

Schubert, Manfred

Article — Digitized Version

Relative Neuwagenpreise, ein geeigneter Frühindikator der Automobilkonjunktur?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schubert, Manfred (1978) : Relative Neuwagenpreise, ein geeigneter Frühindikator der Automobilkonjunktur?, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 58, Iss. 3, pp. 143-144

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135170>

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.

Relative Neuwagenpreise – ein geeigneter Frühindikator der Automobilkonjunktur?

Manfred Schubert, Duisburg

Trotz zurückhaltender Prognosen für die Gesamtwirtschaft rechnet die Automobilindustrie für 1978 mit einer für sie anhaltend positiven Entwicklung. Nach der Theorie der relativen Preise kann jedoch unter Umständen recht bald eine Tendenzwende eintreten.

Produktion und Absatz der deutschen Automobilindustrie haben in den letzten Jahren außerordentlich starken Schwankungen unterlegen. So wurden im 1. Quartal 1974 im Bundesgebiet über 33 % weniger fabrikneue Kraftfahrzeuge (PKWs und Kombinationskraftwagen) als im entsprechenden Vorjahrszeitraum zugelassen. Diesem absoluten Tief bei den Neuzulassungen stand dann im 4. Quartal 1975 eine positive Zuwachsrate von etwa 37 % gegenüber. Nachdem die Zulassungen 1976 vorübergehend stagnierten, stiegen sie im Jahre 1977 erneut mit Raten über der 10%-Marke an (vgl. Schaubild S. 144). Gelegentliche Mitteilungen über die Produktions- und Absatzplanungen für 1978 weisen darauf hin, daß die Automobilindustrie trotz verhaltener Prognosen für die Gesamtwirtschaft mit einer anhaltend positiven Entwicklung rechnet. Es erscheint jedoch fraglich, ob diese optimistischen Erwartungen gerechtfertigt sind.

Einen Anhaltspunkt für eine eventuelle Umkehr der Entwicklung könnte möglicherweise die Theorie der relativen Preise¹⁾ liefern. Ein Grundgedanke dieser Theorie ist die Wechselwirkung zwischen den vorhandenen Beständen an Vermögensobjekten und deren Neuproduktion. Wird eine Bestandserhöhung gewünscht, so ist dies nur durch Neuproduktion der entsprechenden Güter möglich. Ist dagegen ein Bestandsabbau erwünscht, so werden verbrauchte Bestandsgüter zum Teil nicht mehr ersetzt; die Neuproduktion schrumpft also. Solche Anpassungen vollziehen sich u. a. als Reaktion auf die Veränderung von relativen Preisen, d. h. den Relationen zwischen den absoluten Preisen der Bestandsgüter und denen der neuprodu-

zierten Güter (Outputgüter). Eine Belebung der Nachfrage nach vorhandenen Bestandsgütern verteuert diese relativ zu den Outputgütern. Mit fortschreitendem Anstieg der relativen Preise der Bestandsgüter wenden sich die Käufer dann zunehmend den in ihren relativen Preisen gesunkenen Outputgütern zu, wodurch Absatz, Produktion und Beschäftigung in den entsprechenden Industrien steigen. Im Falle einer Abschwächung der Nachfrage nach vorhandenen Bestandsgütern gilt mutatis mutandis das Umgekehrte.

Die Veränderung der relativen Bestands- bzw. Outputgüterpreise vermag also die zu erwartende Absatzlage in den relevanten Produktionsbereichen zu signalisieren. Auf das langlebige Gebrauchsgut „Automobil“ angewandt, würde dies vereinfachend bedeuten, daß relativ zu den Gebrauchtwagenpreisen sinkende Neuwagenpreise eine bevorstehende Zunahme der Produktions- und Absatzzahlen signalisieren. Umgekehrt wäre ein Steigen der relativen Neuwagenpreise als Zeichen dafür zu werten, daß eine Abschwächung in der Automobilkonjunktur bevorsteht.

