

# **INHALTSVERZEICHNIS**

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

XV

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

XXI

## **1 EINLEITUNG**

1

## **2 THEORETISCHE GRUNDLAGEN EINER INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITISCHEN DISKUSSION**

9

### **2.1 Außenhandelstheorien und ihre industrie- und handels- politischen Implikationen**

9

#### 2.1.1 Die traditionelle Außenhandelstheorie

9

#### 2.1.2 Die neue Außenhandelstheorie

11

##### 2.1.2.1 Unterschiede zur traditionellen Außenhandels- theorie

11

##### 2.1.2.2 Grundmodelle der neuen Außenhandelstheorie

15

##### 2.1.2.3 Multinationale Unternehmen

23

##### 2.1.2.4 Strategische Allianzen

29

##### 2.1.2.5 Strategisches Firmenverhalten

32

#### 2.1.3 Bedingungen für den Erfolg strategischer Industrie- und Handelspolitik

33

### **2.2 Wachstumstheorien und ihre industrie- und handels- politischen Implikationen**

39

#### 2.2.1 Die neoklassische Wachstumstheorie

39

#### 2.2.2 Die neue Wachstumstheorie

42

#### 2.2.3 Industrie- und handelspolitische Implikationen der neuen Wachstumstheorie

48

### **2.3 Zusammenfassung der Ergebnisse**

51

<b>3 BEDEUTUNG, ENTWICKLUNG UND STRUKTURELLER WANDEL DER AUTOMOBILINDUSTRIE</b>	52
<b>3.1 Die Bedeutung der Automobilindustrie für die Volkswirtschaften der USA, der EG und von Japan im zeitlichen Wandel</b>	52
3.1.1 Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie für die USA, die EG und Japan: Ein Vergleich	52
3.1.2 Die Entwicklung der Automobilindustrie in den wichtigsten Herstellerländern	59
3.1.2.1 Übersicht über die bedeutendsten Automobilproduzenten bzw. Herstellerländer	59
3.1.2.2 Die US-amerikanische Automobilindustrie	61
3.1.2.3 Die Automobilindustrie in der EG	64
3.1.2.4 Die japanische Automobilindustrie	80
Exkurs: Zum Einfluß der japanischen Industrie- und Handelspolitik	85
3.1.3 Die Automobilindustrie der USA, der EG und Japans im Leistungsvergleich	93
3.1.4 Prognosen für die Automobilnachfrage	97
<b>3.2 Struktureller Wandel in der Automobilindustrie</b>	99
3.2.1 Der Einfluß des EG-Binnenmarktes auf den strukturellen Wandel in der Automobilindustrie	99
3.2.2 Veränderungen im Verhältnis von Automobil- und Zulieferindustrie	100
3.2.2.1 Verringerung der Fertigungstiefe	101
3.2.2.2 Global-Sourcing	102
3.2.2.3 Single-Sourcing und Modular-Sourcing	104
3.2.2.4 Just-in-Time	105

3.2.3	Neuordnung der Unternehmens- und Arbeitsorganisation	106
3.2.3.1	Kostenverbessernde Maßnahmen	106
3.2.3.2	Ausbau der Auslandsproduktion	110
3.2.3.3	Akquisitionen	114
3.2.3.4	Strategische Allianzen	115
<b>3.3</b>	<b>Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>120</b>
<b>4</b>	<b>STRATEGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK IN DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA: ERFAHRUNGEN MIT "FREIWILLIGEN" EXPORTSELBSTBESCHRÄNKUNGSABKOMMEN (FES) IM AUTOMOBILSEKTOR</b>	<b>123</b>
<b>4.1</b>	<b>Das FES zwischen Japan und den Vereinigten Staaten auf dem Kraftfahrzeugsektor</b>	<b>123</b>
4.1.1	Die Erfolge der japanischen Automobilproduzenten auf dem US-amerikanischen Markt	123
4.1.2	Gründe für das FES	126
4.1.3	Wohlfahrtswirkungen des FES	128
<b>4.2</b>	<b>Eine Folge des FES: Der Aufbau japanischer Transplants und Zulieferbetriebe in den Vereinigten Staaten und ihre Auswirkungen auf die amerikanische Automobilindustrie</b>	<b>133</b>
4.2.1	Gründe für die Errichtung der japanischen Transplants	133
4.2.2	Standortwahl	134
4.2.3	Entwicklung der Produktionskapazitäten und der Marktanteile in den Vereinigten Staaten	136
4.2.4	Japanische Zulieferbetriebe in den Vereinigten Staaten	140
4.2.5	Lerneffekte für die amerikanischen Automobilproduzenten	142
<b>4.3</b>	<b>Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>143</b>

