

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 45/86

Berlin

6. November 1986

53. Jahrgang

Stiglin

Probleme und Perspektiven der westeuropäischen Lkw-Industrie

Nachfrageschwäche kennzeichnet seit einigen Jahren die heimischen und die überseeischen Märkte der westeuropäischen Lkw-Industrie. Durch einen drastischen Rückgang in der Zeit von 1980 bis 1982, die seither nur zaghafte Erholung der Nachfrage in Westeuropa sowie das Schrumpfen der Märkte Afrikas und Asiens seit 1981, entstanden bei den westeuropäischen Lkw-Herstellern Überkapazitäten. Der Wettbewerb auf dem Lkw-Markt wird derzeit mit hohen Rabatten und Sonderkonditionen geführt.

Angesichts dieser Lage stellt sich die Frage, ob es sich um eine vorübergehende — wenn auch hartnäckige — Nachfrageschwäche handelt, oder ob die beobachteten Tendenzen einen anhaltenden Abwärtstrend in der Lkw-Nachfrage signalisieren.

Die folgende Analyse der Entwicklung von Nachfrage und Produktion sowie ihrer Einflußfaktoren zeigt, daß die Lkw-Märkte auch in den nächsten Jahren Käufermärkte bleiben werden, in denen die westeuropäische Industrie einen schwierigen Stand hat.

Gegenstand der Betrachtung sind Lastkraftwagen (kurz Lkw genannt) über 6 t zulässigem Gesamtgewicht (z. G.), also der Bereich der klassischen Lkw¹. Nicht in die Untersuchung einbezogen sind die leichteren Lkw und Transporter, Lkw-Anhänger, Kraftomnibusse sowie Kraftfahrzeugeile und -zubehör.

Die wichtigsten Märkte für Lkw aus westeuropäischer Produktion sind die westeuropäischen Länder selbst, die in der Vergangenheit etwa 60 vH der Produktion aufgenommen haben, sowie Afrika und die Länder des Nahen, Mittleren und Fernen Ostens, wohin etwa 36 vH der Produktion exportiert wurden.

Absatz von Lkw in Westeuropa

Der Lkw ist ein typisches Investitionsgut, bei dem Nachfrage und Produktion ausgeprägte zyklische Schwankungen aufweisen. Die jährlichen Neuzulassungen in Westeuropa lagen in den siebziger Jahren bei knapp 240 000, in den achtziger Jahren bei nur noch 200 000 Lkw jährlich (vgl. Tabelle 1).

Der Bestand an Lkw nahm von 1970 bis 1979 um 13 vH zu. Im Jahr 1979 erreichte er ein Maximum und verharvt seit 1983 auf einem geringfügig niedrigeren Niveau².

Die Lkw-Nachfrage wird deutlich von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geprägt. In Jahren schwacher Geschäftstätigkeit wird auf Neuanschaffungen verzichtet, die Fahrzeuge werden länger genutzt. Kommt es zur wirt-

¹ Einschließlich Straßenzugmaschinen.

Der Vergleich zwischen Produktions- und Nachfrageentwicklung wird dadurch beeinträchtigt, daß die Größenklassenabgrenzungen bei Produktion, Neuzulassungen und Ausfuhren in den jeweiligen Statistiken nicht exakt übereinstimmen. Bei den Neuzulassungen differieren die Klassengrenzen auch zwischen den einzelnen Ländern. Die untere Gewichtsklasse umfaßt bei der Produktion Lkw über 6 bis unter 15 t z. G., bei den Neuzulassungen i.d.R. den Bereich über 6 bis unter 16 t z. G., bei den Ausfuhren die Größenklasse 4 bis unter 16 t z. G. Die obere Gewichtsklasse beginnt in der Produktionsstatistik bei 15 t z. G., in der Zulassungsstatistik und der Exportstatistik dagegen i.d.R. bei 16 t z. G.

² Hingegen hat der Bestand an leichten Nutzfahrzeugen (unter 3 t Nutzlast) in 13 westeuropäischen Ländern von 1970 bis 1983 um 24 vH zugenommen.

Tabelle 1

Neuzulassungen von Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen in Westeuropa

