphi bzw. Visteon) umstrukturiert, die bereits unabhängige Fahrzeugteileunternehmen sind oder bald sein werden.

Es ist unklar, worauf die Diskrepanz in Japan zurückzuführen ist. Die japanischen Montagebetriebe gelten als Modelle der „schlanken Produktion“, d.h. bei ihnen war die Fahrzeugteileproduktion schon seit langem viel stärker ausgegliedert als in Unternehmen im Westen. Folglich gibt es wenig Raum für eine Ausgliederung. Eine mögliche Erklärung lautet, dass die Exporte von Fahrzeugteilen, vor allem an japanische Montagebetriebe in Asien, zunahmen, während die Fahrzeugmontage in Japan stagnierte. Eine andere hat mit dem Wesen der japanischen Fahrzeugteileindustrie zu tun; unterhalb der ersten Reihe von Lieferanten sind andere, die häufig kleine Betriebe, sogar Familienbetriebe, führen, und es ist durchaus möglich, dass es auf dieser Ebene mehr Widerstand gegen den Beschäftigungsrückgang gibt.

Tabelle 4.5 Beschäftigung in der Fahrzeugproduktion
(1994 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition	1994	1995	1996	1997	1998
Argentinien	Kraftfahrzeuge	25.7	21.4	22.7	26.3	na
Brasilien	Kraftfahrzeuge	107.1	104.6	101.9	106.1	na
China	Kraftfahrzeuge und Motoren	756.0	748.0	na	na	na
Indonesien	Kraftfahrzeuge und Motoren	53.6	61.1	61.4	59.0	na
Japan	Kraftfahrzeuge und Karosserie	242.8	239.6	236.6	237.8	na
Malaysia	Kraftfahrzeuge und Motoren	26.4	31.3	37.1	na	na
Südkorea	Kraftfahrzeuge und Motoren	90.0	93.0	105.0	na	na
Österreich	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	17.9	17.0	17.4	17.6	na
Belgien	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	44.6	45.9	45.9	44.8	44.8
Finnland	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	na	5.6	5.5	4.8	5.0
Frankreich	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	205.0	205.0	205.8	203.0	202.4
Deutschland	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	523.3	524.5	515.0	521.5	548.4
Italien	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	129.6	119.2	119.2	114.1	127.4
Niederlande	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	15.3	16.1	16.6	na	na
Portugal	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	10.4	10.2	10.6	10.2	10.2
Spanien	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	87.7	86.0	86.4	91.8	93.2
Schweden	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	48.8	52.8	51.6	53.8	na
VK	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	136.5	137.9	143.8	145.8	147.4
Polen	Kfz, Anhänger u. Sattelanhänger	102.0	99.0	101.0	102.0	na
Russland	Kraftfahrzeuge	814.0	778.0	na	na	na
Serbien	Kraftfahrzeuge	80.0	76.1	73.0	67.3	na
Slovak. Rep.	Kraftfahrzeuge	13.2	12.7	13.2	13.4	na
Ukraine	Kraftfahrzeuge	85.0	76.0	67.0	na	na
Kanada	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	65.0	65.7	68.2	67.7	na
Mexiko	Kraftfahrzeuge	78.6	73.0	74.4	83.8	91.9
USA	Kraftfahrzeuge, Motoren u. Karosserie	554.1	574.7	553.9	568.8	na
Südafrika	Kraftfahrzeuge	37.5	38.5	38.6	37.1	na
Pro memoria						
Westeuropa, erwähnte Länder *		1,224.7	1,220.3	1,217.7	1,224.4	1,270.4
USA, Kanada und Mexiko		697.7	713.4	696.5	720.3	na

* Schätzungen: Niederlande 1997, Finnland 1994, Westeuropa gesamt 1998

Quelle: VDA

Tabelle 4.6 Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeugproduktion
(1994 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition	in Tausend					Prozent				
		1994	1995	1996	1997	1998	1994	1995	1996	1997	1998
Argentinien	Kraftfahrzeuge	2.7	-4.4	1.4	3.6	na	11.9	-17.0	6.4	15.7	na
Brasilien	Kraftfahrzeuge	na	-2.5	-2.7	4.2	na	na	-2.3	-2.6	4.1	na
China	Kraftfahrzeuge u. Motoren	14.0	-8.0	na	na	na	1.9	-1.1	na	na	na
Indonesien	Kraftfahrzeuge u. Motoren	9.6	7.5	0.3	-2.4	na	21.8	14.0	0.5	-3.9	na
Japan	Kfz u. Karosserie	-9.5	-3.2	-3.0	1.2	na	-3.8	-1.3	-1.3	0.5	na
Malaysia	Kraftfahrzeuge u. Motoren	4.1	4.9	5.8	na	na	18.4	18.6	18.5	na	na
Südkorea	Kraftfahrzeuge u. Motoren	11.0	3.0	12.0	na	na	13.9	3.3	12.9	na	na
Österreich	Kfz, Motoren u. Karosserie	0.1	-0.9	0.4	0.2	na	0.4	-5.0	2.2	1.3	na
Belgien	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	1.3	-	-1.1	-	na	2.9	-	-2.4	-
Finnland	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	na	-0.0	-0.7	0.1	na	na	-0.4	-13.2	2.9
Frankreich	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	-	0.8	-2.8	-0.6	na	-	0.4	-1.4	-0.3
Deutschland	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	1.2	-9.5	6.5	26.9	na	0.2	-1.8	1.3	5.2
Italien	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	-10.4	-	-5.1	13.3	na	-8.0	-	-4.3	11.7
Niederlande	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	0.8	0.5	na	na	na	5.2	3.2	na	na
Portugal	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	-0.2	0.3	-0.4	0.0	na	-1.8	3.3	-3.7	0.4
Spanien	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	-1.7	0.3	5.5	1.3	na	-1.9	0.4	6.3	1.4
Schweden	Kfz, Motoren u. Karosserie	-4.0	4.0	-1.2	2.2	na	-7.5	8.3	-2.3	4.3	na
VK	Kfz, Motoren u. Karosserie	1.5	1.4	5.9	2.0	1.6	1.1	1.0	4.3	1.4	1.1
Polen	Kfz, Anhäng., Sattelanhäng.	na	-3.0	2.0	1.0	na	na	-2.9	2.0	1.0	na
Russland	Kraftfahrzeuge	-96.0	-36.0	na	na	na	-10.5	-4.4	na	na	na
Serbien	Kraftfahrzeuge	na	-3.9	-3.1	-5.7	na	na	-4.9	-4.1	-7.8	na
Ukraine	Kraftfahrzeuge	-7.0	-9.0	-9.0	na	na	-7.6	-10.6	-11.8	na	na
Kanada	Kfz, Motoren u. Karosserie	na	0.7	2.5	-0.5	na	na	1.1	3.8	-0.7	na
Mexiko	Kraftfahrzeuge	na	-5.6	1.4	9.4	8.1	na	-7.1	1.9	12.6	9.7
USA	Kfz, Motoren u. Karosserie	29.3	20.6	-20.8	14.9	na	5.6	3.7	-3.6	2.7	na
Südafrika	Kraftfahrzeuge	0.3	1.0	0.1	-1.5	na	0.8	2.7	0.3	-3.9	na
Pro memoria											
Westeuropa, erwähnte Länder *		-	-4.4	-2.5	6.6	46.0	na	-0.4	-0.2	0.5	3.8
USA, Kanada und Mexiko		697.7	15.7	-16.9	23.8	na	na	2.3	-2.4	3.4	na

