

Jürgens, Ulrich

Article

Weltautomobilindustrie: Entwicklungstendenzen und Perspektiven für die "Dritte Welt"

Entwicklungspolitische Korrespondenz (EPK)

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Jürgens, Ulrich (1989) : Weltautomobilindustrie: Entwicklungstendenzen und Perspektiven für die "Dritte Welt", Entwicklungspolitische Korrespondenz (EPK), Gesellschaft für Entwicklungspolitische Bildungsarbeit e.V, Hamburg, Vol. 20, Iss. 3, pp. 4-7

This Version is available at:
<http://hdl.handle.net/10419/111982>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



WZB-Open Access Digitalisate

WZB-Open Access digital copies

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB). Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Bibliothek und wissenschaftliche Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
E-Mail: bibliothek@wzb.eu

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)
Library and Scientific Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
e-mail: bibliothek@wzb.eu

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**. More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

Weltautomobil- industrie

Entwicklungstendenzen und Perspektiven für die „Dritte Welt“

Die kolumbianische Regierung hat, wie die Fachpresse berichtet, soeben eine amerikanische Consultingfirma beauftragt, das Land beim Aufbau einer weltmarktfähigen Automobilindustrie zu beraten. Auch für die Entwicklungsstrategie vieler anderer Länder der Dritten Welt für die 90er Jahre spielt die Automobilindustrie eine Schlüsselrolle. Für die 80er Jahre gilt allerdings, daß die Dritte Welt wenig Anteil hatte an den großen Modernisierungs- und Umstrukturierungsprojekten der Branche. Entgegen

sehr schwache Konkurrenzposition innehatten.

Der Anteil der Entwicklungsländer an der Weltautomobilproduktion ist in den 80er Jahren noch gesunken und liegt nun bei wenig über 10 Prozent der Weltproduktion. Diese Zahl verdeckt allerdings stark gegenläufige Entwicklungen: Dem Rückgang und der Stagnation der Automobilindustrie in Lateinamerika steht ihre explosionsartige Expansion in Südkorea und Taiwan gegenüber. Insgesamt haben die

dukttechnik, Qualität und Markenimage konnten ihren Preis verlangen.

Aber dennoch — auch für die Entwicklungsländer gab es Ansatzpunkte, sich in die „car wars“ der Ersten Welt einzuschalten. Kosten- und Preiskonkurrenz werden angesichts enger werdender Märkte in den 90er Jahren noch an Bedeutung zunehmen. Im folgenden sollen zunächst die in den 80er Jahren erkennbaren Entwicklungsmuster und Strategien der Einbeziehung von Entwicklungsländern in die globale Umstrukturierung der Branche dargestellt werden, um dann auf Chancen und Risiken einer Industriepolitik, die der Automobilindustrie eine Schlüsselrolle zuweist, hinzuweisen. Im Zentrum stehen dabei die Produktion und der Markt von PKW.

Strategien für einen Platz an der Sonne

Es gibt vor allem zwei Ansatzpunkte für solche Strategien: Die Lücke im Angebotsspektrum von PKW, die durch den Trend zum teuren aufgemotzten Auto entstanden ist und das Interesse der Weltkonzerne an Produktionsstandorten in Billiglohnländern selbst, um von ihnen aus ein bestimmtes Produktsegment zu beliefern. Welche Erfahrungen wurden mit diesen Strategien in den 80er Jahren gemacht?

Der Trend zu höherwertigen, aber auch teureren, Fahrzeugen in Westeuropa und Nordamerika wird zwar in den 80er Jahren von den Käufern mitgetragen, dennoch öffnet er offensichtlich eine Angebotslücke im Bereich der Einstiegs- und Billigfahrzeuge. Die großen Konzerne reagierten darauf in Westeuropa und Nordamerika unterschiedlich: Während sie in Westeuropa selbst nach Billigstandorten suchten — und in Spanien hierfür die günstigsten Bedingungen fanden —, um dort ihre Einstiegsfahrzeuge (den Fiesta, den Corsa und den Polo) zu fertigen, verzichteten sie in Nordamerika teilweise oder ganz auf die Eigenproduktion solcher Fahrzeuge.

