

Schmidt, Kunibert

Article — Digitized Version

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000 - Automobilkonjunktur verliert an Fahrt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Schmidt, Kunibert (1999) : Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000 -
Automobilkonjunktur verliert an Fahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg,
Vol. 79, Iss. 12, pp. 699-700

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/40415>

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.

Die Erwartungen der Industrie für das Jahr 2000

Für das kommende Jahr rechnen die Konjunkturforscher mit einem Wirtschaftswachstum von 2,7%, während in diesem Jahr das Wachstum nur halb so hoch war.

Wie schätzt die Industrie ihre Aussichten für das Jahr 2000 ein?

Welche Erwartungen hat sie an die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung?

Kunibert Schmidt

Automobilkonjunktur verliert an Fahrt

Die Automobilkonjunktur bewegt sich weiter auf einem hohen Niveau. Nach dem kräftigen Anstieg um 14% auf 5,7 Mill. Kraftfahrzeuge im vergangenen Jahr, stagnierte die Produktion in den ersten zehn Monaten 1999 sowohl im Personen- wie im Nutzfahrzeugsektor. Die Beruhigung der Nachfrage führt trotz des weiterhin hohen Produktions- und Absatzniveaus zu einer Verschärfung des Wettbewerbs, die weitere Anstrengungen zur Kostensenkung erforderlich machen wird. Die von der Politik ausgehende Beunruhigung der Verbraucher, das Fehlen von klaren Perspektiven für eine steuerliche Entlastung der Unternehmen und eine wieder aggressivere Lohnpolitik stellen angesichts einer labilen Verfassung der Märkte ernstzunehmende Risikofaktoren für die Automobilkonjunktur dar.

Die westeuropäischen Automobilmärkte erwiesen sich in diesem Jahr zunächst als wesentlich aufnahmefähiger als noch zu Jahresbeginn erwartet. In den ersten zehn Monaten 1999 trat bei den Pkw-Neuzulassungen in West-

europa ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um nahezu 6% ein. Vor allem die Märkte in Frankreich, den Niederlanden sowie Spanien und Portugal waren besonders expansiv. Angesichts dieser günstigen Nachfrageentwicklung konnte die Pkw-Ausfuhr nach Westeuropa in den ersten zehn Monaten 1999 um 7% gesteigert werden. Die Exporte in die USA, wo die deutschen Hersteller ihren Marktanteil inzwischen auf 8% steigern konnten, wuchsen sogar um 25% an. Die Ausfuhr nach Japan blieb dagegen um 11% hinter derjenigen des Vorjahres zurück.

Bis in den Herbst hinein bewegten sich die Pkw-Neuzulassungen im Inland auf dem hohen Niveau des letzten Vorjahresquartals, so daß sich bis einschließlich Oktober ein Plus von 3% ergab. Dieses positive Ergebnis war angesichts der leicht rückläufigen Ordereingänge vor allem der Abfederung durch den Abbau von Auftragsbeständen zu verdanken, die sich in den beiden Vorjahren dank einer großen Zahl attraktiver neuer Modelle trotz steigender Auslieferungen gebildet hatten. Nachdem sich die Auf-

tragsbestände nunmehr weitgehend normalisiert haben, dürfte sich die Labilität der Nachfrage deutlicher in den Zulassungszahlen niederschlagen, so daß sich das Zulassungsplus für das gesamte Jahr auf etwa 2% reduzieren dürfte.

Aussichten für 2000

Der Ausblick auf das Jahr 2000 wird durch eine Reihe von Belastungen und andere retardierender Effekte eingetrübt. Hier ist zunächst die zweite Stufe der Ökosteuer zu nennen, die zusammen mit der ersten Stufe die Steuerbelastung von Kraftstoffen um 35 Pfennig erhöhen wird – und dies in einer Phase erheblich angestiegener Rohölpreise. Es ist kaum daran zu zweifeln, daß dies schon in der Ankündigungsphase die Anschaffungsbereitschaft der Verbraucher schwächt, die ohnehin die wirtschaftlichen Perspektiven angesichts der großen steuer- und sozialpolitischen Unsicherheiten immer noch skeptisch beurteilen. Hinzu kommt, daß die Ersatzbeschaffungen aufgrund der Altersstruktur des Pkw-Bestandes leicht

zurückgehen werden und der in den letzten beiden Jahren sehr ausgeprägte Neuheiteneffekt vorübergehend etwas an Schubkraft verlieren dürfte. Aus diesen Gründen werden sich im Jahr 2000 die Pkw-Neuzulassungen voraussichtlich leicht abschwächen. Da auch die meisten westeuropäischen Auslandsmärkte im kommenden Jahr eher leichte Nachfragerückgänge erleben werden, wird auch der Export voraussichtlich Einbußen hinnehmen müssen, so daß die Pkw-Produktion im Jahr 2000 das Niveau dieses Jahres nicht ganz wieder erreichen kann.