<b>5 STRATEGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT IM AUTOMOBILSEKTOR</b>	145
5.1 Industrie- und Wettbewerbspolitik in der EG	145
5.2 Wettbewerbs-, Industrie- und Handelspolitik im Automobilsektor der EG	147
5.3 Japanische Kraftfahrzeuge auf dem europäischen Markt und die Auswirkungen der industrie- und handelspolitischen Schutzmaßnahmen einzelner EG-Länder und der EG insgesamt	154
5.3.1 Der Kraftfahrzeughandel zwischen Japan und der EG	154
5.3.2 Nationale Bestimmungen für japanische Automobilimporte in EG-Mitgliedsländer bis 1992	156
5.3.3 EG-einheitliche Importbeschränkung: Das europäisch-japanische Automobilregime	159
5.3.4 Die Erfolgsaussichten des FES	161
5.3.4.1 Kurzfristige Betrachtung: Die Wohlfahrtseffekte des FES	162
5.3.4.2 Langfristige Betrachtung: Auswirkung des FES auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Kraftfahrzeugindustrie	163
5.3.5 Japanische Transplants in der EG	170
5.3.5.1 Gründe für den Aufbau japanischer Transplants in der EG	171
5.3.5.2 Die Entwicklung der japanischen Transplants und ihre Bedeutung in der EG	171
5.3.5.3 Die besondere Bedeutung Großbritanniens als Standort japanischer Transplants	175
5.4 Zusammenfassung der Ergebnisse	180

<b>6 NEUE ANBIETER UND NEUE MÄRKTE IM AUTOMOBILSEKTOR: DIE ROLLE MULTINATIONALER AUTOMOBILUNTERNEHMEN UND DER EINFLUSS NATIONALER REGIERUNGEN IN DEN NEUEN PRODUZENTENLÄNDERN</b>	182
<b>6.1 Überlegungen über die Zukunft der Automobilindustrie und deren Einfluß auf das Engagement multinationaler Auto- mobilunternehmen in der Zweiten und Dritten Welt</b>	182
6.1.1 Das Konzept des Weltautos	182
6.1.2 Das Konzept des "technischen Auseinanderstrebens"	183
<b>6.2 Lateinamerika</b>	185
6.2.1 Brasilien	186
6.2.2 Mexiko	187
<b>6.3 Asien</b>	189
6.3.1 Allianzen der aufstrebenden asiatischen Automobilprodu- zenten mit internationalen Konzernen	189
6.3.2 Südkorea	191
6.3.3 Volksrepublik China	198
6.3.4 Indien	199
6.3.5 Weitere aufstrebende Kraftfahrzeugindustrien in Südost- asien	201
<b>6.4 Osteuropa</b>	203
6.4.1 Überblick über die osteuropäische Kraftfahrzeugindustrie	203
6.4.2 Die nationalen Kraftfahrzeugindustrien in Osteuropa	206
6.4.2.1 Rußland und die Ukraine	206
6.4.2.2 Polen	209
6.4.2.3 Tschechische Republik und Slowakei	212
6.4.2.4 Weitere osteuropäische Kraftfahrzeugindustrien	213