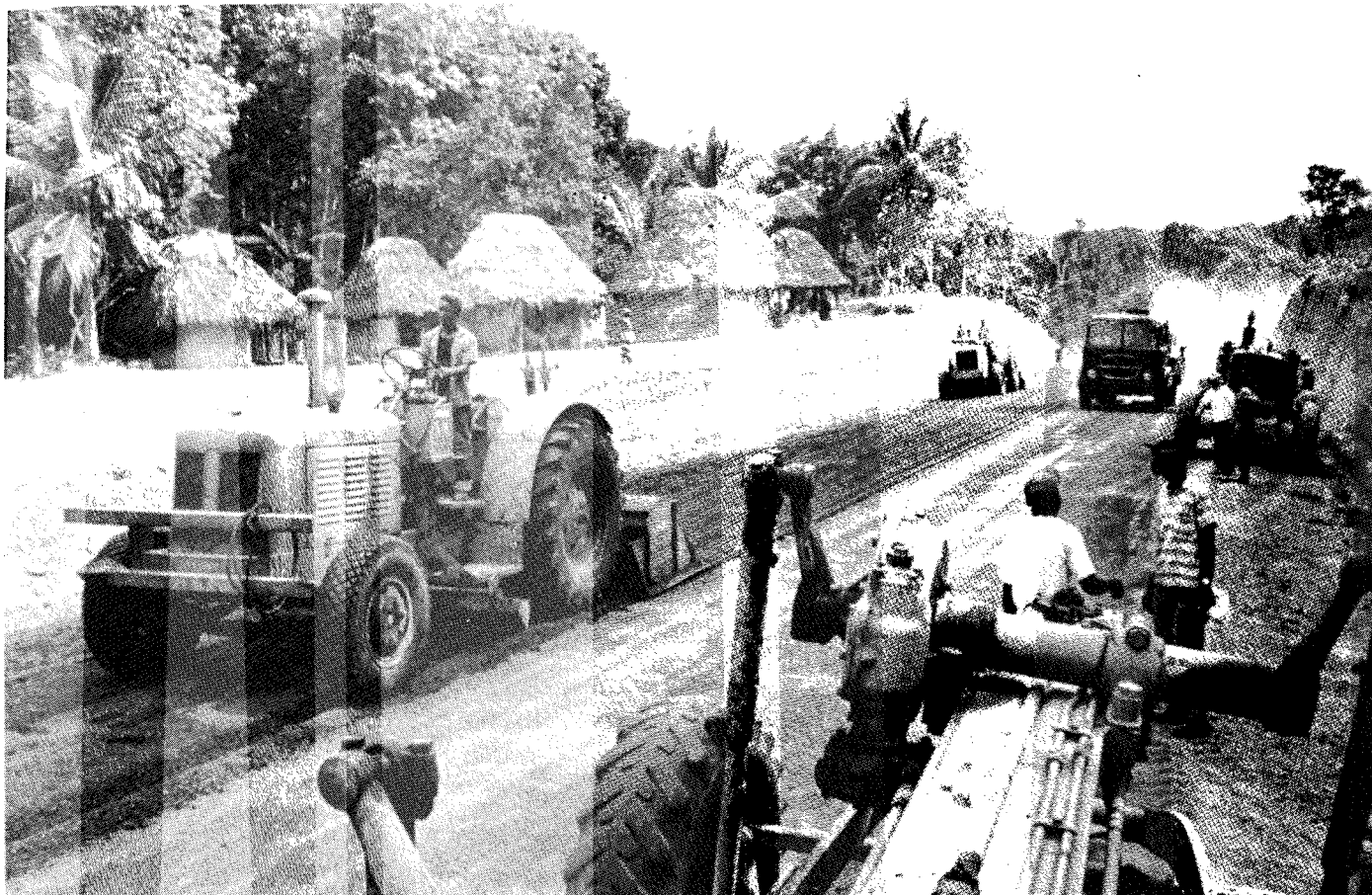
Chrysler war das erste Unternehmen, das aus der Not seiner Finanzknappheit und damit der Unfähigkeit, ein volles Produktspektrum zu entwickeln, auf die Strategie der „gebundenen Importe“ verfiel. Es führte Modelle seines Beteiligungsunternehmens Mitsubishi aus Japan nach Nordamerika ein und verkaufte sie dort als Chrysler-Produkte. Der Erfolg dieser Strategie und die Wechselkursentwicklung mit der Verteuerung des japanischen