Länder	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Über 6 t bis unter 16 t z. G. ¹⁾													
Belgien ²⁾	4437	3995	3017	3391	3566	3573	4066	3365	2785	2246	2028	2001	2359
Frankreich	21601	19852	14569	20757	19886	17984	18005	17853	16184	16630	15588	15109	13161
Niederlande	5996	5458	4449	4841	5858	4911	5762	5035	3926	3080	2637	2850	3051
Österreich ³⁾	1734	1555	1256	1739	1771	1656	1892	1962	1606	1287	1229	1326	1528
Großbritannien	31512	22550	24891	24595	26065	28993	32781	25681	19741	18718	19991	21049	22532
BR Deutschland ⁴⁾	42858	32426	34783	43131	43708	48590	53429	50946	39897	32843	39684	37115	38177
Schweden ²⁾	2859	2309	1982	2388	2002	1534	1746	1883	1597	1379	1407	1266	1485
Finnland ²⁾	2774	2470	2441	1773	1385	1170	1375	1451	1393	1271	1212	1193	1209
Norwegen ⁵⁾	2664	2556	2384	1806	2050	1755	1410	1411	1482	1502	1295	1351	1559
Dänemark ⁶⁾	5321	4181	3526	4984	4120	3237	3439	2527	1844	1733	1964	2369	2592
Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	121756	97352	93298	109405	110411	113403	123905	112114	90455	80689	87035	85629	87653
16 t z. G. ¹⁾ und mehr													
Belgien	4250	4410	3403	4249	4757	4382	5209	4437	3541	3456	3622	3616	4117
Frankreich	25520	22366	14888	22661	21622	20269	20632	21645	20764	21716	23058	24587	20613
Niederlande	4905	4362	3495	5447	6348	6560	8003	7821	5789	6101	5819	7384	8511
Österreich ⁷⁾	2570	2543	1990	3799	4154	2715	3592	3802	3361	2410	2662	3087	3189
Großbritannien	32555	26275	24053	25628	28882	34225	38567	28201	20122	21707	25301	27762	28932
BR Deutschland ⁸⁾	9050	6112	7392	9066	8227	11221	13422	12082	7673	5990	8684	7730	7863
Schweden	4289	5407	4641	4780	4593	4024	4000	4707	3862	3242	3444	3629	4231
Finnland	2109	2395	2458	2312	2072	2320	2481	3115	2981	2533	2570	2438	2336
Norwegen	1173	1591	1702	1911	2108	1628	1449	1590	1924	1881	1628	1905	2412
Dänemark ⁸⁾	1116	966	863	1190	1267	2094	2352	1652	1052	1094	1401	2083	2593
Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	87537	76427	64885	81043	84030	89438	99707	89052	71069	70130	78189	84221	84797
Zusammen													
Belgien	8687	8405	6420	7640	8323	7955	9275	7802	6326	5702	5650	5617	6476
Frankreich	47121	42218	29457	43418	41508	38253	38637	39498	36948	38346	38646	39696	33774
Niederlande	10901	9820	7944	10288	12206	11471	13765	12856	9715	9181	8456	10234	11562
Österreich	4304	4098	3246	5538	5925	4371	5484	5764	4967	3697	3891	4413	4717
Großbritannien	64067	48825	48944	50223	54947	63218	71348	53882	39863	40425	45292	48811	51464
BR Deutschland	51908	38538	42175	52197	51935	59811	66851	63028	47570	38833	48368	44845	46040
Schweden	7148	7716	6623	7168	6595	5558	5746	6590	5459	4621	4851	4895	5716
Finnland	4883	4865	4899	4085	3457	3490	3856	4566	4374	3804	3782	3631	3545
Norwegen	3837	4147	4086	3717	4158	3383	2859	3001	3406	3383	2923	3256	3971
Dänemark	6437	5147	4389	6174	5387	5331	5791	4179	2896	2827	3365	4452	5185
Italien ⁹⁾	20413	28180	18177	22049	25840	18010	19241	21836	25204	23390	19248	18676	20452
Spanien ⁹⁾	26215	28599	20938	19857	19518	15283	14507	13123	11391	11783	10866	10182	11738
Zusammen ⁹⁾	255921	230558	197298	232354	239799	236134	257360	236125	198119	185992	195338	198708	204640

¹⁾ z. G. = zulässiges Gesamtgewicht. — ²⁾ 6 t bis unter 16 t. — ³⁾ 1976–1978: über 6,4 t bis unter 16 t; 1979–1985: über 6 t bis einschl. 15 t. — ⁴⁾ über 6 t bis einschl. 16 t. Hierin enthalten ist eine große Anzahl von Fahrzeugen mit 16 t z.G., die jedoch nicht veröffentlicht ist (1985 etwa 13500 Fahrzeuge). — ⁵⁾ 1973–1975: über 4 t bis unter 16 t; 1976–1985: über 6,5 t bis unter 16 t. — ⁶⁾ 1973–1975: über 5 t bis einschl. 16 t; 1976–1978: über 7 t bis einschl. 16 t; 1979–1985: über 6 t bis einschl. 16 t. — ⁷⁾ 1979–1985: über 15 t. — ⁸⁾ Über 16 t. — ⁹⁾ Gewichtsklassen für Italien und Spanien nicht verfügbar, daher Neuzulassungen nur als Summe über 6 t z. G. ausgewiesen.

Quellen: Verband der Automobilindustrie; Data Resources Inc.

schaftlichen Belegung, wird auch Nachholbedarf gedeckt. Auch die Größe des konjunkturell bereinigten Ersatzbedarfes ändert sich mit der Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge. In der Bundesrepublik Deutschland stieg das Durchschnittsalter aller Lkw bei der Löschung von 8,9 Jahren im Jahre 1970 auf 10,2 Jahre im Jahre 1984.

Neben den konjunkturellen und kurzfristig wirkenden Einflüssen wird der Lkw-Absatz von langfristig wirkenden Nachfragefaktoren geprägt. Diese sind insbesondere die Größe und Struktur der Güterverkehrsmärkte sowie die Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger.

Das Wachstum des gesamten Güterverkehrs (gemessen in Tonnenkilometern) war von 1970 bis 1981 mit jahresdurchschnittlich 2,2 vH in 15 westeuropäischen Staaten deutlich niedriger als der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts, der bei etwa 3 vH lag³. Hier kommt die sinkende Elastizität der Güterverkehrsleistung gegenüber dem Bruttoinlandsprodukt zum Ausdruck.

Ein wichtiger Grund ist die wachsende Bedeutung des Dienstleistungssektors in den Ländern Westeuropas⁴. Aber auch im warenproduzierenden Gewerbe hat sich die Produktionsstruktur gewandelt. Im Zuge der Verlagerung von der materialintensiven Produktion zu Prozessen mit höherer Wertschöpfung⁵ werden weniger Massengüter und dafür mehr hochwertige Güter befördert, und zwar vor allem mit Lkw. Daher konnte das Straßengüterverkehrsgewerbe seinen Anteil am Güterverkehrsmarkt in Westeuropa von 55 vH im Jahre 1970 auf 69 vH im Jahre 1983 ausweiten⁶. Unterstützt wurde dieser Marktgewinn des Straßengüterverkehrs insbesondere durch die Erweiterung und Verbesserung des Straßennetzes und die fortschreitende Integration peripherer Wirtschaftsräume.

