

Iris Bender

Struktureller Wandel
in der Automobilindustrie
und der Einfluß strategischer
Industrie- und Handelspolitik



PETER LANG

Europäischer Verlag der Wissenschaften

3 BEDEUTUNG, ENTWICKLUNG UND STRUKTURELLER WANDEL DER AUTOMOBILINDUSTRIE	52
3.1 Die Bedeutung der Automobilindustrie für die Volkswirtschaften der USA, der EG und von Japan im zeitlichen Wandel	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
3.2 Struktureller Wandel in der Automobilindustrie	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
3.3	Zusammenfassung der Ergebnisse	120
4	STRATEGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK IN DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA: ERFAHRUNGEN MIT "FREIWILLIGEN" EXPORTSELBSTBESCHRÄNKUNGSABKOMMEN (FES) IM AUTOMOBILSEKTOR	123
4.1	Das FES zwischen Japan und den Vereinigten Staaten auf dem Kraftfahrzeugsektor	123
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
4.2	Eine Folge des FES: Der Aufbau japanischer Transplants und Zulieferbetriebe in den Vereinigten Staaten und ihre Auswirkungen auf die amerikanische Automobilindustrie	133
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
4.3	Zusammenfassung der Ergebnisse	143

5 STRATEGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT IM AUTOMOBILSEKTOR	145
5.1 Industrie- und Wettbewerbspolitik in der EG	145
5.2 Wettbewerbs-, Industrie- und Handelspolitik im Automobils sektor der EG	147
5.3 Japanische Kraftfahrzeuge auf dem europäischen Markt und die Auswirkungen der industrie- und handelspoliti- schen 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

6 NEUE ANBIETER UND NEUE MÄRKTE IM AUTOMOBILSEKTOR: DIE ROLLE MULTINATIONALER AUTOMOBILUNTERNEHMEN UND DER EINFLUSS NATIONALER REGIERUNGEN IN DEN NEUEN PRODUZENTENLÄNDERN	182
6.1 Überlegungen über die Zukunft der Automobilindustrie und deren Einfluß auf das Engagement multinationaler Auto- mobilunternehmen in der Zweiten und Dritten Welt	182
6.1.1 Das Konzept des Weltautos	182
6.1.2 Das Konzept des "technischen Auseinanderstrebens"	183
6.2 Lateinamerika	185
6.2.1 Brasilien	186
6.2.2 Mexiko	187
6.3 Asien	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
6.4 Osteuropa	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
7 AUSWIRKUNGEN DES GEÄNDERTEN WETTBEWERBS-UMFELDS IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE AUF DIE MÖGLICHKEITEN STRATEGISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSPOLITIK	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 Koordinierungsinstanz 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

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