Die hohen Ausbildungszahlen zum Kfz-Handwerker spiegeln den Beliebtheitsgrad des Autos wieder. Hier an der Escuela Industrial de la Nacion, La Paz, Bolivien.

vieler Prognosen sahen die 80er Jahre eine Renaissance der Automobilindustrie in der Ersten Welt. Die Zentren dieser Renaissance, Schwerpunkte der Direktinvestitionen und der Gründung neuer Produktionsstandorte waren mit Nordamerika, Großbritannien und Spanien ausgerechnet die Länder, die in den 70er Jahren eine

Entwicklungsländer als Billiglohnstandorte in den Kalkülen der Automobilkonzerne jedoch in dieser Zeit offensichtlich keine große Bedeutung gehabt. Auf den Märkten wurden niedrige Preise und Billigangebote von Automobilen wenig honoriert; die Nachfrage verlagerte sich auf höherwertige und teure Modelle. Pro-



Straßenbau ist Voraussetzung für stärkeren Autoverkehr, vor allem von PKW, in „Dritte-Welt“-Ländern, hier Nigeria.

Yen führten dazu, daß Chrysler in der ersten Hälfte der 80er Jahre bei kaum einem Unternehmen der Dritten Welt und dem Ostblock nicht vorgeschrieben hat, um die Möglichkeiten eines entsprechenden Exportprogrammes zu erörtern. In der Regel erwiesen sich die produkt- und prozeßtechnischen Voraussetzungen als nicht hinreichend — und hier kam die automobilkonzentrierte Entwicklungsstrategie Südkoreas gerade zum richtigen Zeitpunkt. Zwar gelang es Chrysler/Mitsubishi nicht, ihren Kooperationspartner in Südkorea, Hyundai, auf den Status eines bloßen Produktionsunternehmens „i.A.“ (im Auftrag) zu reduzieren. General Motors und Ford gelang dies mit seinen südkoreanischen Kooperationspartnern Daewoo und Kia besser; ihre Produkte werden in Nordamerika als gebundene Importe eingeführt und auch auf anderen Weltmärkten sind ihre Entfaltungsmöglichkeiten begrenzt.

Es entsprach nicht der Interessenlage der Großen Drei, die Bäume ihrer gebundenen Konkurrenten in den Himmel wachsen zu lassen. Vermutlich durch den Fischzug Chryslers angeregt, bildete sich jedoch Mitte der 80er Jahre eine Alternative für die Billigproduzenten der Zwei-

ten und Dritten Welt: In den USA wurde „Global Motors“ gegründet, eines der interessantesten neuen Unternehmen der 80er Jahre, das Anfang 1989 allerdings den Bankrott erklären mußte.