Auch die Nkw-Konjunktur erlebt eine leichte Abschwächung der Auftriebskräfte, doch bewegt auch sie sich weiterhin auf hohem Niveau. Rückgänge sind bisher lediglich bei der Ausfuhr von leichten Nutzkraftwagen bis zu 6 t mit einem Minus von 6% in den ersten zehn Monaten 1999 eingetreten, während der Export von Fahrzeugen über 6 t noch einen leichten Anstieg um 2% erreichte. Die sich abzeichnenden Rückgänge im Absatzniveau auf vielen wichtigen westeuropäischen Absatzmärkten lassen aber für das kommende Jahr eine deutlichere Abwärtsentwicklung bei der Nkw-Ausfuhr erwarten. Auch am Inlandsmarkt, wo die Neuzulassungen in diesem Jahr in beiden Fahrzeugkategorien noch einen Anstieg erreichen werden, zeichnet sich für das Jahr 2000 ein Absatzrückgang ab. Beunruhigt werden die Fahrzeughalter sowohl durch den Anstieg der Kraftstoffpreise wie durch die Überlegungen zur Verlängerung der Abschreibungsfristen. Hinzu kommt, daß der Export von gebrauchten Nkw nach Osteuropa ins Stocken geraten ist, was sich in den Gebrauchtwagenpreisen niederschlägt und

den Erneuerungsprozeß der Fahrzeugflotten bremst.

Für die Nkw-Produktion wird sich somit bereits 1999 eine leichte Abschwächung um 1 bis 2% ergeben, der sich im kommenden Jahr ein weiterer Rückgang anschließen dürfte. Auch wenn die quantitativen Einbußen sich in erträglichen Grenzen halten dürften, ist mit einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs im Nkw-Sektor zu rechnen.

Gefestigte Weltmarktposition

Die deutsche Automobilindustrie vermochte ihre Weltmarktposition in den letzten Jahren dank erfolgreicher Kostensenkungsprogramme und einer umfassenden Erneuerung ihres Erzeugnisprogramms spürbar zu verbessern. Die Basis hierfür wurde durch hohe Investitionen sowie außerordentliche Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen geschaf-

fen. So beliefen sich die Bruttoanlageinvestitionen 1998 auf 17,1 Mrd. DM, und die F+E-Aufwendungen erreichten im gleichen Jahr 19,6 Mrd. DM, was 28% der gesamten F+E-Aufwendungen der deutschen Wirtschaft entspricht. Die so gewonnene Innovationsfähigkeit spiegelt sich etwa in der Tatsache wider, daß derzeit die Hälfte aller Neuzulassungen von Pkw auf Modelle entfällt, die maximal drei Jahre alt sind. Dank einer Verbreiterung und Differenzierung der Modellpalette sind die deutschen Automobilhersteller heute auch in Marktnischen wie Roadstern, Multivans und Off-road-Fahrzeugen gut vertreten.

Durch die Verdichtung ihres Netzes von Fertigungsstätten im Ausland sowie Übernahmen, aber auch Fusionen mit ausländischen Herstellern wurde die Präsenz auf den Märkten der Welt verstärkt. So wurden 1998 3,3 Mill. Automobile mit deutschen Markenzeichen in ausländischen Fertigungsstätten montiert und produziert. Zusammen mit der Inlandsproduktion wurde damit ein Weltmarktanteil von 17% erreicht. Die in- und ausländischen Produktionsstätten sind durch einen globalen Produktionsverbund miteinander verknüpft, was nicht nur eine Optimierung des Kostengerüsts erlaubt, sondern auch zusätzliche Spielräume für die Anpassung der Produktion an die Bedürfnisse des Marktes eröffnet.

Die erfolgreiche Globalisierungsstrategie hat dank der damit erreichten Stärkung der internationalen Wettbewerbsposition der deutschen Automobilindustrie auch die Beschäftigungsentwicklung im Inland positiv beeinflusst. Seit 1995 erhöhte sich die Zahl der Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie um 72000. Damit erreichte die Beschäftigtenzahl, die

Die Autoren
unseres Zeitgesprächs:

Dr. Kunibert Schmidt, 54, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) in Frankfurt/Main.

Michael Knipper, 47, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e.V. in Berlin.