* Schätzungen: Niederlande 1997, Finnland 1994, Westeuropa gesamt 1998

Quelle: VDA

Tabelle 4.7 Beschäftigung in der Fahrzeugteileproduktion
(1994 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition*	1994	1995	1996	1997	1998
China	Teile und Zubehör für Kw	752.0	769.0	na	na	na
Japan	Teile und Zubehör für Kw	546.4	530.7	534.7	532.7	na
Südkorea	Teile für Kw	120.0	131.0	134.0	na	na
Österreich	Teile und Zubehör für Kw	6.4	6.2	6.2	6.3	na
Belgien	Teile und Zubehör für Kw	7.4	7.6	8.1	8.5	9.6
Finnland	Teile und Zubehör für Kw	na	1.1	1.2	1.0	1.1
Frankreich	Teile und Zubehör für Kw	83.4	85.5	77.5	76.2	75.4
Deutschland	Teile und Zubehör für Kw	181.1	232.5	231.2	239.6	252.8
Italien	Teile und Zubehör für Kw	54.5	61.8	61.8	59.2	75.2
Niederlande	Teile und Zubehör für Kw	2.5	2.7	2.8	na	na
Portugal	Teile und Zubehör für Kw	10.7	13.3	13.8	13.3	13.3
Spanien	Teile und Zubehör für Kw	50.0	53.5	56.2	58.5	60.4
Schweden	Teile und Zubehör für Kw	12.3	14.2	15.0	17.4	20.8
VK	Teile und Zubehör für Kw	83.0	86.8	88.0	89.3	90.2
Kanada	Teile und Zubehör für Kw	83.8	88.1	92.2	92.2	na
USA	Teile und Zubehör für Kw	399.5	414.8	405.5	434.2	na
Pro memoria						
Westeuropa u. erwähnte Länder**		492.4	565.2	561.8	572.1	608.2
USA u. Kanada		483.3	502.9	497.7	526.4	na

* Kw = Kraftwagen

Quelle: VDA

**Schätzungen: Niederlande 1997, 1998; Finnland 1994; Österreich 1998

Tabelle 4.8 Veränderungen bei der Beschäftigung in der Fahrzeugteileindustrie
(1994 -1998; in Tausend)

	Industriedefinition*	in Tausend					Prozent				
		1994	1995	1996	1997	1998	1994	1995	1996	1997	1998
China	Teile und Zubehör für Kw	38.0	17.0	na	na	na	5.3	2.3	na	na	na
Japan	Teile und Zubehör für Kw	-1.2	-15.7	4.0	-2.0	na	-0.2	-2.9	0.8	-0.4	na
Südkorea	Teile für Kw	6.0	11.0	3.0	na	na	5.3	9.2	2.3	na	na
Österreich	Teile und Zubehör für Kw	0.6	-0.2	0.0	0.1	na	10.9	-3.2	0.1	0.8	na
Belgien	Teile und Zubehör für Kw	na	0.2	0.5	0.4	1.1	na	2.7	6.6	4.9	12.9
Finnland	Teile und Zubehör für Kw	na	na	0.1	-0.2	0.1	na	na	10.9	-15.6	5.8
Frankreich	Teile und Zubehör für Kw	na	2.1	-8.0	-1.3	-0.8	na	2.5	-9.4	-1.7	-1.0
Deutschland	Teile und Zubehör für Kw	na	51.4	-1.3	8.4	13.2	na	28.4	-0.6	3.6	5.5
Italien	Teile und Zubehör für Kw	na	7.3	-	-2.6	16.0	na	13.4	-	-4.2	27.0
Niederlande	Teile und Zubehör für Kw	na	0.2	0.1	na	na	na	7.2	3.7	na	na
Portugal	Teile und Zubehör für Kw	na	2.6	0.5	-0.5	0.1	na	24.4	3.4	-3.8	0.4
Spanien	Teile und Zubehör für Kw	na	3.5	2.7	2.3	1.9	na	7.0	5.0	4.1	3.2
Schweden	Teile und Zubehör für Kw	0.8	1.9	0.8	2.4	3.4	7.1	15.5	5.4	16.1	19.5
VK	Teile und Zubehör für Kw	4.2	3.8	1.2	1.3	0.9	5.3	4.6	1.4	1.5	1.0
Kanada	Teile und Zubehör für Kw	-4.2	4.3	4.1	-	na	-4.8	5.1	4.7	-	na
USA	Teile und Zubehör für Kw	31.9	15.3	-9.3	28.7	na	8.7	3.8	-2.2	7.1	na
Pro memoria											
Westeuropa u. erwähnte Länder**		-	72.8	-3.4	10.3	35.9	na	14.78	-0.61	1.84	6.28
USA u. Kanada		27.7	19.6	-5.2	28.7	na	6.08	4.06	-1.03	5.8	na

* Kw = Kraftwagen

Quelle: VDA

**Schätzungen: Niederlande 1997, 1998; Finnland 1994; Österreich 1998

5. Eine langfristige Umsatzprognose

5.1 Einleitung

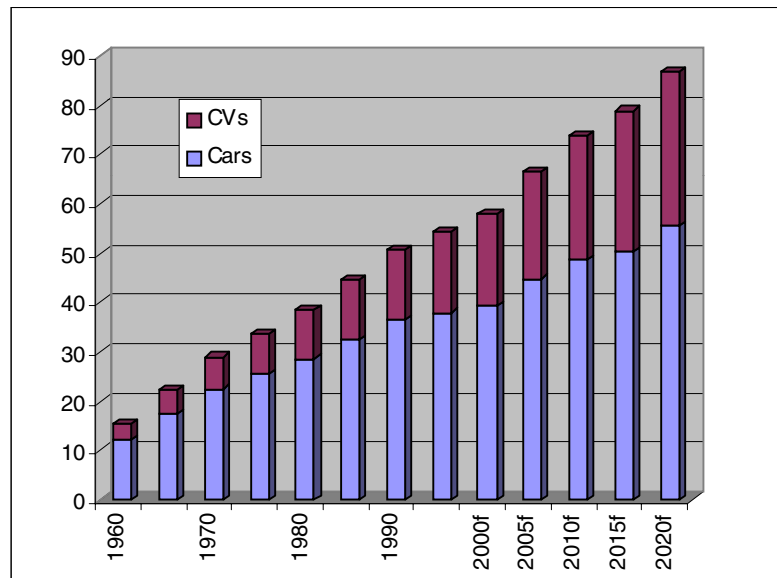
Sind langfristige Prognosen wirklich nützlich?

Manchmal wird gesagt, dass alle Wirtschaftsprognosen über 4 Quartale hinaus nutzlos sind. Warum soll in einem Artikel in *Auto 2000* deshalb eine langfristige Prognose abgegeben werden?

Die Antwort lautet, dass der Wert einer Prognose davon abhängt, was man von ihr erwartet. Wenn wir eine genaue Schätzung der Fahrzeugumsätze zum Beispiel im Jahre 2020 haben wollen, sind wir vermutlich nicht mit den Ergebnissen der aktuellen Prognosetechniken zufrieden. Wenn wir hingegen die Frage umformulieren und sagen, „wenn wir annehmen, dass langfristige Trends andauern, wie hoch werden die dem Trendniveau entsprechenden Umsätze im Jahre 2020 sein?“, dann erhalten wir einige vernünftige Antworten.

Diagramm 5.1 Umsätze von Autos (Cars) und Nutzfahrzeugen (CVs)
(1960-1990 tatsächlich, 2000-2020 *optimistische* IMB-Prognose, in Mio)

Quelle: Pemberton (Daten), IMB (Prognose)



Langfristige Prognosen geben eine Vorstellung von künftigen Trendniveaus

Wir rechnen nicht mit einer genauen Zahl für das Jahr 2020. Autoumsätze sind zyklisch, d.h. sie hängen stark vom Aufschwung-Abschwung-Zyklus der Marktwirtschaften ab, und sie reagieren auch auf Krisen auf den Finanzmärkten.

1998, im Jahr nach der Asienkrise, gingen die Fahrzeugumsätze weltweit um 1,4 Millionen zurück. Im folgenden Jahr stiegen sie wieder um fast 3,8 Millionen. Niemand kann genau Umfang und Zeitpunkt solcher Schwankungen oder den Zeitpunkt des Endes der zyklischen Expansionen in Westeuropa und Nordamerika voraussagen – ganz zu schweigen von Umfang und Zeitpunkt künftiger Krisen und Zyklen.

Doch Fahrzeugumsätze werden auch von langfristigen Trends wie Bevölkerungswachstum und Veränderungen der Kaufkraft beeinflusst. Bei der Frage nach dem „Trendniveau“ vermeiden wir das Problem, Wirtschaftskrisen und Konjunkturzyklen vorhersagen zu müssen, aber wir bekommen dennoch eine Vorstellung von dem Niveau, auf dem künftige Umsätze sich bewegen werden.