6.5 Die Bedeutung von Lateinamerika, Asien und Osteuropa für die Produktions- und Nachfrageentwicklung im Kraftfahrzeugsektor	217
6.6 Zusammenfassung der Ergebnisse	220
<b>7 AUSWIRKUNGEN DES GEÄNDERTEN WETTBEWERBSUMFELDS IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE AUF DIE MÖGLICHKEITEN STRATEGISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK</b>	221
7.1 Struktureller Wandel in der Automobilindustrie: Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen und Tendenzen für die zukünftige Entwicklung	221
7.2 Wirtschaftstheoretische Beurteilung der Einflußmöglichkeiten strategischer Industrie- und Handelspolitik	223
7.2.1 Freihandel als die beste Alternative	223
7.2.2 Das GATT als mögliche künftige Koordinierungsinanz für den Rückzug von strategischer Industrie- und Handelspolitik	224
7.3 Praktische Wirtschaftspolitik zur Unterstützung der nationalen Automobilindustrie mit Hilfe industrie- und handelspolitischer Maßnahmen	226
7.3.1 Zusammenfassung der wesentlichen industrie- und handelspolitischen Maßnahmen in der Automobilindustrie	226
7.3.2 Wirtschaftspolitische Ansätze zur Unterstützung der Automobilindustrie in der Zukunft	227
7.3.2.1 Industriepolitik in Japan	227
7.3.2.2 Industriepolitik in den Vereinigten Staaten von Amerika	228
7.3.2.3 Industriepolitik in der EG	230
7.3.2.4 Industriepolitik in Deutschland	232

<b>7.4 Gründe für die Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis strategischer Industrie- und Handelspolitik</b>	237
<b>7.5 Schlußbetrachtung</b>	239
<b>ANHANG</b>	245
<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	261

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abb. 3.1	Entwicklung der Kraftfahrzeugproduktion in den wichtigsten Herstellerländern, 1950-1992	53
Abb. 3.2	Beschäftigte bei der Herstellung von Kraftfahrzeugen und deren Einzelteilen, 1990	54
Abb. 3.3	Anteil der Beschäftigung bei der Herstellung von Kraftfahrzeugen und deren Einzelteilen an der Gesamtbeschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe, 1990	55
Abb. 3.4	Kraftfahrzeugproduktion und Neuzulassungen 1992	57
Abb. 3.5	Handelsbilanz der USA, der EG und Japans im Kraftfahrzeug- und Teilesektor	58
Abb. 3.6	Die größten Automobilproduzenten 1992	60
Abb. 3.7	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im Kraftfahrzeugsektor der Vereinigten Staaten von Amerika	63
Abb. 3.8	Kraftfahrzeugabsatz auf den größten europäischen Märkten	65
Abb. 3.9	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im westdeutschen Kraftfahrzeugsektor	70
Abb. 3.10	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im französischen Kraftfahrzeugsektor	72
Abb. 3.11	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im italienischen Kraftfahrzeugsektor	74
Abb. 3.12	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im britischen Kraftfahrzeugsektor	76
Abb. 3.13	Produktion, Neuzulassungen, Export und Beschäftigung im japanischen Kraftfahrzeugsektor	83

Abb. 3.14 Neuzulassungen von Personen- und Kombinationskraftwagen in Japan 1992 nach japanischen und nicht-japanischen Marken	84
Abb. 3.15 Produktivität in US-amerikanischen, europäischen und japanischen Werken bei der Massenproduktion von Pkw, 1989	95
Abb. 3.16 Produktivität in US-amerikanischen, europäischen und japanischen Werken bei der Produktion von Pkw des oberen Segments, 1989	96
Abb. 3.17 Prognosen für die Pkw-Neuzulassungen in den USA, der EG und Japan	97
Abb. 3.18 Prognosen für die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien	98
Abb. 3.19 Fertigungstiefe der Automobilhersteller in der Bundesrepublik Deutschland, 1980-1990	101
Abb. 3.20 Auslandsbezüge der Automobilhersteller in Deutschland	103
Abb. 3.21 Regionale Verteilung der Auslandsbezüge der Automobilhersteller in Deutschland	104
Abb. 3.22 Beschaffungsprofil der Automobilhersteller in der Bundesrepublik Deutschland, 1989	106
Abb. 3.23 Kraftfahrzeugproduktion der Volkswagen AG im Ausland	110
Abb. 3.24 Kraftfahrzeugproduktion der Mercedes-Benz AG im Ausland	113
Abb. 3.25 Beschäftigung im Bau von Kraftfahrzeugen und deren Einzelteilen, 1982-1992	122