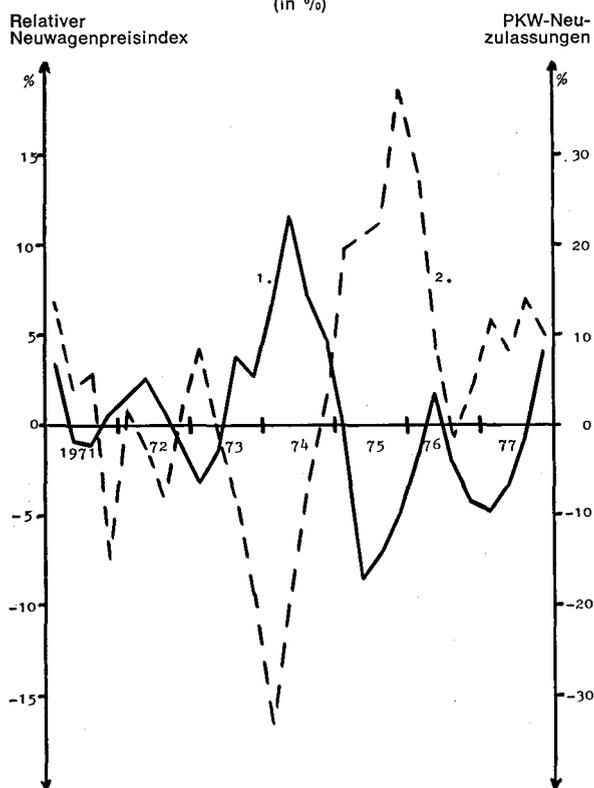
Eine empirische Überprüfung der Theorie der relativen Preise steht noch aus. Sie scheitert u. a. am Fehlen entsprechender Preisstatistiken. So berechnet das Statistische Bundesamt offiziell nur Preisindizes neuproduzierter Güter, nicht aber auch solche von vorhandenen Bestandsgütern. Will man diese berechnen, ist man im wesentlichen auf Daten privater Marktbeobachter angewiesen. Diesbezüglich bietet der Automobilmarkt mit seinen Marktberichten über Preise von Neu- und Gebrauchtwagen alternativer PKWs relativ gute Voraussetzungen²⁾.

Manfred Schubert, 26, Dipl.-Volkswirt, ist wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Wirtschaftspolitik der Gesamthochschule Duisburg.

¹⁾ Vgl. u. a. K. Brunner: Eine Neuformulierung der Quantitätstheorie des Geldes. Die Theorie der relativen Preise, des Geldes, des Outputs und der Beschäftigung, in: Kredit und Kapital, Bd. 3 (1970), S. 1-30; K. Brunner, A. H. Meitzer: The Place of Financial Intermediaries In The Transmission of Monetary Policy, in: The American Economic Review, Vol. 53 (1963), S. 372-382.

²⁾ Vgl. H. W. Schwacke: Marktbericht für Gebrauchtfahrzeuge, Frankfurt, lfde Jahrgänge.

Schaubild
Jährliche Änderungsraten des relativen Neuwagenpreisindex (1.) sowie der PKW-Neuzulassungen (2.) gegenüber dem Vorjahresquartal
 (in %)



Bei der Berechnung eines Neu- und eines Gebrauchtwagenpreisindex erwies sich neben einigen Berechnungsschwierigkeiten als größtes Problem, daß die meisten PKWs während des gewählten Beobachtungszeitraumes 1970 bis 1977 nicht durchgehend auf dem Markt waren. So konnten weder die gegenwärtig noch die im Basisjahr jeweils repräsentativsten Modelle ausgewählt werden. Für immerhin zwölf Automobile, die während

3) Wie diese errechnet wurden, sei hier beispielhaft für den VW 1200 dargestellt:

Jahr der Erstzulassung		1977	1976	1975
Durchschnittliche Kilometerleistung für Fahrzeuge	bis 999 cm ³	unverb. 7700	14300	20900
	bis 1599 cm ³	empfl. 9100	16900	24700
	bis 2000 cm ³	Neupreis incl. Mwst. 10150	18850	27550
			44950	44950
	über 2000 cm ³	11900	22100	32300
VW	1200 1184/25 kW/34 PS Lim/2	7785	5000	4800
			4100	