Tabelle 5.1 Annahmen, die Prognoseszenarien zugrunde liegen

Prognosefaktoren	Optimistisches Szenario	Pessimistisches Szenario
Fahrzeugbesitz	Projektion des exponentiellen Wachstumstrends 1960-2000	97% des optimistischen Szenarios
Fahrzeugverschrottung	Etwas unter der linearen Projektion des Trends 1980-2000	Erheblich niedriger als die lineare Projektion des Trends 1980-2000
Bevölkerung	Lineare Projektion des Trends 1970-2000	Lineare Projektion des Trends 1980-2000 (d.h. geringeres Wachstum)

5.2 Optimistische und pessimistische Szenarien

Eine langfristige Prognose ist nicht einfach nur eine lineare Projektion früherer Umsatztrends

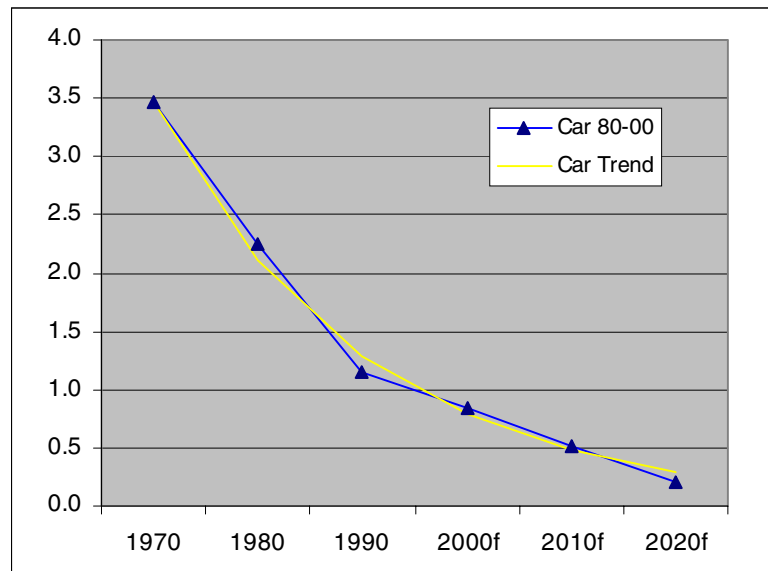
Die nachstehende Umsatzprognose ist keine einfache Projektion früherer Umsatztrends. Der Umsatz hängt ab von 1. Bevölkerungswachstum, 2. Trends des Fahrzeugbesitzes, und 3. der Verschrottungsrate von Fahrzeugen. Darüber hinaus haben wir die Entwicklungen der Kaufkraft erwähnt. In unserer Prognose werden sie nicht getrennt erwogen, sondern es wird davon ausgegangen, dass sie in Entwicklungen des Fahrzeugbesitzes zum Ausdruck kommen.

Alle vorliegenden Daten für die Jahre 1960-2000¹² sind einem Artikel entnommen, dessen Angaben auf einer von Pemberton Associates vorgenommenen Prognose beruhen [AW Automotive World, Mai 2000]. Zahlen über das Jahr 2000 hinaus sind IMB-Prognosen. Daten für alle Annahmen sind in Tabelle 5.2 zu finden.

Diagramm 5.2
Zuwachsrate¹³ des
Autobestandes pro 1000
Personen
(1960-2020, in %)

Quelle: Pemberton (Daten),
IMB (Prognose)

f = Prognose



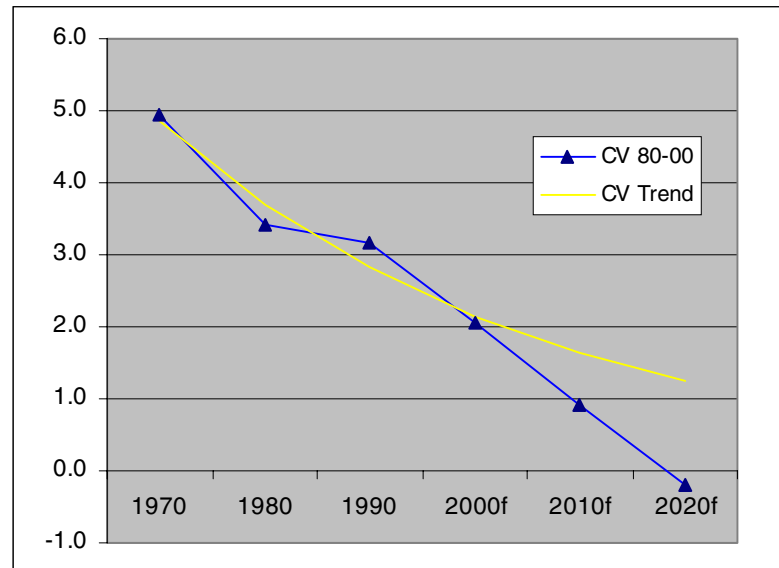
¹² Die Zahlen für das Jahr 2000 werden als Prognose angegeben, doch handelt es sich dabei um eine Schätzung, die auf den Anfang 2000 vorliegenden Daten beruht. Wie im Text angegeben, kommen die Pemberton-Fahrzeugumsatzzahlen für das Jahr 2000 den in Kapitel 3 angeführten IMB-Schätzungen sehr nahe. Die Pemberton-Prognosezahlen für 2000 werden in der IMB-Prognose, die sich auf die Jahre über 2000 hinaus erstreckt, als „tatsächlich“ behandelt.

¹³ Die als Car 80-00 and CV 80-00 in Diagramm 5.2 und 5.3 angeführten Zahlen enthalten bisherige und projizierte Zuwachsraten. Jede Zahl enthält die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate für das **vorhergehende** Jahrzehnt. Die Projektion beruht auf Pemberton-Zahlen/1000 Personen für die Jahre 1990 und 2000 (d.h. effektiv der Veränderung der Zuwachsrate von den achtziger zu den neunziger Jahren).

Tabelle 5.1 umreißt zwei Szenarien: 1. ein optimistisches Szenario, das davon ausgeht, dass bisherige langfristige Trends weitergehen, und 2. ein pessimistisches Szenario, das von einem niedrigeren Bevölkerungswachstum ausgeht und unsere optimistischen Annahmen nach unten korrigiert.

Diagramm 5.3
Zuwachsrate¹⁴ des
Nutzfahrzeugbestandes
(CV) pro 1000 Personen
(1960-2020, in %)

Quelle: Pemberton (Daten),
IMB (Prognose)
f = Prognosen

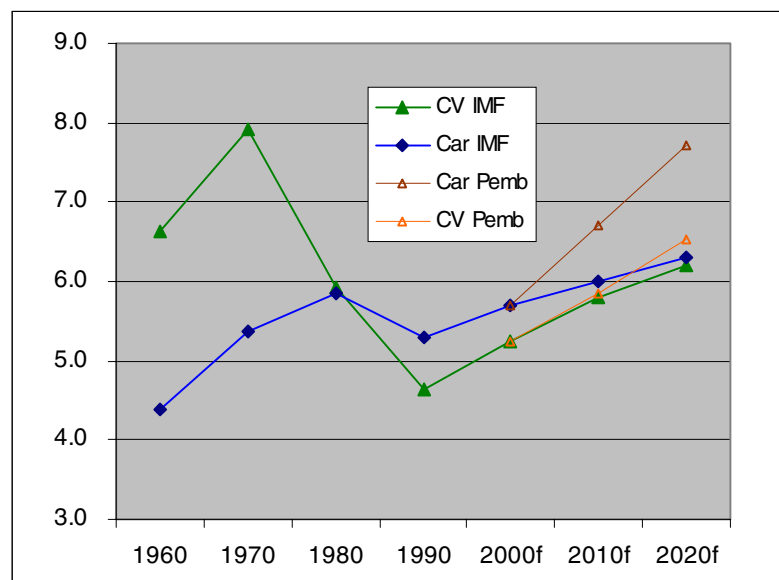


Trends beim
Fahrzeugbesitz bestimmen
neue Fahrzeugnachfrage

In unserem Modell wird Fahrzeugbesitz nach Fahrzeugbestand pro 1000 Personen gemessen. Wie Diagramm 5.2 zeigt, entsprechen die Trends¹⁵ bei Veränderungen des **Autobesitzes** fast genau den früheren Daten sowie der direkten Projektion der letzten 20 Jahre in die Zukunft (Kurve Car 80-00 in Diagramm 5.2).