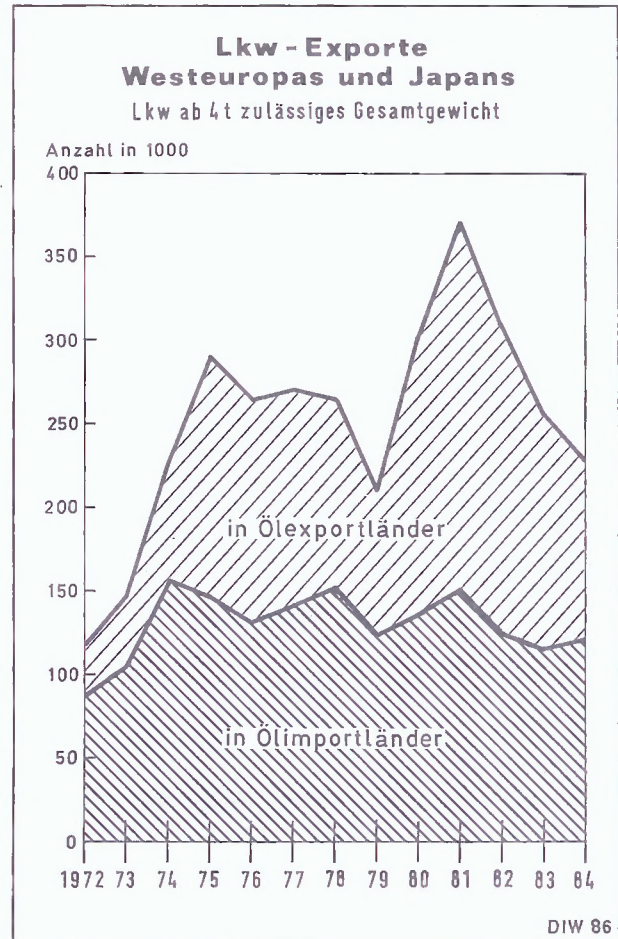
Rationalisierungsbemühungen im Straßengüterverkehrsgewerbe führen jedoch dazu, daß sich die Anteilsgewinne des Lkw nicht in entsprechend höheren Fahrzeugbedarf umsetzen. Dies wird durch den Einsatz des optimalen Fahrzeugs für die jeweilige Transportaufgabe und durch die Vergrößerung der möglichen Ladevolumina erreicht. Darüber hinaus werden zur Verbesserung der Auslastung der Fahrzeuge neue Logistikkonzepte mit moderner Informationstechnologie genutzt.

Entwicklung der Überseemärkte

Von 1972 bis 1984 wurden im Durchschnitt 40 vH der Lkw-Produktion Westeuropas nach Übersee exportiert. In diesem Zeitraum war die Dynamik der Nutzfahrzeugmärkte in Afrika und Asien groß (vgl. Tabelle 2). Diese Regionen bezogen 1972 aus allen Herstellerländern (einschl. Japan und USA) 129 000 Lkw. Bis 1975 stieg die Nachfrage auf über 331 000 und fiel dann bis 1979 auf rund 223 000. 1980 und 1981 waren Jahre einer erneuten sprunghaften Belebung des Lkw-Absatzes. So wurden 1981 mit 385 000 die bisher meisten Lastkraftwagen in die Länder Afrikas und Asiens geliefert. Seitdem geht die Nachfrage ständig zurück. Im Jahr 1984 wurden nur noch 231 000 Lkw nach Afrika und Asien verkauft, 40 vH weniger als 1981.

Im langjährigen Durchschnitt entfielen auf Afrika und den Fernen Osten jeweils etwa 35 vH sowie auf den Nahen und Mittleren Osten etwa 30 vH des Exports aller Herstellerländer. Die ausgeprägten Spitzen in der Nachfrage der Überseeländer waren stark durch die Ölländer bestimmt (Bild 1). Die drastischen Ölpreiserhöhungen verhalfen den Ölländern in den Jahren 1973/74 und 1979/80 zu kräftig steigenden Exporterlösen. Die Mittel wurden

Bild 1



zum Ausbau der Infrastruktur genutzt, was mit einem hohen Bedarf an Nutzfahrzeugen einherging. Mit der Verminderung der Fördermengen, begleitet von sinkenden Ölpreisen, hat sich die Importfähigkeit der Ölländer erheblich reduziert. Ihre Nutzfahrzeugimporte waren 1984 nur noch halb so hoch wie 1981.

Die nichtölexportierenden Länder in Asien und Afrika nahmen im Zeitraum 1972 bis 1984 rund 55 vH der Nutzfahrzeugimporte der hier betrachteten Regionen auf. Da

³ Vgl. European Conference of Ministers of Transport, Trends in Transport Investment and Performance in 1981, Paris 1984, S. 11.

⁴ Vgl. Produktionsorientierte Dienste — Gewinner im wirtschaftlichen Strukturwandel. Bearb.: Franz-Josef Bade. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 16/1985.

⁵ Vgl. M. Jänicke, H. Mauch, Th. Ranneberg, Umweltentlastung durch Strukturwandel, IIUG discussion papers 86-1, Berlin 1986. Strukturwandel im Sinne einer Entkopplung von stofflichem Input und wirtschaftlicher Leistung ist in der Mehrzahl der in dieser Studie untersuchten 31 Industrieländer erkennbar.

⁶ Gemessen in Tonnenkilometer auf Straße, Schiene und binneländischen Wasserwegen. Vgl. European Conference of Ministers of Transport, Activity of the Conference, 31st Annual Report, 1984, Paris 1985, S. 70.

Tabelle 2

Exporte von Lastkraftwagen nach Afrika und Asien nach Versandregionen und Größenklassen
Lkw-Exporte nach Afrika

Versandregion	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
4 t bis unter 16 t z. G. ¹⁾													
Westeuropa	34864	43435	47262	63971	52479	55419	38787	28828	37909	38441	25543	18406	13319
Japan	8627	12830	23669	22073	19451	24534	32161	23317	37775	53610	33252	30927	40830
USA	1433	831	1633	1431	2260	1910	1598	639	440	602	299	398	386
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	1462	1650	850	1602	24	309
Alle Länder	44924	57096	72564	87475	74190	81863	72546	54246	77774	93503	60696	49755	54844
16 t z. G. und mehr ¹⁾													
Westeuropa	9904	11476	18777	24874	21602	21090	18053	12568	16982	30948	23683	15606	14538
Japan	653	1103	2581	3100	3438	4090	4059	2894	5512	7169	6427	2768	2902
USA	646	531	1124	922	2595	1117	1008	656	1750	1599	778	181	157
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	473	1402	1345	70	66	121
Alle Länder	11203	13110	22482	28896	27635	26297	23120	16591	25646	41061	30958	18621	17718
Zusammen													
Westeuropa	44768	54911	66039	88845	74081	76509	56840	41396	54891	69389	49226	34012	27857
Japan	9280	13933	26250	25173	22889	28624	36220	26211	43287	60779	39679	33695	43732
USA	2079	1362	2757	2353	4855	3027	2606	1295	2190	2201	1077	579	543
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	1935	3052	2195	1672	90	430
Alle Länder	56127	70206	95046	116371	101825	108160	95666	70837	103420	134564	91654	68376	72562