Abb. 4.1	Pkw-Neuzulassungen in den Vereinigten Staaten von Amerika	124
Abb. 4.2	Der Kraftfahrzeughandel der Vereinigten Staaten mit Japan	125
Abb. 4.3	Wohlfahrtswirkungen eines FES	129
Abb. 4.4	Japanische Transplants in den Vereinigten Staaten von Amerika, 1982-1990	135
Abb. 4.5	Produktion von Personen- und Kombinationskraftwagen ausländischer Hersteller in den Vereinigten Staaten von Amerika	137
Abb. 4.6	Kraftfahrzeugproduktion US-amerikanischer und japanischer Hersteller in den Vereinigten Staaten von Amerika	138
Abb. 4.7	Der Absatz fabrikneuer Personenkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika: Anteile US-amerikanischer Produktion, japanischer Transplants, japanischer Importe und Gesamtimporte	139
Abb. 5.1	Der Kraftfahrzeughandel der EG mit Japan	155
Abb. 5.2	Marktanteile japanischer Pkw-Hersteller in der EG	157
Abb. 5.3	Japanische Transplants in der EG	172
Abb. 5.4	Produktion und Neuzulassungen von Pkw in Westeuropa und der Anteil japanischer Hersteller: Die Entwicklung seit 1980 und Prognosen bis 2000	174
Abb. 6.1	Allianzen der aufstrebenden asiatischen Automobilproduzenten mit internationalen Konzernen	190
Abb. 6.2	Südkorea: Kraftfahrzeugproduktion und Exportquote	191
Abb. 6.3	Kraftfahrzeugproduktion in Südkorea	193

Abb. 6.4	Die Kraftfahrzeugproduktion in Südkorea, der Volksrepublik China und Indien im Vergleich, 1982-1992	200
Abb. 6.5	Kraftfahrzeugproduktion in Osteuropa	203
Abb. 6.6	Prognostizierte Pkw-Produktion, 1993-1999	218
Abb. 6.7	Prognostizierte Pkw-Neuzulassungen nach Regionen, 1993-1999	219
Abb. A1	Handelsbilanz der USA, der EG und Japans im Kraftfahrzeug- und Teilesektor (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 3.5)	245
Abb. A2	Produktion von Personen- und Kombinationskraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika	245
Abb. A3	Kraftfahrzeugabsatz auf den größten europäischen Märkten (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 3.8)	246
Abb. A4	Kraftfahrzeugproduktion in Westdeutschland nach Herstellern	247
Abb. A5	Kraftfahrzeugproduktion in Frankreich nach Herstellern	248
Abb. A6	Kraftfahrzeugproduktion in Italien nach Herstellern	249
Abb. A7	Kraftfahrzeugproduktion in Großbritannien nach Herstellern	250
Abb. A8	Kraftfahrzeugproduktion in Japan nach Herstellern	251
Abb. A9	Neuzulassungen japanischer Marken nach Produzenten	252
Abb. A10	Prognosen für die Pkw-Neuzulassungen in den USA, der EG und Japan (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 3.17)	252

Abb. A11	Prognosen für die Pkw-Neuzulassungen in Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 3.18)	253
Abb. A12	Exportwerte im Kraftfahrzeughandel der Vereinigten Staaten mit Japan (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 4.2)	254
Abb. A13	Produktion von Personen- und Kombinationskraftwagen ausländischer Hersteller in den Vereinigten Staaten von Amerika (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 4.5)	255
Abb. A14	Exportwerte im Kraftfahrzeughandel der EG mit Japan (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 5.1)	256
Abb. A15	Marktanteile japanischer Pkw-Hersteller in der EG (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 5.2)	257
Abb. A16	Aufteilung der japanischen Transplantproduktion nach Ländern, 1993	257
Abb. A17	Standorte der japanischen Pkw-Produktion	258
Abb. A18	Pkw-Produktion in Westeuropa: Die Entwicklung seit 1980 und Prognosen bis 2000 (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 5.4, I)	259
Abb. A19	Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa: Die Entwicklung seit 1980 und Prognosen bis 2000 (Wertmäßige Darstellung zu Abb. 5.4, II)	260