Diagramm 5.4 Fahrzeug-
Verschrottungsraten
(1960-2020, in %)

Quelle: Pemberton (Daten), IMB
(Prognose)
f = Prognosen



Die Trendkurve für Nutzfahrzeuge ist nicht ganz so einheitlich. In Diagramm 5.3 liegen die Kurven *CV 80-00* und *CV Trend* sehr nahe beieinander, und alle weiteren Punkte sind Prognosen. Welche der beiden Projektionen ist wahrscheinlicher? Angesichts der

¹⁴ Siehe Fußnote 12.

¹⁵ Für Besitzdaten wird ein exponentieller Trend verwendet.

zunehmenden Nutzung von kleinen Nutzfahrzeugen für den persönlichen Gebrauch ist es höchst unwahrscheinlich, dass die Rate der Nutzfahrzeug-Besitzer tatsächlich zurückgeht,¹⁶ wie die CV 80-00-Kurve nahelegt. Die *CV Trend*-Kurve geht zurück, doch das Wachstum bleibt bestehen. Aus diesen Gründen verwenden wir die Kurven *Car Trend* und *CV Trend* (siehe Diagramme 5.2 und 5.3) für unsere optimistische Prognose und senken die Prognosen für die pessimistische etwas.

Tabelle 5.2 IMB-Prognose für Fahrzeugumsätze

	Tatsächliche Daten				Prognosen				
	1960	1970	1980	1990	2000	2005	2010	2015	2020
Kfz Umsätze	(in Tausend)				(in Millionen)				
Autos - optimistisch	12.3	22.5	28.6	36.4	39.3	44.8	48.7	50.2	55.4
pessimistisch	12.3	22.5	28.6	36.4	39.3	42.0	45.5	45.5	47.3
Lkw - optimistisch	3.1	6.5	9.8	14.2	18.8	21.7	25.1	28.6	31.4
pessimistisch	3.1	6.5	9.8	14.2	18.8	20.2	22.9	24.0	26.6
Total -- optimistisch	15.3	29.1	38.4	50.6	58.1	66.5	73.8	78.8	86.8
pessimistisch	15.3	29.1	38.4	50.6	58.1	62.2	68.3	69.5	73.8
Lkw / Kfz Verhältnis (%)	(in Prozenten)				(in Prozenten)				
optimistisch	20.1	22.5	25.5	28.0	32.3	32.7	34.0	36.3	36.1
pessimistisch	20.1	22.5	25.5	28.0	32.3	32.4	33.5	34.5	36.0
Vorrat / 1000 Personen	(Kfz)				(kfz)				
Autos - optimistisch	34.7	53.3	69.4	79.0	86.6	89.4	91.6	93.4	94.8
pessimistisch	34.7	53.3	69.4	79.0	86.6	89.4	91.5	93.2	94.6
Lkw - optimistisch	6.7	12.8	19.4	28.3	35.7	39.2	42.6	45.7	48.7
pessimistisch	6.7	12.8	19.4	28.3	35.7	39.2	42.4	45.5	48.4
Total -- optimistisch	41.4	66.1	88.8	107.4	122.4	128.7	134.2	139.1	143.4
pessimistisch	41.4	66.1	88.8	107.4	122.4	128.5	133.9	138.8	143.0
Verschrottungsraten	(in Prozenten)				(in Prozenten)				
Autos - optimistisch	4.4	5.4	5.9	5.3	5.7	5.8	6.0	5.9	6.3
pessimistisch	4.4	5.4	5.9	5.3	5.7	5.5	5.7	5.6	5.6
Lkw - optimistisch	6.6	7.9	5.9	4.6	5.2	5.5	5.8	6.2	6.2
pessimistisch	6.6	7.9	5.9	4.6	5.2	5.1	5.3	5.2	5.4
Total -- optimistisch	4.8	5.9	5.9	5.1	5.6	5.7	5.9	6.0	6.3
pessimistisch	4.8	5.9	5.9	5.1	5.6	5.4	5.6	5.5	5.5
Kfz Dichte	(Kfz per Quadratkilometer)				(Kfz per Quadratkilometer)				
Autos - optimistisch	0.8	1.5	2.4	3.3	4.1	4.5	4.9	5.3	5.7
pessimistisch	0.8	1.5	2.4	3.3	4.1	4.5	4.9	5.2	5.5
Lkw - optimistisch	0.2	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.3	2.6	2.9
pessimistisch	0.2	0.4	0.7	1.2	1.7	2.0	2.3	2.5	2.8
Total -- optimistisch	1.0	1.9	3.1	4.4	5.8	6.5	7.2	7.9	8.6
pessimistisch	1.0	1.9	3.1	4.4	5.8	6.5	7.1	7.7	8.3
Weltbevölkerung	(in Millionen)				(in Millionen)				
optimistisch	3,060	3,747	4,503	5,347	6,164	6,572	6,980	7,360	7,741
pessimistisch	3,060	3,747	4,503	5,347	6,164	6,531	6,898	7,195	7,493

Quelle: Pemberton (Daten), Prognosen der IMB

¹⁶ Die Zusammensetzung des Nutzfahrzeug-Sektors verändert sich aufgrund der Tendenz zur persönlichen Nutzung von kleinen Nutzfahrzeugen (seit den achtziger Jahren in den USA und Kanada, und erst seit Mitte der neunziger Jahre in Westeuropa). Es ist unwahrscheinlich, dass die kommerzielle Nachfrage und größere Nutzfahrzeuge die frühen Daten zu stark beeinflussen.

**„Ersatz-Umsätze“ hängen
von der
Verschrottungsrate alter
Fahrzeuge ab**

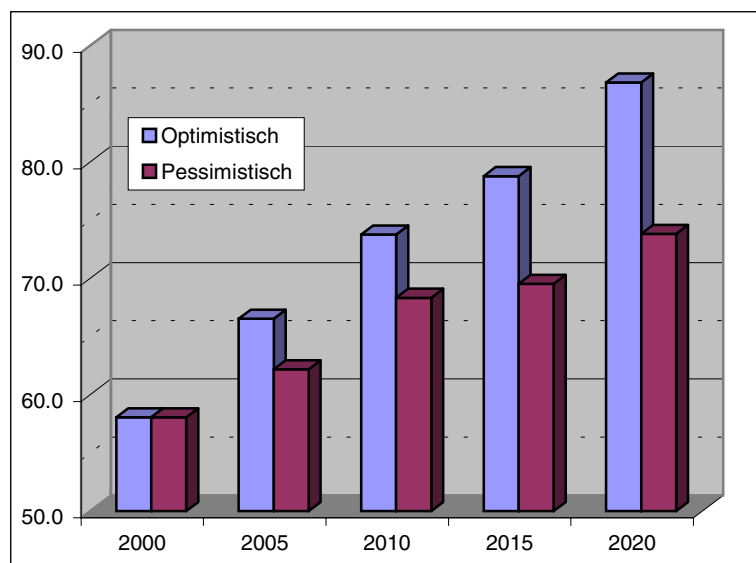
Verschrottungsraten (der Prozentsatz des gesamten Fahrzeugbestandes, der in einem jeweiligen Jahr verschrottet wird) haben starken Einfluss auf Fahrzeugumsätze.

So lange der Fahrzeugbestand zunimmt, ist klar, dass alle verschrotteten Fahrzeuge ersetzt werden. Die Verschrottungsraten hängen von kurzfristigen Konjunkturschwankungen ab. Bei einer Rezession oder einer Krise behalten Personen und Geschäfte ihre Fahrzeuge in der Regel länger, und wenn sich die Wirtschaftslage bessert, kaufen sie neue.

Aus den Pemberton-Daten geht hervor, dass die Verschrottungsraten im Jahre 2000 erheblich höher waren als 1990 (einem Rezessionsjahr in Nordamerika). Infolgedessen geht unser optimistisches Szenario davon aus, dass Verschrottungsraten weiter steigen, jedoch nicht ganz so rasch wie zwischen 1990 und 2000.¹⁷ Unser pessimistisches Szenario geht von geringen Rückgängen in den Jahren 2005 und 2015 und geringen Zunahmen in den Jahren 2010 und 2020 aus. Die optimistischen Werte liegen in der Regel über den bisherigen Werten, während die pessimistischen in etwa auf dem bisherigen Durchschnitt liegen (d.h. nicht sehr pessimistisch).