Global Motors bot sich als Generalunternehmer für Billigfahrzeuge in Nordamerika an und es gelang dem Unternehmen in kurzer Zeit, ein Händlernetz aufzubauen, um die zunächst zwei Produktlinien zu vertreiben, die es im Angebot hatte: den Yugo, hergestellt vom jugoslawischen Unternehmen Zastava, und den Saga, hergestellt von dem erst 1985 gegründeten Automobilunternehmen Proton in Malaysia. Mit dem Yugo vermochte das Unternehmen durchaus einen Erfolg zu verbuchen. Mit einem Basispreis von weniger als 5.000 US-Dollar und dem offensiven Verzicht auf High tech-Schnickschnack übertrafen die Verkaufszuwachsraten zeitweise die der deutschen Importmodelle. Abgeschossen von seinem Höhenflug wurde der Yugo durch die Diskussion über seine sicherheitstechnischen Mängel. Der Proton Saga, Derivat eines überholten Mitsubishi-Modells und Produktverwandter des erfolgreichen Hyundai Modells Excel, vermochte die si-

cherheitstechnischen Voraussetzungen für die Importlizenz in die USA gar nicht erst zu erfüllen.

Für das jugoslawische Unternehmen, das nun versucht, die Reste von Global Motors zusammenzuhalten und in eigener Regie weiterzuführen, hat sich diese Episode als außerordentlich verlustreich erwiesen. Auch das malaysische Unternehmen Proton hätte die Affäre ohne massive staatliche Unterstützung kaum überlebt. Die Verteuerung der japanischen Zulieferanteile aufgrund der Wechselkursentwicklung stellte darüber hinaus den Billiglohnvorteil in Frage. Befreit von der Bindung an Global Motors und seit kurzem reorganisiert und unter japanisches Management gestellt, verzeichnet das Unternehmen neuerdings Erfolge. Ein Exportprogramm nach Großbritannien ist gut angelaufen, vor allem aber hat die Inlandsnachfrage sprunghaft zugenommen.

Zu den Versuchen, den nordamerikanischen Markt mit einem Billigmodell aus der Dritten Welt zu beliefern, zählt auch der Versuch von VW, den Fox, eine Polo-variante aus brasilianischer Produktion, nach Nordamerika zu exportieren. Die Inflation, Arbeitskonflikte und viele andere

Probleme am brasilianischen Standort haben jedoch in diesem Falle dazu geführt, daß die Erwartungen dieses Programms sich bisher nicht erfüllten.

Südkoreas Boom

Das Paradebeispiel einer erfolgreichen automobilzentrierten Entwicklungsstrategie bietet in den 80er Jahren ohne Zweifel Südkorea. Die PKW-Montagekapazität der Südkoreaner erreicht in diesem Jahr 1,4 Millionen, nachdem Anfang dieses Jahrzehnts dort praktisch keine Automobilindustrie existiert hatte. Von Regierungsseite ist für Südkorea das Ziel aufgestellt worden, Mitte der 90er Jahre zur fünfgrößten Herstellernation heranzuwachsen. Die Position des Fünften nimmt 1988 Italien mit einem Produktionsvolumen von rund 1,9 Millionen PKW ein. Allerdings konnten, da die Blütenräume einer weiterhin so rasanten Exportoffensive, wie mit der Markteinführung des Excel von Hyundai in Nordamerika 1986, nicht reifen, bereits im vergangenen Jahr nurmehr zwei Drittel der südkoreanischen Fertigungskapazität ausgelastet werden. Dieser Einbruch scheint die Kapazitätserweiterungspläne bisher nicht zu beeinträchtigen. Der bisherige Erfolg Südkoreas ist denn auch beeindruckend: Hyundai vermochte 1988 zweieinhalbmal so viele Fahrzeuge in Nordamerika zu verkaufen wie VW; der koreanische Importanteil auf dem US-Markt war in diesem Jahr beinahe halb so groß wie der aller Importe aus Europa zusammengenommen.

Ist das nicht ein eindeutiger Hinweis für die Überlegenheit von Produktionsstandorten in Drittweltländern, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind? Allerdings könnte gerade der Erfolg diese Voraussetzungen unterminieren.