Lkw-Exporte in den Nahen und Mittleren Osten

Versandregion	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
4 t bis unter 16 t z. G. ¹⁾													
Westeuropa	13680	15339	22492	33704	27706	18053	13066	14019	13790	18527	24634	24372	17144
Japan	1271	1708	3789	11801	19426	18341	16632	15442	30820	32988	39813	37081	23196
USA	3255	3618	5314	22325	15422	19066	10726	4903	3196	5194	3110	1852	1436
Andere Länder	.	.	2	419	395	306	177	806	629	895	832	186	32
Alle Länder	18206	20665	31597	68249	62949	55766	40601	35170	48435	57604	68389	63491	41808
16 t z. G. und mehr ¹⁾													
Westeuropa	5514	6979	16483	36531	33228	20850	16902	19432	29410	51575	52584	34686	22921
Japan	119	303	1527	6398	9051	5497	2558	3467	7374	11058	12703	3934	2897
USA	583	1673	3674	13664	3262	1287	2097	2469	1030	3650	1659	320	159
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	.	.	536	746	581	31
Alle Länder	6216	8955	21684	56593	45541	27634	21557	25368	37814	66819	67692	39521	26008
Zusammen													
Westeuropa	19194	22318	38975	70235	60934	38903	29968	33451	43200	70102	77218	59058	40065
Japan	1390	2011	5316	18199	28477	23838	19190	18909	38194	44046	52516	41015	26093
USA	3838	5291	8988	35989	18684	20353	12823	7372	4226	8844	4769	2172	1595
Andere Länder	.	.	2	419	395	306	177	806	629	1431	1578	767	63
Alle Länder	24422	29620	53281	124842	108490	83400	62158	60538	86249	124423	136081	103012	67816

noch Tabelle 2:

noch: Exporte von Lastkraftwagen nach Afrika und Asien nach Versandregionen und Größenklassen
Lkw-Exporte nach Fern-Ost

Versandregion	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
4 t bis unter 16 t z. G. ¹⁾													
Westeuropa	12937	14445	14728	18563	7148	7248	11006	11547	13478	5917	6284	4791	3988
Japan	24361	29180	48021	45776	52585	68536	77494	62364	93316	106695	69028	67561	70001
USA	4316	3302	4784	3462	3081	853	535	1090	370	389	865	245	143
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	.	.	855	482	.	.
Alle Länder	41614	46927	67533	67801	62814	76637	89035	75001	107164	113856	76659	72597	74132
16 t z. G. und mehr ¹⁾													
Westeuropa	773	1274	3329	3790	1807	1104	3909	3760	1810	1743	1078	2134	2191
Japan	5606	9100	23953	17922	15942	26380	30603	11957	11754	9837	11570	14209	14562
USA	199	97	240	570	192	316	494	519	646	283	555	66	83
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Alle Länder	6578	10471	27522	22282	17941	27800	35006	16236	14210	11863	13203	16409	16836
Zusammen													
Westeuropa	13710	15719	18057	22353	8955	8352	14915	15307	15288	7660	7362	6925	6179
Japan	29967	38280	71974	63698	68527	94916	108097	74321	105070	116532	80598	81770	84563
USA	4515	3399	5024	4032	3273	1169	1029	1609	1016	672	1420	311	226
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	.	.	855	482	.	.
Alle Länder	48192	57398	95055	90083	80755	104437	124041	91237	121374	125719	89862	89006	90968

Lkw-Exporte nach Afrika und Asien insgesamt

Versandregion	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
4 t bis unter 16 t z. G. ¹⁾													
Westeuropa	61481	73219	84482	116238	87333	80720	62859	54394	65177	62885	56461	47569	34451
Japan	34259	43718	75479	79650	91462	111411	126287	101123	161911	193293	142093	135569	134027
USA	9004	7751	11731	27218	20763	21829	12859	6632	4006	6185	4274	2495	1965
Andere Länder	.	.	2	419	395	306	177	2268	2279	2600	2916	210	341
Alle Länder	104744	124688	171694	223525	199953	214266	202182	164417	233373	264963	205744	185843	170784
16 t z. G. und mehr ¹⁾													
Westeuropa	16191	19729	38589	65195	56637	43044	38864	35760	48202	84266	77345	52426	39650
Japan	6378	10506	28061	27420	28431	35967	37220	18318	24640	28064	30700	20911	20361
USA	1428	2301	5038	15156	6049	2720	3599	3644	3426	5532	2992	567	399
Andere Länder	.	.	.	.	.	.	.	473	1402	1881	816	647	152
Alle Länder	23997	32536	71688	107771	91117	81731	79683	58195	77670	119743	111853	74551	60562
Zusammen													
Westeuropa	77672	92948	123071	181433	143970	123764	101723	90154	113379	147151	133806	99995	74101
Japan	40637	54224	103540	107070	119893	147378	163507	119441	186551	221357	172793	156480	154388
USA	10432	10052	16769	42374	26812	24549	16458	10276	7432	11717	7266	3062	2364
Andere Länder	.	.	2	419	395	306	177	2741	3681	4481	3732	857	493
Alle Länder	128741	157224	243382	331296	291070	295997	281865	222612	311043	384706	317597	260394	231346

¹⁾ z. G. = zulässiges Gesamtgewicht

Quelle: Best & Associates, European Truck Industry, International Perspective, Export Market Statistics, Paris 1982, 1985.

diese Länder ihrerseits Öl importieren müssen, werden sie vom Preisrückgang des Öls begünstigt. Wesentlich bestimmt werden die Importmöglichkeiten jedoch durch die Erlöse aus den Rohstoffexporten. Die Rohstoffpreise sind in den vergangenen Jahren erheblich unter Druck geraten⁷.