Diagramm 5.5
Optimistische und
pessimistische
Umsatzprognosen
(2000-2020, in %)

Quelle: Pemberton (Daten), IMB
(Prognose)



**Eine wachsende
Bevölkerung bedeutet
mehr potentielle
Fahrzeugbesitzer**

Unser optimistisches Szenario geht davon aus, dass die direkten Projektionen des **Bevölkerungswachstumstrends** der letzten 30 Jahre für das Jahr 2020 eine Bevölkerung von 7,7 Milliarden ergeben.¹⁸ Das Bevölkerungswachstum verlangsamt sich jedoch, und deshalb verwenden wir für unser „pessimistisches“ Szenario den Trend der letzten 20 Jahre. Das bedeutet für 2020 rund 247 Millionen Menschen weniger als unsere optimistischen Projektionen. Ein langsames Bevölkerungswachstum wäre wünschenswert, doch seine Auswirkung auf die Fahrzeugumsätze wäre negativ.

Aufgrund der Trends bei den oben genannten drei Faktoren können

¹⁷ Wir haben keine lineare Projektion des Trends 1990-2000 verwendet, denn für Autos hätte das erheblich höhere Verschrottungsraten als die bisherigen Werte ergeben, die unserer Auffassung nach zu „optimistisch“ waren.

¹⁸ Diese Projektion entspricht ziemlich genau der Bevölkerungsprojektion der ursprünglichen Pemberton-Prognose.

wir eine langfristige Prognose machen. Erstens schätzen wir den Fahrzeugbestand für künftige Jahre aufgrund der Trends beim Autobesitz. Dann berechnen wir die Zunahme von einem Jahr zum nächsten, um die „neue Fahrzeugnachfrage“ zu ermitteln. Dann fügen wir die Anzahl der verschrotteten Fahrzeuge hinzu, die ersetzt werden müssen.¹⁹

5.3 Der Umsatztrend bis 2020

Optimistische Projektion: Umsatz steigt wie bisher

Diagramm 5.1 zeigt, wie unsere optimistische Projektion zu den früheren Daten passt. Bis zum Jahr 2020 werden die dem Trendniveau entsprechenden Fahrzeugumsätze vermutlich rund 87 Millionen erreichen. Das wären 29 Millionen Fahrzeuge mehr die 58 Millionen, mit deren Verkauf in diesem Jahr (2000) gerechnet wird. Die 58 Millionen sind Teil der Pemberton-Prognose, entsprechen jedoch ziemlich genau den Umsätzen von 57,5 Millionen, die wir auf der Grundlage von Teiljahresdaten für das Jahr 2000 schätzen (siehe Kapitel 2 dieses Berichts). Folglich nehmen wir das als Grundlage unserer langfristige Prognose.

Der prognostizierte Umsatz für 2020 liegt um 49,5% höher als die gegenwärtigen Umsätze. Der Umsatz in den 20 Jahren bis 2000 stieg um 51,1%. Deshalb sieht unser optimistisches Szenario eine Umsatzsteigerung wie in den letzten 20 Jahren zu einer Rate von rund 2% im Jahr vor.

Doch die Produktivität nimmt stärker zu als die Umsätze, und die Beschäftigung sinkt

In Kapitel 4 haben wir vom Beschäftigungswachstum gesprochen und sind zu dem Schluss gekommen, dass die Aussichten im allgemeinen negativ sind. Es sollte hier hinzugefügt werden, dass unsere Prognose langfristig vermutlich richtig ist. Die Produktivitätssteigerung in der Fahrzeugbauindustrie wird vermutlich das Wachstum von 2% übersteigen, das in unserem optimistischen Szenario projiziert ist. Deshalb liegt die Schlussfolgerung nahe, dass die Beschäftigung zurückgehen wird.

Pessimistische Projektionen: Umsätze steigen um knapp über 1% im Jahr

Unser **pessimistisches Szenario** prognostiziert für 2020 Fahrzeugumsätze von nur 74 Millionen – lediglich 16 Millionen mehr als im Jahre 2000. Das wäre eine jährliche Wachstumsrate von nur 1,2%. Eine langsameres Bevölkerungswachstum verringert die Umsätze um rund 4,7 Millionen Fahrzeuge, und eine langsamere Zunahme des Fahrzeugbesitzes und niedrigere Verschrottungsraten machen die übrige Differenz von 13 Millionen Fahrzeugen gegenüber dem optimistischen Szenario aus.

Bisher waren die Zuwachsraten wesentlich höher, als wir prognostiziert haben: 6,6% in den sechziger Jahren und 2,8% in den siebziger und den achtziger Jahren. Das war die Zeit, in der die Automobilmärkte in Westeuropa, Nordamerika und Japan jung waren und Millionen Menschen erstmals Autos kauften.

¹⁹ Verschrottete Fahrzeuge = Fahrzeugbestand x Verschrottungsrate = Ersatz-Umsätze.

**Tabelle 5.3 IMB-Prognose der Zunahme von Fahrzeugumsätzen
(1980-2000 tatsächlich)**

	Insgesamt				pro Jahr	
	1980-00	2000-20	1980-00	2000-20	1980-00	2000-20
	(in Millionen)		(in Prozenten)		(in Prozenten)	
Autos - optimistisch	10.7	16.2	37.3	41.1	1.6	1.7
pessimistisch	10.7	8.0	37.3	20.3	1.6	0.9
Lkw - optimistisch	9.0	12.6	91.3	67.1	3.3	2.6
pessimistisch	9.0	7.8	91.3	41.5	3.3	1.8
Total -- optimistisch	19.6	28.8	51.1	49.5	2.1	2.0
pessimistisch	19.6	15.8	51.1	27.1	2.1	1.2

Quelle: Pemberton (Data), IMB (Prognose)

Bei der pessimistischen Prognose liegt das Wachstum nur geringfügig unter dem tatsächlichen Wachstum in den neunziger Jahren

In den neunziger Jahren sank die Wachstumsrate auf 1,4% – nur die Hälfte des vorausgegangenen Jahrzehnts. Das lässt sich teilweise damit erklären, dass die Märkte in den Industrieländern gesättigt sind, aber auch durch eine Reihe von Wirtschaftskrisen. Die japanische Seifenblase platzte Ende der achtziger Jahre, was eine Zeit der Stagnation einleitete, die jetzt endlich zu Ende gehen könnte. Die US-Wirtschaft begann die neunziger Jahre mit einer Rezession, die westeuropäischen Volkswirtschaften folgten bald darauf nach, und in Mexiko, Südamerika und Asien ist es in den neunziger Jahren ebenfalls zu Krisen gekommen.

Einige dieser Entwicklungen waren Teil des „normalen“ Konjunkturverhaltens der Marktwirtschaften, doch andere sind auf die weitergehende Deregulierung der Finanzmärkte und die sich daraus ergebende Explosion der Spekulation zurückzuführen. Diese Instabilität wird vermutlich weitergehen und sogar noch zunehmen. Eine auf den Finanzmärkten beginnende weltweite Wirtschaftskrise lässt sich für die nächsten 20 Jahre nicht ausschließen.. Manche halten sie sogar für wahrscheinlich. *Es muss jedoch unterstrichen werden, dass eine solche weltweite Wirtschaftsrezession in unseren Annahmen nicht vorgesehen ist.*

5.4 Ist die IMB-Prognose zu konservativ?

Einige längerfristige Prognosen sind wesentlich höher als die des IMB

Viele langfristige Prognosen prognostizieren für 2020 wesentliche höhere Fahrzeugumsätze als der IMB. So sagt die Pemberton-Prognose, deren Daten über frühere Umsätze wir verwenden, für 2020 Umsätze von 102,6 Millionen Fahrzeugen voraus, das sind rund 15 Millionen mehr als die optimistische Prognose des IMB.

Andere Prognosemodelle mögen ausgefeilter sein als unsere, doch *wenn wir von Annahmen ausgehen, die den Bevölkerungs-, Besitz- und Verschrottungsraten zum Beispiel der Pemberton-Prognose entsprechen, kommt unser Modell zu den gleichen Ergebnissen.* Der Unterschied liegt folglich in unseren Annahmen.

Die IMB-Prognose geht vom Trendwachstum beim Fahrzeugbesitz aus

Bei der optimistischen Prognose des IMB wird angenommen, dass der Fahrzeugbestand pro 1000 Personen in den Jahren 2000 bis 2020 um durchschnittlich 0,61% im Jahr zunimmt, was der exponentielle Trend ist. Die Pemberton-Prognose hingegen zeigt eine

Zunahme der Besitzrate um 0,81%, was über 30% höher ist als die IMB-Zahl. In einem Zeitraum von 20 Jahren ergeben solche Unterschiede bei den Raten einen erheblichen Unterschied der Endergebnisse.