Sprunghafte Lohnzuwächse, heftige Arbeitskonflikte, veränderte Wechselkurse haben den Status Südkoreas als Billiglohnland mit bedingungslos anpassungsbereiter Arbeiterschaft bereits in Frage gestellt. Die gegenwärtigen Investitionsprogramme haben vor allem ein Ziel: die Substitution von Arbeit durch Kapital, die Erhöhung des Automatisationsgrades in den Produktionsstätten, um die Abhängigkeit



YLM Yue Loong, in Taiwan nachgebautes Nissan-Modell.

vom „Faktor Arbeit“ zu reduzieren. Der Einsatz von Robotern etwa in der Excel-Fertigung von Hyundai liegt durchaus im oberen Ende vergleichbarer Produktionsstätten in Westeuropa und Nordamerika. Unter diesen Umständen aber wird Qualifikation, wird die Fähigkeit zum Umgang mit moderner Fertigungs- und Steuerungstechnologie zum Engpaß. Der eigentliche Test des südkoreanischen Modells wird aber kommen, wenn die Märkte enger werden und sich die Konkurrenz auf der Basis der neu geschaffenen Überkapazitäten verschärft.

Allianzen in der „Dritten Welt“

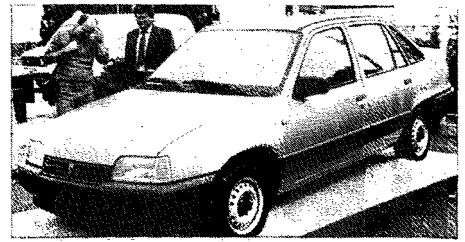
Der Herausbildung „strategischer Allianzen“ mit neugegründeten Automobilunter-



Hyundai Sonata. Die Firma möchte auch auf den bundesdeutschen Markt expandieren.

nehmen in der Dritten Welt, die dabei, wie das Beispiel Hyundai in Südkorea zeigt, nicht immer nur die Rolle des strategischen Objekts der dominanten Konzerne ihres Netzwerks darstellen, gibt es natürlich auch für Direktinvestitionen der großen Konzerne in der Dritten Welt. Das neue Fordwerk in Mexiko, Hermosillo, ist ein Beispiel. Typisch daran ist, daß der Standort an der Peripherie der USA errichtet wurde. Das gleiche Muster finden wir in Westeuropa mit den neuen Standorten in Spanien. Die große Welle von japanischen Direktinvestitionen mit einer Vielzahl neuer Montagewerke ging nahezu ausschließlich in die Erste Welt. Auch unter den Unternehmen, die augenblicklich international auf Standortsuche sind, wie Fiat, werden Drittweltstandorte nicht in Betracht gezogen. Dabei sind es gerade die Montageprozesse, die nach wie vor eine hohe Arbeitsintensität aufweisen und in denen traditionell überwiegend Angelernte tätig sind.

Es waren vor allem zwei Gründe, weshalb sich dennoch die in den 70er Jahren er-



Daewoo Racer aus Südkorea.

wartete Auslagerung gerade von Montagewerken in die Dritte Welt nicht vollzogen hat:

- Zum einen waren es handelspolitische Ursachen. Die stärksten Gründeraktivitäten gingen von den japanischen Unternehmen aus, die unter dem handelspolitischen Druck standen, ihre hohen Exportquoten auf diese Weise zu reduzieren. Angesichts der starken protektionistischen Strömungen in den USA und der EG war es unabdingbar, die neuen Produktionsstätten hier zu errichten.