Die Nutzfahrzeuglieferungen Westeuropas und Japans in die Nichtölländer Asiens und Afrikas stiegen von 87 000 im Jahre 1972 auf 156 000 Einheiten im Jahre 1974. Dieser Absatz wurde bis 1984 nicht wieder erreicht. Die Nachfrage der Nichtölländer schwankte dabei wesentlich weniger als die der Ölländer, obwohl die Leistungsbilanzen der Nichtölländer sprunghafte Veränderungen in ähnlicher Größe wie die der Ölländer aufweisen. Dies deutet auf einen relativ stabilen Bedarf der Nichtölländer an Nutzfahrzeugen für die Produktion und den Transport von Rohstoffen hin.

Wettbewerber auf den Exportmärkten

Japanische und europäische Hersteller von Nutzfahrzeugen teilen sich die Exportmärkte, Anbieter aus den USA spielen in den hier erfaßten Regionen so gut wie keine Rolle mehr. Seit 1977 ist der Marktanteil der japanischen Lkw größer als derjenige westeuropäischer Fahrzeuge und weist noch immer eine steigende Tendenz auf. Auf allen Überseemärkten betrug der japanische Marktanteil 1984 67 vH (Westeuropa 32 vH). Im Nahen und Mittleren Osten waren es 38 vH (59 vH), in Afrika 60 vH (38 vH) und im Fernen Osten 93 vH (7 vH).

Japan konnte seinen Marktanteil selbst im Fernen Osten, wo es schon zuvor Marktführer war, noch kräftig erhöhen. Auch im Nahen und Mittleren Osten haben die japanischen Exporteure bis zum Beginn der achtziger Jahre Anteile gewonnen; seitdem hat sich dort die Marktaufteilung stabilisiert. Eine rasche Vergrößerung ihres Marktanteils erzielten die japanischen Produkte dagegen in den vergangenen Jahren in Afrika. Dabei hat Japan seine Exporte im Jahre 1984 gegenüber 1983 stabilisiert, während der Gesamtmarkt um 11 vH schrumpfte.

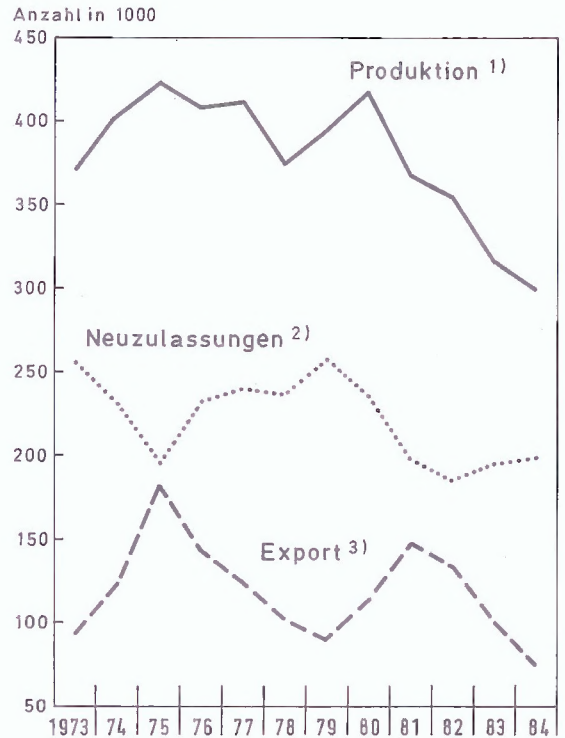
Die japanischen Marktanteile haben sich in den einzelnen Gewichtsklassen unterschiedlich entwickelt. Starke Anteilsgewinne gab es bis Ende der siebziger Jahre in den leichteren Klassen. In der Klasse der schweren Fahrzeuge ist den japanischen Anbietern ein solcher Erfolg nicht gelungen. Die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Marktposition („uptrading“) sind hier aber auch in produktionstechnischer Sicht gegeben. Dies zeigen die hohen Exporte von Lkw dieser Größenklasse in den Fernen Osten.

Produktion

In den siebziger Jahren entwickelten sich die Exporte nach Übersee gegenläufig zu den Neuzulassungen in Westeuropa, so daß die Hersteller Schwächen des Bin-

Bild 2

Produktion, Neuzulassungen und Export von westeuropäischen Lkw



1) Produktion von Lkw über 6 t zulässigem Gesamtgewicht in Westeuropa. — 2) Neuzulassungen von Lkw über 6 t zulässigem Gesamtgewicht in Westeuropa. — 3) Export von Lkw ab 4 t zulässigem Gesamtgewicht nach Afrika und Asien.

DIW 86

nenmarktes teilweise kompensieren konnten. Seit 1982 hingegen kam zur schwachen Binnennachfrage die Talfahrt der Exporte hinzu (vgl. Bild 2). Die Produktion erreichte daher im Jahr 1984 mit rund 300 000 Einheiten ihren tiefsten Stand seit 1971, stieg aber 1985 wieder etwas.

Noch dramatischer entwickelte sich indes der Markt für die nordamerikanische Lkw-Industrie, deren Produktion von 1979 bis 1982 um 59 vH zurückging und auch nach der Erholung im Jahr 1984 noch deutlich unter dem Niveau in den siebziger Jahren lag. Auch die japanischen Lkw-Hersteller mußten Absatzeinbußen hinnehmen: Von 1978 bis 1983 sank die Produktion um mehr als ein Viertel. 1985 wurde der Produktionsrekord von 1978 aber wieder übertroffen. Insgesamt war die Lkw-Produktion in der westlichen Welt im bisherigen Verlauf der achtziger

⁷ Vgl. Wirtschaftslage in der Dritten Welt — Noch keine Entwarnung für die ärmeren Länder. Bearb.: Herbert Wilkens. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 51–52/1984.