Das BIP nimmt weltweit vermutlich nicht um mehr als das Doppelte der letzten 20 Jahre zu

Vielleicht liegt es am starken BIP-Wachstum, dass die Pemberton-Prognose in Bezug auf das künftige Wachstum des Fahrzeugbesitzes, das zusammen mit der Fahrzeugprognose vorausgesagt wird, so optimistisch ist, nämlich in den Jahren 2000 bis 2020 um durchschnittlich 2,47% im Jahr. Ein hohes BIP-Wachstum würde steigende Pro-Kopf-Einkommen bedeuten, was zu mehr Fahrzeugkäufen führen könnte. Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass die aktuellen Trends zu stärkerer Einkommensungleichheit die Einkommenszuwächse derer einschränken, die am ehesten neue Fahrzeuge kaufen würden.

Unser eigentliches Problem bei der genannten BIP-Projektion besteht jedoch darin, dass die BIP-Daten für die letzten 20 Jahre eine Wachstumsrate von 1,03% ausweisen. Es ist möglich, unserer Auffassung nach jedoch nicht wahrscheinlich, dass sich die durchschnittliche BIP-Wachstumsrate mehr als verdoppeln wird.

Der IMB geht davon aus, dass die Zunahme der Verschrottungsraten im Rahmen der bisherigen Entwicklung bleibt

Andere bedeutende Faktoren, die die IMB-Prognose nach unten revidieren, sind niedrigere Verschrottungsraten. Wie bereits angeführt, hängen diese Raten von Konjunkturschwankungen ab. Die höchste bisherige Rate für Autos, wie sie in den Pemberton-Daten ausgewiesen ist, liegt bei 5,9% (1980), doch in der Pemberton-Prognose erreichen die Verschrottungsraten im Jahre 2005 6,4% und steigen bis 2020 auf 7,7%. Die Situation ist ähnlich für Nutzfahrzeug-Verschrottungsraten. (Siehe *Car Pemb* und *CV Pemb* in Diagramm 5.4).

Auch hier könnten stark steigende Einkommen zu der Erwartung führen, dass Einzelpersonen und Geschäfte rascher ihre Fahrzeuge loswerden, doch der IMB geht davon aus, dass die Autoverschrottungsraten zwar fast so rasch steigen wie in den neunziger Jahren, dass sie jedoch nur geringfügig die bisherigen Höchstwerte übersteigen.. Unsere Nutzfahrzeug-Verschrottungsraten sind ähnlich beschaffen.

6. Anhang

6.1 Anmerkung zu Daten

Klassifizierungen der Fahrzeuge

Bei Umsatz- und Produktionsdaten gibt es etliche Probleme mit Begriffsbestimmungen, besonders bei Nutzfahrzeugen. In manchen Fällen werden Fahrzeuge mit Vierradantrieb, Sportnutzfahrzeuge, „Personentransporter“ oder Leichtlast/Nutzfahrzeuge als Automobile eingestuft. In den Statistiken mancher Länder zählen zu Nutzfahrzeugen nur „Schwerlastwagen“ und eventuell auch „Busse“, in anderen hingegen gehören manche leichte Nutzfahrzeuge dazu.

Datenquellen

Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen für frühere Jahre (1995-1999) sind in erster Linie der Datenbank der Economist Intelligence Unit (EIU) entnommen und beruhen somit auf der Kategorisierung der EIU. In manchen Fällen wurden diese durch Zahlen des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) ergänzt.

Prognosen

Prognosen für alle bedeutenden Herstellerländer werden vom IMB auf der Grundlage von Umsatz- und Produktionszahlen vorgenommen, die im Monat Juli vorlagen. Für Länder, für die keine Daten für das laufende Jahr vorliegen, werden EIU-Prognosen (manchmal je nach allgemein vorliegenden Berichten angepasst) verwendet.

Umsätze

Was im Bericht als „Umsätze“ angegeben ist, sind in den meisten Ländern in Wirklichkeit „Registrierungen“ neuer Fahrzeuge. Für manche Länder liegen nur „Binnenumsätze/-registrierungen“ vor, was importierte Fahrzeuge ausschließt. Für manche Länder liegen keine Umsatz- oder Registrierungsdaten vor. In den Gesamtzahlen für Regionen und die Welt sind deshalb auch Schätzungen enthalten.

Produktion

Die Daten für 1999 sollten als vorläufige Schätzungen betrachtet werden, die sich vermutlich noch ändern. Für viele Länder werden Produktionsdaten langsamer aktualisiert als Umsatzzahlen. Das bedeutet, dass Zahlen für das letzte volle Jahr Schätzungen sein können, die auf Teiljahresdaten beruhen und sich noch ändern können.

Das Problem der Doppelzählung entsteht, wenn die in einem Land produzierten Fahrzeugteile in einem Bausatz verpackt und zur Montage in einem anderen Land exportiert werden. Häufig wird eine solche Produktion in beiden Ländern gezählt, daher der Begriff Doppelzählung. In der Regel, aber nicht immer, erfolgen solche Bausatz-Exporte innerhalb einer Region, jedenfalls sind sie einer der Gründe, warum die Gesamtzahlen für die Welt und für Regionen nicht der Summe der Produktion in einzelnen Ländern entsprechen.

6.2 Autos und Lastwagen Umsatz und Produktion

Tabelle 6.1 Umsatz von Autos und Lastwagen nach Regionen (in Tausend)

	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
Autos								
Welt	33,535	35,199	36,161	35,081	37,165	38,843	39,044	40,040
Westeuropa	12,021	12,790	13,408	14,331	15,049	15,200	14,737	14,927
NAFTA	9,424	9,390	9,333	9,357	10,023	10,659	10,313	10,198
Südamerika	1,898	1,938	2,215	1,768	1,395	1,643	1,897	2,223
Japan	4,444	4,669	4,492	4,093	4,154	4,279	4,480	4,611
Asien-Pazifik*	3,267	3,533	3,599	2,468	3,333	3,764	4,220	4,494
Osteuropa	1,409	1,729	1,906	1,820	1,900	1,953	2,016	2,167
Übrige Welt	1,072	1,150	1,208	1,244	1,311	1,345	1,380	1,420
Lastwagen								
Welt	15,251	16,035	16,152	15,872	17,547	18,671	19,416	19,818
Westeuropa	1,528	1,647	1,766	1,958	2,118	2,194	2,202	2,137
NAFTA	7,056	7,623	8,086	8,671	9,636	10,130	10,247	10,155
Südamerika	485	558	590	567	404	467	542	630
Japan	2,404	2,392	2,233	1,781	1,707	1,775	1,917	2,038
Asien-Pazifik*	2,850	2,830	2,450	2,050	2,830	3,171	3,523	3,800
Osteuropa	310	360	395	405	420	484	515	569
Übrige Welt	618	625	632	440	432	450	470	490

* Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien

Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

Tabelle 6.2 Produktion von Autos und Lastwagen nach Regionen (in Tausend)

	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000e	2001	2002
Autos	in Tausend					in Tausend		
Weltweit**	33,735	35,361	37,386	35,851	37,175	39,312	39,785	40,420
Westeuropa	13,180	13,365	14,166	14,214	14,345	14,811	14,844	15,009
NAFTA	8,361	8,147	8,103	8,001	8,255	8,628	8,615	8,733
Südamerika	1,529	1,739	2,055	1,675	1,369	1,692	1,866	2,199
Japan	7,612	7,864	8,492	8,056	8,100	8,698	8,624	8,329
Asien-Pazifik*	3,667	4,071	4,197	3,445	4,644	4,898	5,175	5,360
Osteuropa	1,779	1,863	2,123	2,200	2,200	2,323	2,391	2,521
Übrige Welt	93	96	100	110	112	113	120	120
Lastwagen								
Weltweit	15,250	16,005	15,767	15,523	16,634	17,983	18,413	18,576
Westeuropa	1,750	1,827	1,750	2,118	1,927	2,075	2,079	2,020
NAFTA	6,903	7,245	7,683	7,800	9,283	9,897	9,787	9,498
Südamerika	392	409	535	520	366	467	559	677
Japan	2,585	2,482	2,484	1,994	1,795	1,874	2,026	2,148
Asien-Pazifik*	2,650	3,050	2,279	2,036	2,226	2,600	2,841	3,093
Osteuropa	235	215	245	253	212	225	242	261
Übrige Welt	736	777	791	802	825	845	880	880

* Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien

Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

** ohne geschätzte Doppelzählung NB: Tatsächliche Daten könnten einige Schätzungen enthalten.

Tabelle 6.3 Autoumsätze nach Ländern (in Tausend)

Länder	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Westeuropa								
Deutschland	3,314.1	3,496.3	3,528.2	3,740.3	3,787.8	3,333.2	3,287.6	3,452.0
Italien	1,731.4	1,732.2	2,411.9	2,364.2	2,349.2	2,208.2	2,119.9	2,225.9
VK	1,945.4	2,025.5	2,170.7	2,247.4	2,197.6	2,219.6	2,130.8	2,173.4
Frankreich	1,930.5	2,132.1	1,713.0	1,943.6	2,148.4	2,792.9	2,737.1	2,652.4
Spanien	834.4	910.9	1,014.1	1,191.0	1,408.1	1,500.0	1,500.0	1,425.0
Niederlande	446.4	473.5	478.3	543.1	611.8	581.2	540.5	568.7
Belgien	358.9	397.4	396.2	452.1	489.6	489.6	448.0	458.4
Schweiz	268.0	272.2	270.6	300.4	317.9	302.0	286.7	291.8
Österreich	279.6	307.7	275.0	295.6	315.1	302.5	282.3	272.3
Schweden	169.8	180.2	225.3	253.4	295.2	295.2	289.2	292.1
Portugal	201.5	217.9	213.4	248.4	273.2	256.8	247.0	256.8
Griechenland	125.4	139.6	162.3	179.0	261.7	301.0	270.9	270.9
Irland	86.9	115.1	136.7	145.7	174.2	226.5	226.5	219.7
Dänemark	135.7	142.3	152.6	158.1	142.3	113.9	109.7	118.1
Finnland	79.9	95.8	104.5	125.8	136.3	136.3	126.6	112.0
Norwegen	90.5	125.0	127.7	118.0	101.1	101.1	99.1	101.1
Luxemburg	23.2	26.7	27.8	32.1	40.4	40.4	35.2	36.9
NAFTA								
USA	8,653.4	8,528.1	8,289.5	8,186.1	8,750.0	9,187.5	8,728.1	8,553.5
Kanada	672.8	660.8	739.9	745.5	810.7	891.7	936.3	955.8
Mexiko	114.7	200.1	303.5	430.2	463.6	579.4	649.0	688.7
Japan	4,443.9	4,668.7	4,492.0	4,093.1	4,154.1	4,278.7	4,480.1	4,610.9
Asien-Pazifik*								
Südkorea	1,149.4	1,238.9	1,151.3	568.1	910.7	1,065.5	1,232.7	1,326.7
Indien	360.9	431.1	470.8	482.5	665.8	720.0	780.0	820.0
China	460.9	440.8	506.2	526.0	570.4	616.0	659.2	698.7
Australien	488.4	492.1	540.4	584.4	407.5	510.0	565.0	570.0
Taiwan	413.3	359.5	355.4	360.1	323.5	345.0	380.0	390.0
Malaysia	225.0	275.7	307.9	137.7	245.0	280.0	310.0	330.0
Thailand	160.8	174.4	132.1	46.4	66.6	115.0	155.0	185.0
Neuseeland	65.7	64.4	58.5	54.2	58.2	57.0	58.5	59.0
Philippinen	71.2	89.0	73.4	33.2	27.6	35.0	50.0	70.0
Indonesien	37.9	43.9	73.2	13.3	11.0	20.0	30.0	45.0
Südamerika								
Brazilien	1,144.4	1,405.2	1,544.6	1,195.9	1,001.1	1,141.2	1,336.7	1,581.0
Argentinien	279.8	299.2	321.4	322.0	274.0	306.9	338.7	381.0
Venezuela	46.5	36.8	109.0	108.4	60.4	63.4	69.7	82.8
Osteuropa								
Russia	790.0	810.0	835.1	845.0	870.0	913.5	959.2	1,052.2
Poland	265.0	374.6	478.0	520.5	640.2	617.8	624.0	655.2
Tschech. Rep.	113.9	158.5	173.2	141.2	146.2	140.3	137.5	151.3
Ungarn	69.1	74.3	79.8	104.1	129.9	149.3	156.8	161.5
Slowak. Rep.	24.8	74.9	62.3	68.9	62.1	60.9	63.9	69.0
Slowenien	61.3	60.1	60.8	67.3	60.0	71.4	75.0	78.0
Sonstige								
Südafrika	236.6	249.9	239.8	203.8	189.4	210.0	225.0	235.0

* Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

NB: Länder in der Reihenfolge der Daten von 1999. Tatsächliche Daten könnten einige Schätzungen enthalten

Tabelle 6.4 Autoproduktion nach Ländern (in Tausend)

Länder	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Westeuropa								
Deutschland	4,360.2	4,539.6	4,678.0	5,348.1	5,309.2	5,100.0	4,960.0	5,100.0
Frankreich	1,890.0	2,087.5	2,258.8	2,603.0	2,675.9	2,890.0	2,947.8	2,888.8
Spanien	1,958.8	1,941.7	2,010.3	2,216.4	2,208.7	2,341.2	2,438.7	2,487.5
VK	1,532.1	1,686.1	1,698.0	1,748.3	1,786.6	1,822.4	1,785.9	1,750.2
Italien	1,422.4	1,318.0	1,562.9	1,378.1	1,410.3	1,400.0	1,370.0	1,350.0
Belgien	1,168.4	1,144.1	1,005.0	951.2	917.5	1,009.3	1,090.0	1,144.5
Schweden	387.7	367.8	375.7	368.3	385.0	370.0	410.0	420.0
Niederlande	100.4	145.2	197.2	243.0	265.0	255.0	220.0	250.0
Portugal	73.2	152.6	186.0	181.4	na	na	na	na
Österreich	59.2	97.4	97.8	91.3	na	na	na	na
Finnland	21.4	28.6	33.7	31.1	na	na	na	na
NAFTA								
USA	6,356.9	6,083.2	5,922.2	5,555.8	5,632.1	5,744.8	5,629.9	5,685.6
Kanada	1,350.9	1,284.9	1,376.9	1,488.6	1,629.4	1,629.4	1,629.4	1,681.9
Mexiko	699.3	797.7	854.8	952.9	993.8	1,142.8	1,244.8	1,252.9
Japan	7,612.4	7,863.8	8,492.1	8,055.7	8,100.2	8,586.2	8,513.3	8,221.9
Asien-Pazifik*								
Südkorea	2,003.1	2,264.7	2,308.5	1,625.1	2,361.7	2,409.0	2,460.2	2,521.7
Indien	388.5	472.5	486.1	498.6	634.8	750.0	790.0	840.0
China	320.6	381.5	481.7	507.0	565.4	633.2	696.5	752.3
Malaysia	247.2	293.9	320.0	136.0	249.0	303.0	326.0	340.0
Australien	312.1	327.9	312.0	356.7	321.0	312.0	356.7	321.0
Taiwan	282.0	265.0	269.6	293.1	280.0	285.0	270.0	260.0
Thailand	135.0	146.6	116.5	32.0	70.0	94.5	139.0	170.3
Philippinen	77.5	94.3	71.8	43.6	21.6	30.2	44.7	56.1
Indonesien	31.6	32.3	27.4	9.5	10.0	18.0	25.0	30.0
Südamerika								
Brazilien	1,302.8	1,458.6	1,679.6	1,254.0	1,102.4	1,322.9	1,465.8	1,750.5
Argentin	226.7	269.4	366.5	353.1	224.8	303.5	327.8	364.2
Venezuela	44.1	34.8	83.3	73.3	42.7	47.0	52.4	60.5
Osteuropa								
Russland	834.9	867.3	984.0	836.5	904.2	931.4	959.3	1,007.3
Poland	364.1	442.3	519.8	555.0	640.0	627.2	639.7	658.9
Tschech. Rep.	193.3	240.0	321.5	373.3	330.0	330.0	336.6	373.6
Slowak. Rep.	19.7	30.1	40.9	144.7	160.0	160.0	171.2	188.3
Ungarn	51.0	63.0	76.7	88.0	112.7	129.6	136.1	140.2
Slowenien	87.5	89.2	96.0	126.4	105.0	115.5	117.8	120.2
Sonstige								
Türkei	233.4	207.8	242.8	239.9	222.0	295.3	324.8	341.1

* Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien

Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

NB: Länder in der Reihenfolge der Daten von 1999. Tatsächliche Daten können einige Schätzungen enthalten.