Während der Neuwagenpreis direkt ablesbar ist (7785 DM), muß aus der Vielzahl der Gebrauchtwagenpreise einer herausgegriffen werden. Gewählt wurde hier, wie für alle anderen Modelle auch, der Preis für einen PKW mit einer bisherigen Leistung von 20 000 Kilometern. Für den Fall, daß dieser nicht direkt ablesbar ist, mußte er durch lineare Interpolation entsprechend seiner ccm-Klasse berechnet werden. Für den VW 1200 ergab sich gemäß folgenden Rechenschritten ein Gebrauchtwagenpreis von 4920 DM:

$$P_{20000} = 4800 + \frac{24700 - 20000}{24700 - 16900} \times (5000 - 4800) = 4920$$

des Beobachtungszeitraumes am Markt waren, wurden die Preise für Neu- bzw. Gebrauchtwagen³⁾ mit den durchschnittlichen Marktanteilen des Jahres 1970 gewichtet und zu einem Neu- bzw. Gebrauchtwagenpreisindex zusammengefaßt, wobei jeweils der Preis des mittleren Quartalsmonats als Näherungsgröße für den Quartalsdurchschnitt gewählt wurde. Hieraus konnte dann durch Division der relative Preis für ein fabrikneues „Indexautomobil“ ermittelt werden.

Das Schaubild zeigt die errechneten Änderungsraten des relativen Neuwagenpreisindex sowie die Änderungsraten der Neuzulassungen von PKWs und Kombinationskraftwagen⁴⁾ für die Jahre 1971 bis 1977. Daraus wird ersichtlich, daß immer dann, wenn sich die Änderungsraten des relativen Neuwagenpreisindex im positiven Bereich befinden, die Änderungsraten der Neuzulassungen negativ sind – und umgekehrt. Auch 1974, in einem Jahr mit Haldenproduktion, Kurzarbeit und Massenentlassungen in der Automobilindustrie lag der relative Neuwagenpreis des „Indexautomobils“ in der Spitze um etwa 11 % über dem Wert des Vorjahreszeitraumes. Im darauf folgenden Jahr sank der relative Neuwagenpreisindex dagegen stark ab, was prompt mit einem ziemlich deutlichen Aufschwung in der Automobilindustrie einherging.

Im Jahre 1977 nahm der relative Neuwagenpreisindex erstmals im letzten Quartal gegenüber dem Vorjahresquartal wieder zu. Sollte diese Entwicklung auch im Jahre 1978 anhalten, so wäre nach der Theorie der relativen Preise ziemlich bald mit einer erneuten Tendenzwende in der Automobilkonjunktur zu rechnen. Allerdings steht diese Prognose unter mannigfaltigen Vorbehalten, die sich sowohl auf die hier zugrunde liegenden hilfswissenschaftlichen Erhebungs- und Berechnungsmethoden als auch auf die Frage der Anwendbarkeit genereller Einsichten auf die Erklärung von Branchenentwicklungen beziehen.

Die hier gewählte Vorgehensweise ist ein erster Schritt, um das Augenmerk auf die Entwicklung relativer Preise als mögliche konjunkturelle Frühindikatoren zu lenken. Wie der vorstehende Interpretationsversuch zeigt, scheint es für Statistiker eine lohnenswerte Aufgabe zu sein, neben Preisen für neuproduzierte Güter auch solche für vorhandene Güter zu erheben und entsprechende Indizes zu berechnen. Die amtliche Preisstatistik würde dadurch nicht nur der Wissenschaft eine wertvolle Hilfestellung beim Test ihrer Hypothesen bieten, sondern möglicherweise auch der Praxis wertvolle Informationen über bevorstehende wirtschaftliche Entwicklungen ermöglichen.

4) Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, Flensburg, 14de Jahrgänge.