- Ein zweites Ursachenbündel bilden die neuen Produktionskonzepte, die sich in den 80er Jahren weltweit, wenn auch mit charakteristischen Varianten, durchsetzten. Die Montagewerke waren nun nicht mehr nur Stätten des bloßen Zusammenbaus in standardisierten Arbeitsabläufen, sondern entwickelten sich zu organisatorischen Schaltzentren für die gesamte Produktionskette in flexibler Anpassung an den Absatztrend und individuelle Kundenwünsche. Die großen Kostensenkungsspielräume, dies hat das Studium der japanischen Produktivitätsvorteile sehr deutlich gezeigt, liegen nicht so sehr in der Personalbemessung und den Lohnsätzen als vielmehr in der Reduktion der Durchlaufzeiten und der Lagerhaltung und des auf diese Weise gebundenen Kapitals. Die Mobilisierung der Rationalisierungspotentiale entsprechender Produktionskonzepte, der Verringerung der Fertigungstiefe und der Abwälzung von Kostendruck an die Zulieferer sind daher in den 80er Jahren an die Stelle von Strategien getreten, die Vorteile von Billiglohnländern als Produktionsstandorte zu nutzen.

Perspektiven für die 90er Jahre

Die beiden Ansatzpunkte einer automobilzentrierten Entwicklungsstrategie bleiben auch für die 90er Jahre gültig. Es gibt einen Bedarf an Billigfahrzeugen, der von den traditionellen Herstellern und auch von den japanischen Unternehmen zunehmend weniger befriedigt wird, und es gibt ein Interesse der Erstweltkonzerne an der

Verfügbarkeit von Produktionskapazitäten an Billiglohnstandorten — sei es eigener Werke oder der anderer Unternehmen im Netzwerk „strategischer Allianzen“.

Charakteristisch für die Entwicklung in den 80er Jahren ist die Herausbildung dreier weltregionaler Zentren: Nordamerika, Westeuropa und Südostasien, und es scheint so, als habe jede dieser Weltregionen einen bestimmten „Hinterhof“ als Billiglohnstandort: Spanien, Mexiko, Südkorea. Ende der 80er Jahre deuten sich hier Diversifizierungsprozesse an: So gewinnt Thailand für die japanischen Unternehmen zunehmende Bedeutung für Auftragsfertigung und Zulieferung, so richten sich in Westeuropa immer mehr Überlegungen auf die Türkei als neuem Billiglohnstandort und so mag in Lateinamerika Kolumbien eine Chance haben.

Die brasilianische Automobilindustrie, die in dieser Auflistung bisher nicht vorkam, weist zwar ebenfalls enge Verflechtungen und Abhängigkeitsbeziehungen zu Nordamerika wie Westeuropa auf, ohne jedoch einer dieser Regionen vollkommen zugeordnet zu sein. Wie die Existenz eigenentwickelter und auf die Bedingungen in Drittweltländern zugeschnittener Fahrzeugmodelle sowie die Herausbildung eigener Vertriebswege zu den Märkten in Nahost und Afrika zeigen, besitzt Brasilien gute Voraussetzungen, Zentrum einer vierten Weltregion drittweltbezogener Automobilproduktion zu werden. Dies ist allerdings nur im Rahmen der globalen Strategien der Konzerne, zu denen die brasilianischen Unternehmen und ihre strategischen Allianzen (Autolatina) gehören, möglich.

Eine automobilbezogene Entwicklungsstrategie ist, wie wir gesehen haben, auch für die 90er Jahre nicht aussichtslos, aber sie ist auch riskanter geworden. Von den großen Problemen des Automobilismus, vom Treibhauseffekt, den Kosten für Infrastruktur, den verstopften Städten soll hier nicht die Rede sein. Belassen wir es bei zwei mittelfristig drängenden Problemlagen:

Die erste betrifft die im Rahmen der großen Investitionsprojekte der 80er und 90er Jahre entstandenen und entstehenden Überkapazitäten. Angaben über die Höhe dieser Überkapazitäten setzen Prognosen über die zu erwartende Nachfrageentwicklung voraus. Hier gibt es das interessante Phänomen, daß die Prognosen sowohl der Industrie wie der professionellen Institute sich in der Vergangen-