Tabelle 3

Produktion von Lkw und Straßenzugmaschinen über 6 t zul. Gesamtgewicht
in der westlichen Welt nach Regionen 1975–1985

Region bzw. Land	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
In 1000 Stück											
Nordamerika	330	330	391	416	421	270	250	173	176	289	278
Mittel- u. Südamerika	108	103	115	100	117	137	117	58	36	52	70
Japan	195	207	227	254	247	241	222	203	185	234	266
Indien	24	23	22	28	31	33	44	45	41	40	45
Westeuropa ¹⁾	423	408	412	375	394	417	367	355	316	301	317
Westliche Welt	1080	1071	1167	1173	1210	1098	1000	834	754	916	976
Regionalstruktur in vH											
Nordamerika	30,6	30,8	33,5	35,5	34,8	24,6	25,0	20,7	23,3	31,6	28,5
Mittel- u. Südamerika	10,0	9,6	9,9	8,5	9,7	12,5	11,7	7,0	4,8	5,7	7,2
Japan	18,1	19,3	19,5	21,7	20,4	21,9	22,2	24,3	24,5	25,5	27,3
Indien	2,2	2,1	1,9	2,4	2,6	3,0	4,4	5,4	5,4	4,4	4,6
Westeuropa ¹⁾	39,2	38,1	35,3	32,0	32,6	38,0	36,7	42,6	41,9	32,9	32,5
Westliche Welt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (1980 = 100)											
Nordamerika	122,2	122,2	144,8	154,1	155,9	100,0	92,6	64,1	65,2	107,0	103,0
Mittel- und Südamerika	78,8	75,2	83,9	73,0	85,4	100,0	85,4	42,3	26,3	38,0	51,1
Japan	80,9	85,9	94,2	105,4	102,5	100,0	92,1	84,2	76,8	97,1	110,4
Indien	72,7	69,7	66,7	84,8	93,9	100,0	133,3	136,4	124,2	121,2	136,4
Westeuropa ¹⁾	101,4	97,8	98,8	89,9	94,5	100,0	88,0	85,1	75,8	72,2	76,0
Westliche Welt	98,4	97,5	106,3	106,8	110,2	100,0	91,1	76,0	68,7	83,4	88,9

¹⁾ Von 1983 ab aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorjahren ergänzt um Daimler-Benz-Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland.

Quellen: Verband der Automobilindustrie; Daimler-Benz AG.

Jahre deutlich geringer als in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre (vgl. Tabelle 3).

Im wesentlichen sind es 15 Unternehmen, die in neun westeuropäischen Ländern Produktionsstätten unterhalten. Ihre Produktion außerhalb Europas wird bei dieser Analyse in der Regel nicht einbezogen⁸. Die Lkw-Produktion ist — auch in der Beschränkung auf Lkw über 6 t z. G. — sehr heterogen. Im folgenden wird zwischen leichten und mittelschweren Lkw (über 6 bis unter 15 t z. G.) und schweren Lkw (ab 15 t z. G.) sowie nach Produzentenländern unterschieden (vgl. Tabelle 4).

In der schweren Klasse wurde im Jahr 1980 das bisher höchste Produktionsniveau erreicht. Danach fiel die Produktion steil ab und stabilisierte sich erst 1985 auf niedrigem Niveau. In der unteren Klasse ist die Entwicklung schon seit Mitte der siebziger Jahre rückläufig.

In beiden Klassen wurden die meisten Lkw in der Bundesrepublik Deutschland erzeugt, die bei den schweren Lkw im Jahr 1985 mit 35 vH und in der unteren Klasse mit 41 vH zur westeuropäischen Produktion beitrug. Bei den leichten und mittelschweren Lkw wurde Großbritannien von Platz eins verdrängt, das 1975 noch gut die Hälfte, 1985 dagegen nur noch 28 vH der westeuropäischen Lkw

produzierte. An dritter Stelle in der unteren Gewichtsklasse lag Frankreich, das von diesem Platz jedoch 1985 durch Italien verdrängt wurde. Auf die übrigen Länder entfielen nur rund 10 vH der westeuropäischen Produktion. In Schweden und den Niederlanden dominiert die schwere Lkw-Klasse.

Schweden nimmt als Produktionsstandort bei schweren Lkw den zweiten Platz in Westeuropa ein; sein Anteil stieg von einem Fünftel auf knapp ein Drittel. Großbritannien, das in den siebziger Jahren mit einem Anteil von reichlich 12 vH der drittgrößte Produktionsstandort in der schweren Klasse war, wurde von diesem Platz Anfang der achtziger Jahre durch Frankreich (knapp ein Zehntel der westeuropäischen Produktion) verdrängt. An vierter Stelle lag im Jahr 1985 Italien mit einem Anteil von 8 vH. Seit 1984 werden auch in den Niederlanden mehr schwere Lkw als in Großbritannien erzeugt. Dabei verteilt sich die Produktion in Großbritannien auf gut ein halbes Dutzend Hersteller, während die Erzeugung in Frankreich, Italien und

⁸ Aus den schwedischen Produktionsangaben konnte die Produktion schwedischer Unternehmen außerhalb Europas nicht eliminiert werden.