Tabelle 6.5 Lastwagenumsätze nach Ländern (in Tausend)

Länder	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Westeuropa								
Frankreich	357.8	378.0	355.2	398.6	429.1	450.5	459.5	453.6
Spanien	185.4	202.7	242.4	280.1	344.7	355.1	355.1	340.9
Deutschland	260.5	249.2	263.9	295.9	324.9	324.9	318.4	305.7
VK	249.9	256.9	274.2	294.2	288.1	296.7	296.7	290.8
Italien	147.7	152.9	157.6	180.0	196.3	212.0	217.3	212.0
Portugal	70.2	88.6	108.7	124.3	134.8	148.3	154.2	151.1
Niederlande	66.2	84.1	96.4	114.8	116.7	117.9	114.3	106.3
Belgien	45.8	48.2	57.1	63.1	72.7	69.8	66.3	66.3
Irland	16.3	19.3	23.2	31.4	38.6	42.5	44.2	42.6
Dänemark	30.7	32.1	35.3	34.4	37.2	38.3	37.9	35.6
Österreich	29.2	29.9	30.9	34.6	35.6	36.6	36.6	35.9
Schweden	14.8	21.0	25.7	30.6	35.3	36.7	37.1	35.6
Norwegen	38.0	36.8	34.2	33.6	33.0	35.3	36.4	34.9
Schweiz	20.1	20.5	21.6	21.6	25.6	27.6	28.2	27.5
Griechenland	5.6	10.6	16.7	18.1	23.9	24.5	24.0	22.0
Finnland	10.6	13.1	16.5	19.5	19.9	18.0	16.0	15.0
Luxemburg	7.8	2.2	2.4	2.8	3.6	3.7	3.7	3.5
NAFTA								
USA	6,518.7	6,970.0	7,247.2	7,841.0	8,729.6	9,166.1	9,257.7	9,165.2
Kanada	465.2	518.9	654.3	644.4	690.4	704.2	704.2	690.2
Mexiko	71.9	133.8	182.2	213.1	216.1	259.3	285.2	299.5
Japan	2,421.1	2,409.0	2,233.0	1,781.1	1,707.1	1,775.4	1,916.6	2,037.7
Asien-Pazifik*								
China	1,131.4	1,072.1	1,109.7	1,115.3	1,277.1	1,430.3	1,573.3	1,652.0
Südkorea	406.5	405.2	361.6	211.8	362.3	414.1	434.0	455.1
Australien	152.9	158.0	182.1	223.3	244.2	234.8	244.0	241.5
Indien	223.5	267.2	230.8	122.3	156.8	203.0	213.2	214.6
Thailand	408.9	414.0	231.1	97.7	151.7	181.8	231.5	278.7
Indonesien	346.5	293.5	319.0	55.5	114.5	141.4	192.9	278.7
Taiwan	129.1	102.3	117.3	113.9	108.0	111.1	115.7	116.1
Malaysia	60.8	89.1	96.9	25.5	51.0	65.7	79.1	85.5
Philippinen	53.4	74.0	64.7	43.6	45.8	58.6	72.3	83.6
Neuseeland	14.9	14.7	12.9	11.8	14.0	13.1	14.5	13.9
Südamerika								
Brazilien	326.5	325.3	334.4	300.0	226.2	278.2	329.7	391.6
Argentinien	48.2	76.9	104.9	133.4	106.1	84.9	92.3	103.3
Venezuela	42.3	30.2	68.8	67.4	37.4	43.0	49.9	53.4
Osteuropa								
Russland	149.0	136.6	192.0	189.6	164.0	169.6	183.2	197.8
Poland	31.9	50.8	55.3	51.4	65.0	70.0	76.7	89.0
Tschech. Rep.	26.3	57.3	37.2	56.0	na	na	na	na
Ungarn	13.2	13.5	18.7	27.7	27.0	28.6	32.1	35.9
Slowak. Rep.	4.5	5.9	7.3	8.0	na	na	na	na
Slowenien	4.3	4.2	4.5	5.0	5.0	6.0	na	na
Sonstige								
Südafrika	139.6	143.1	127.1	110.6	106.4	107.7	120.5	130.0

** Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien

Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

NB: Länder in der Reihenfolge der Daten von 1999. Tatsächliche Daten können einige Schätzungen enthalten.

Tabelle 6.6 Lastwagenproduktion nach Ländern (in Tausend)

Länder	Tatsächliche Daten					Prognosen		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Westeuropa								
Spanien	375.0	470.6	551.8	609.7	470.6	499.2	499.2	479.3
Deutschland	307.1	303.3	344.9	378.7	378.3	389.7	381.9	366.6
Frankreich	288.0	303.1	312.4	341.5	359.8	389.2	396.9	391.8
Italien	244.9	227.4	253.6	290.4	290.8	323.5	331.6	323.5
VK	233.0	238.3	237.7	227.4	185.9	197.2	197.2	193.3
Schweden	102.5	95.4	126.8	114.5	108.6	116.4	117.5	112.8
Belgien	104.2	89.9	96.3	114.0	98.9	97.8	92.9	92.9
Portugal	85.7	80.5	81.2	89.6	na	na	na	na
Niederlande	17.2	17.9	20.4	20.0	19.0	19.8	19.2	17.8
Österreich	9.2	8.7	10.2	11.9	na	na	na	na
Finnland	0.6	0.4	0.4	0.5	na	na	na	na
NAFTA								
USA	5,634.7	5,749.4	6,192.2	6,379.7	7,423.4	7,720.4	7,566.0	7,263.3
Kanada	1,052.2	1,109.0	1,192.0	1,044.2	1,377.1	1,446.0	1,388.1	1,332.6
Mexiko	235.6	421.6	468.4	464.9	482.6	603.3	707.3	780.1
Japan	2,585.0	2,482.0	2,483.6	1,994.0	1,795.3	1,850.0	2,000.0	2,120.0
Asien-Pazifik*								
China	1,114.2	1,074.7	1,076.3	1,120.7	1,265.0	1,391.5	1,502.8	1,592.9
Südkorea	523.3	548.0	509.8	326.4	481.4	520.0	560.0	590.0
Thailand	398.2	359.8	250.1	126.1	184.0	272.5	321.0	423.0
Indien	240.7	289.6	260.0	129.2	168.5	200.0	220.0	230.0
Taiwan	124.5	101.2	113.0	117.0	108.0	108.0	100.0	85.0
Malaysia	57.1	76.9	89.0	17.5	45.3	60.8	73.2	83.0
Philippinen	29.5	45.7	50.3	35.2	37.9	40.6	41.3	42.5
Indonesien	347.7	290.2	334.0	40.0	30.0	60.0	80.0	110.0
Australien	17.0	15.0	16.0	18.0	16.0	16.0	18.0	19.0
Südamerika								
Brazilien	331.5	345.8	387.8	331.6	241.2	289.4	350.4	438.7
Argentin	58.8	43.7	79.8	104.9	80.1	116.1	137.2	158.4
Venezuela	52.3	36.4	69.6	62.4	35.9	41.3	47.7	51.4
Osteuropa								
Russland	188.8	173.8	192.0	189.6	164.0	169.6	179.8	190.6
Poland	30.6	43.9	64.1	60.5	65.0	58.3	61.8	67.3
Tschech. Rep.	24.4	33.8	48.7	38.5	32.5	33.4	38.9	45.5
Slowenien	na	0.9	na	na	na	na	na	na
Ungarn	2.0	1.7	1.8	2.3	1.4	2.1	2.2	2.4
Slowak. Rep.	2.9	2.0	1.5	0.8	na	na	na	na
Sonstige								
Türkei	49.0	69.0	101.6	165.1	102.9	90.0	88.0	90.0

** Asien-Pazifik ohne Japan, einschl. Ozeanien

Quelle: EIU (tatsächlich), IMB (Prognose)

NB: Länder in der Reihenfolge der Daten von 1999. Tatsächliche Daten können einige Schätzungen enthalten.