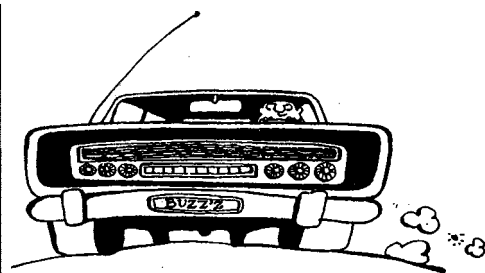
heit fast alle als zu pessimistisch erwiesen haben. Mittlerweile herrscht in der Branche die Einstellung, die strukturellen Voraussetzungen für Prognosen hätten sich in den 80er Jahren so tiefgreifend verändert, daß die bisherigen Erwartungen zunehmender Marktsättigung und die Abflachung von Zuwachsraten der Nachfrage nicht mehr Gültigkeit besäßen. Auf der Grundlage eigener Schätzungen und Berechnungen wird die Kapazität für PKW-Produktion in Westeuropa, Nordamerika sowie Japan/Korea zusammengenommen im Jahre 1995 um rund 15 Prozent über der heutigen liegen; gemessen an dem heutigen Nachfragevolumen in den genannten Regionen wäre dies eine Überkapazität von 30 Prozent. Hierbei ist das in der Dritten Welt absetzbare Produktionsvolumen unberücksichtigt geblieben — ebenso wie die hier außer Südkorea noch vorhandenen und entstehenden Produktionspotentiale.

Trotz aller Verunsicherung im Prognosegeschäft gibt es auch in der Branche niemanden, der nicht für den Beginn der 90er Jahre eine Verlangsamung der Zuwachsraten und ein Engerwerden des Marktes erwartet. Der Verdrängungswettbewerb, der gegenwärtig bereits in den USA zu beobachten ist, findet nunmehr zwischen modernisierten, flexiblen Produktionskapazitäten statt und dürfte es Drittweltprodukten noch schwer machen, Nischen in den Metropolen zu besetzen.

Ein zweites Problembündel resultiert aus der raschen produkttechnischen Entwicklung — verstärkt durch die wachsenden Umwelt- und Sicherheitsanforderungen an die Produkte in der Ersten Welt. Das Schicksal des Yugo und des Saga auf dem nordamerikanischen Markt gaben dafür ein Beispiel. Diese Entwicklung betrifft jedoch auch die Aggregateproduktion und damit die Voraussetzungen, sich als Zulieferer zu etablieren. Der Anteil hochqualifizierten Ingenieurs-Know hows sowie von High tech-Teilen (Steuerungs- und Regelungsaggregate, neue Materialien) an den früher einfachen Einbauteilen wächst. Auch die Komponentenfertigung setzt damit andere Belegschafts- und Technostrukturen voraus. Das Billiglohnargument allein zieht immer weniger.

Ulrich Jürgens

Der Autor arbeitet am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.



CKD-Sätze: (CKD = completely knocked down.) In Einzelteile zerlegte Fahrzeuge, die je nach Land und Bestimmung über den nationalen Fertigungsanteil zu kompletten PKW/LKW montiert werden.

Global Sourcing:

a) Internationalisierte Verbundproduktion großer Automobilhersteller, wobei Teile, Komponenten und CKD-Sätze (s. oben) weltweit ausgetauscht werden.

b) Beschaffung von Autoteilen (außerhalb des jeweiligen Konzerns) auf internationalen Märkten.

Inhouse-Teile:

Innerhalb des verarbeitenden Unternehmens hergestellte Autoteile.

Just-In-Time-Zulieferstrukturen:

Der Versuch, Zulieferteile von den Lieferanten so anliefern zu lassen, daß sie unmittelbar in den Produktionsprozeß eingegliedert werden können bzw. nur kurzfristig gelagert werden müssen.

„World Car“ (Weltauto):

Das „World Car“-Konzept Anfang der 80er Jahre sah vor, daß ein neuer Fahrzeugtyp (PKW oder LKW) mit einem einheitlichen Produktdesign in allen wichtigen Produktionszentren der Welt gleichzeitig eingeführt werden sollte.