Tabelle 4

Produktion von Lkw und Straßenzugmaschinen in Westeuropa nach Ländern
Anzahl

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Über 6 t bis unter 15 t zul. Gesamtgewicht											
BR Deutschland ¹⁾	54911	62707	61132	61766	59744	70239	62657	58176	55131	51412	58936
Großbritannien	103352	84972	78115	71127	78221	69594	39764	41413	33420	38503	41436
Frankreich	22933	26160	24859	25508	27846	30957	23244	19062	17004	18668	14454
Italien	10234	12939	17717	9129	7916	9130	13568	11617	16480	15827	20067
Spanien	8232	6913	5382	4027	5772	5560	3998	8148	7699	5644	2852
Schweden	2497	4670	4522	3754	5384	4280	3576	4309	5031	5564	4979
Niederlande	2877	5740	3442	2647	3873	3897	2140	2174	1798	1875	1773
Österreich	652	3596	4610	3013	2395	3012	3147	2677	1579	1193	1096
Westeuropa ¹⁾	205688	207697	199779	180971	191151	196669	152094	147576	138142	138686	145593
15 t zul. Gesamtgewicht und mehr											
BR Deutschland ¹⁾	81803	76634	75291	63948	75508	82798	94895	92728	71363	56426	59435
Großbritannien	25337	22579	29677	31682	27611	24216	12055	18359	15824	9501	11037
Frankreich	22932	22961	20655	17551	16285	19831	18229	19712	18410	15751	14513
Italien	22402	20784	22267	18926	16447	19440	24073	12595	13248	12151	14186
Spanien	13926	10668	13602	11579	9163	8847	7331	6514	6049	5943	6833
Schweden	40181	38795	40336	40252	44885	50825	45556	44042	41640	48158	49207
Niederlande	6813	5800	9089	7823	9836	10912	9266	10084	8917	10750	11325
Österreich	3979	1994	1627	1945	2959	3943	3533	3389	2564	3182	4808
Westeuropa ¹⁾	217373	200215	212544	193706	202694	220812	214938	207423	178015	161862	171344
Zusammen											
BR Deutschland ¹⁾	136714	139341	136423	125714	135252	153037	157552	150904	126494	107838	118371
Großbritannien	128689	107551	107792	102809	105832	93810	51819	59772	49244	48004	52473
Frankreich	45865	49121	45514	43059	44131	50788	41473	38774	35414	34419	28967
Italien	32636	33723	39984	28055	24363	28570	37641	24212	29728	27978	34253
Spanien	22158	17581	18984	15606	14935	14407	11329	14662	13748	11587	9685
Schweden	42678	43465	44858	44006	50269	55105	49132	48351	46671	53722	54186
Niederlande	9690	11540	12531	10470	13709	14809	11406	12258	10715	12625	13098
Österreich	4631	5590	6237	4958	5354	6955	6680	6066	4143	4375	5904
Westeuropa ¹⁾	423061	407912	412323	374677	393845	417481	367032	354999	316157	300548	316937
¹⁾ Von 1983 ab aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorjahren ergänzt um Daimler-Benz-Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland.											
Quellen: Verband der Automobilindustrie; Berechnungen des DIW											

den Niederlanden nahezu vollständig von jeweils einem Unternehmen erbracht wird.

Auf Spanien und Österreich entfielen im betrachteten Zeitraum rund 7 vH der Produktion von schweren Lkw.

Die Abweichungen der Produktionsentwicklung in den Herstellungsländern hängen sowohl mit der Nachfragestruktur und den Spezialisierungsvorteilen der einzelnen Länder als auch mit der Flexibilität der Unternehmen zusammen.

Während in Westeuropa bis Ende der siebziger Jahre die Nachfrage nach leichten bis mittelschweren Lkw dominierte, hat sich danach die Zahl der neu zugelassenen schweren Lkw jener in der unteren Klasse angeglichen. Insgesamt wies die Nachfrage nach schweren Lkw eine festere Tendenz auf (vgl. Tabelle 1).

Ähnlich war die Situation auf den Märkten in Afrika sowie im Nahen und Mittleren Osten, wo sich in den achtziger Jahren die Größenklassenverteilung zugunsten der schweren Lkw verschob⁹. Anders im Fernen Osten, dessen Importe in der leichteren Klasse seit 1978 relativ schwächer zurückgingen als jene der schweren Lkw.

Die Auswirkungen dieser Nachfragetendenzen auf die westeuropäische Produktion wurden noch dadurch verstärkt, daß die Europäer in den Überseegebieten bei der unteren Gewichtsklasse empfindliche Marktanteilsverluste zugunsten Japans erlitten. Dies traf vor allem die Hersteller in Großbritannien und Frankreich, die überwie-

⁹ Hier wird zum Vergleich mit der Produktion für die untere Gewichtsklasse bei der Ausfuhr der Bereich der Lkw von 4 bis unter 16 t z. G. herangezogen.

gend Lkw der leichteren Gewichtsklasse produzieren. Zu berücksichtigen ist, daß die britische Währung — bedingt durch die Einnahmen aus der Ölförderung — sehr hoch bewertet war. Zum Verlust an Wettbewerbsfähigkeit dürfte auch das Verhalten der britischen Lkw-Unternehmen selbst (zu geringe Investitionen, unzureichende Produktentwicklung) beigetragen haben.

In den Produktionsstandorten, in denen die schweren Lkw dominieren — in der Bundesrepublik Deutschland, Schweden und den Niederlanden — waren die Anpassungsprobleme bis Anfang der achtziger Jahre relativ gering. In der schweren Gewichtsklasse behaupteten diese Länder ihre Marktanteile in Übersee. Schließlich gingen von der regionalen Struktur der Exporte der Bundesrepublik und Schwedens Impulse auf die Produktion aus: Beide Länder waren besonders in den Nah-Ost-Märkten engagiert, profitierten also zunächst von der dort durch die steigenden Ölerlöse ausgelösten Bautätigkeit, die die Lkw-Nachfrage hochschnellen ließ. Allerdings wird die Bundesrepublik seit 1983 von dem Nachfragerückgang im Nahen Osten überdurchschnittlich betroffen.

Zu den Marktanteilsgewinnen Japans in den Überseegebieten ist zu bemerken, daß die japanische Produktion in der unteren Gewichtsklasse die westeuropäische im Jahr 1984 überflügelte. Die japanische Produktion wird von fünf Firmen erbracht, in Westeuropa operieren dagegen rund 15 Unternehmen. Bei den schweren Lkw belief sich der japanische Ausstoß im Jahr 1984 auf rund die Hälfte der in Westeuropa produzierten Zahl von Fahrzeugen. In diesem Bereich produzieren in Japan vier Unternehmen gegenüber gut einem Dutzend in Europa. Diese Größenunterschiede können ein Indiz für Kostenvorteile der japanischen Unternehmen — auch im Vertrieb — sein.