Dr. Franz-Josef Wissing, 60, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektroindustrie e.V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Martin Wansleben, 41, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

1995 auf 661 000 zurückgegangen war, wieder 733 000. Mit einem weiteren Beschäftigungsanstieg ist jedoch angesichts der Labilität der Automobilkonjunktur zunächst nicht zu rechnen.

Politische Faktoren belasten Automobilkonjunktur

Im Hinblick auf ein kontinuierliches Wachstum von Produktion und Beschäftigung ist es zu bedauern, daß von der Politik immer noch zusätzliche Belastungen für die Automobilkonjunktur ausgehen. Hier ist vor allem die Ökosteuer zu nennen, die hauptsächlich zu Lasten des Autofahrers geht. Auch ist noch nicht klar, ob die geplante Unternehmensteuerreform tatsächlich zu der dringend

erforderlichen steuerlichen Entlastung der Unternehmen führen wird. Die vom Bundesfinanzminister erwogene Verlängerung der Abschreibungsfristen würde sich gravierend auf die Investitionsfähigkeit der Unternehmen auswirken. Damit würden Wachstumspotentiale beschnitten und Beschäftigungschancen vertan. Die Einführung einer Vermögensabgabe oder Wiedereinführung der privaten Vermögensteuer würden ebenso wie eine Verschärfung der Erbschaftsteuer lediglich die Kapitalflucht anregen, ohne daß dem Fiskus zusätzliche Einnahmen zufließen würden. Eine Schwächung des inländischen Kapitalmarktes sowie der Investitionsneigung wären die unvermeidliche Folge.

Die Bereitschaft der Gewerkschaften, sich am Bündnis für Arbeit zu beteiligen, sollte verbunden sein mit dem Wiedereinschwenken auf einen Kurs moderater Lohnpolitik. Nur so kann es gelingen, die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere auch mittelständischer Unternehmen, zu erhalten und dem anhaltenden Druck zur Verlagerung von Arbeitsplätzen an kostengünstigere Standorte entgegenzuwirken. Zusätzliche Kostenbelastungen der Unternehmen durch die „Rente mit 60“ oder andere Konzepte zur Förderung eines frühen Ausscheidens aus dem Berufsleben müssen, wenn sie sich denn als unvermeidbar erweisen sollten, bei den Tarifabschlüssen Berücksichtigung finden.

Michael Knipper

Die Lage der deutschen Bauwirtschaft zum Jahreswechsel 1999/2000

Die deutsche Bauwirtschaft befindet sich am Jahreswechsel 1999/2000 immer noch in einer schwierigen Lage. Die von den Exporten getragene gesamtwirtschaftliche Erholung läuft an der Bauwirtschaft vorbei. Seit 1995 gehen von den Bauinvestitionen keine Wachstumsimpulse für die Volkswirtschaft aus. Der kumulierte Rückgang der Bauinvestitionen zwischen 1995 und 1998 beträgt 11%, das Bruttoinlandsprodukt ist in diesem Zeitraum um 6% angestiegen. Der Staat hat versäumt, die Bauinvestitionen zu stützen und über sie ein stärkeres Wirtschaftswachstum zu stimulieren. Dabei sind die Bauinvestitionen ein effizientes Wachstumsinstrument: 1 Mrd. DM an Bauinvestitio-

nen initiiert mittelfristig ein gesamtwirtschaftliches Wachstum von 2,4 Mrd. DM.

Im Unterschied zu den meisten Wirtschaftszweigen ist die Bauwirtschaft auf den inländischen Markt angewiesen und dort zum großen Teil auf die Bereiche, wo die Öffentliche Hand direkt als Investor oder indirekt als Gestalter der Rahmenbedingungen auftritt. Die Öffentliche Hand bzw. die Bundesregierung hat in keinem der beiden Bereiche die Erwartungen der Bauwirtschaft erfüllt. In dieser Situation versuchen die Bauunternehmen, die konjunkturelle Abhängigkeit von der Öffentlichen Hand zu mildern, indem sie neue Märkte suchen und dafür neue Strategien entwickeln. Dazu

gehören Tätigkeitsfelder wie eine Erweiterung der Aktivitäten über die reine Bauleistung hinaus zu Dienstleistungen rund ums Bauen genauso wie die privatwirtschaftliche Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben.

Das innovative Verhalten der Bauunternehmen reicht nicht aus, eine Basis für ein bauwirtschaftliches Wachstum zu sichern. Zu stark sind die retardierenden Einflüsse, mit denen die Bauwirtschaft konfrontiert ist. Die Kürzung der Investitionen im Verkehrshaushalt sowie bei Ländern und Kommunen, die Verschlechterung der steuerlichen Rahmenbedingungen, die Verschärfung der Haftungsbedingungen für Generalunternehmer bis zu der investitionshe-