Produktionskapazität und Auslastung

Bei rückläufiger Nachfrage muß die westeuropäische Lkw-Industrie seit 1981 neben absatzbedingten Erlöseinbußen auch eine Unterauslastung der Produktionskapazität hinnehmen. Dabei stiegen die Stückkosten, und die Preiskämpfe nahmen erheblich zu. Die Folge waren stark verminderte Erträge. Angesichts dieser Lage stellt sich die Frage nach dem Ausmaß der nicht genutzten Produktionskapazität.

In der Literatur wird ein Kapazitätsüberhang meist geschätzt, indem aus einer Reihe von jährlichen Produktionsmengen das Jahr mit dem Spitzenwert herausgegriffen wird¹⁰. Unter der Annahme, daß diese Kapazität auch in Jahren geringerer Ausbringung aufrechterhalten wird, ergibt die Differenz zwischen der jeweiligen Produktionsmenge und dem Spitzenwert das Ausmaß der Überschußkapazität. Dieser Ansatz stellt freilich eine Behelfsrechnung für den Fall dar, daß laufende Informationen über Umfang und Qualität der installierten Anlagen fehlen.

In Anbetracht der vielfältigen Unsicherheiten ist eine Aussage über die Produktionskapazität der europäischen Lkw-Industrie letztlich nur durch eine Erhebung bei den Unternehmen möglich, die im Rahmen dieser Studie nicht durchgeführt werden konnte. Aufgrund der verfügbaren Informationen über Maßnahmen einzelner Hersteller zur Straffung der Kapazitäten erscheint für die gegenwärtige Kapazität eine Stückzahl von 400 000 bis 420 000 Fahrzeugen pro Jahr als realistisch. Eine weitere Kapazitätskürzung steht mit der Einstellung der Produktion von mittleren und schweren Lastkraftwagen bei Bedford, der britischen Tochter von General-Motors, bevor¹¹. Bei einer Produktion von 317 000 Einheiten ist eine starke Unterauslastung der Kapazitäten zu konstatieren.

Perspektiven für die Entwicklung des westeuropäischen Marktes. . .

Für die westeuropäischen Volkswirtschaften ist damit zu rechnen, daß das gesamte Transportaufkommen auch künftig schwächer zunimmt als das reale Sozialprodukt:

- Der Dienstleistungssektor wird weiter an Bedeutung gewinnen;
- die Umstrukturierung der Güterproduktion zugunsten höherveredelter Waren sowie die weiter zunehmende Verwendung leichter Materialien führt zu geringeren Transportgewichten.

Dabei sind Entwicklungen denkbar, bei denen die Tendenz zu einer Reduktion der Transportintensität um so ausgeprägter ist, je höher das Wirtschaftswachstum ausfällt, da dann vor allem der Dienstleistungssektor als Wachstumsträger hervortritt¹². Dies gilt freilich nicht für alle westeuropäischen Länder, denn für die bisher geringer entwickelten Mittelmeerländer ist eine deutlich höhere Transportintensität künftigen Wirtschaftswachstums zu erwarten als für die Länder Mittel- und Nordeuropas.

Die Veränderung der Güterstruktur wirkt sich dabei zugunsten des Lkw-Verkehrs aus. Dieser Trend wird jedoch dadurch gebremst werden, daß die Eisenbahnen offensiver am Markt operieren und für Teilmärkte (z. B. alpenüberquerender Transitverkehr) politischen Flankenschutz erhalten. Wegen der Rationalisierungsbemühungen im Straßengüterverkehrsgewerbe besteht die Möglichkeit, daß sich künftige Anteilsgewinne des Straßengüterverkehrs nur noch teilweise in einem höheren Bedarf an Fahrzeugen niederschlagen.

¹⁰ Vgl. A. P. Black: A survey of recent developments in the world automotive industry: Some causes and consequences. In: International Institute of Management. Discussion papers. IIM/IP 84-35, Berlin 1984, S. 4.

¹¹ Vgl. Suche nach Partnern blieb letzten Endes vergeblich. In: Handelsblatt, Nr. 174/1986, S. 19.

¹² Vgl. B. Bartholmai, Probleme bei der längerfristigen Prognose des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 2, 1986.

Im Straßengüterverkehr ist ebenfalls mit einem nur schwachen Wachstum des Transportaufkommens zu rechnen. Dieser Verkehrsbereich wird vor allem von der Entwicklung in der bei weitem bedeutsamsten Gütergruppe „Steine und Erden“ beeinflusst. Die von der Baukonjunktur abhängigen Transporte sind bereits stark zurückgegangen. Auch bei wieder steigenden Bauinvestitionen dürfte die Bedeutung des Neubaus zugunsten von Renovierung und Modernisierung abnehmen¹³.

Die in Westeuropa bevorstehende Liberalisierung des Güterverkehrssektors wird Auswirkungen auf den Anteil des Straßenverkehrs am Güterverkehrsmarkt, auf die vorgehaltene Fahrzeugkapazität und die Fahrzeugauslastung haben. In welche Richtung sich dies beim Fahrzeugbedarf auswirken wird, ist jedoch völlig offen.

Alles in allem dürfte der westeuropäische Lkw-Markt in den kommenden 10 Jahren den bisherigen Spitzenwert vom Jahre 1979 nicht mehr erreichen. Im Vergleich zu den absatzschwachen Jahren 1981 bis 1983 ist jedoch eine Erholung der Nachfrage zu erwarten, die den Absatz bis Mitte der 90er Jahre wieder an das Niveau vom Jahre 1980, dem letzten Produktionshoch, heranführen könnte.

...und der Überseemärkte

Auf den Märkten Afrikas und Asiens konnten die westeuropäischen Hersteller zumindest zeitweilig Schwächen des Binnenmarktes kompensieren. Seit 1982 ist dies nicht mehr der Fall (Bild 2). Eine wesentliche Rolle spielt hierbei die gesunkene Importfähigkeit der OPEC-Länder. Die OPEC deckt statt mehr als der Hälfte (1973) heute nur noch gut ein Viertel des Welt-Erdölbedarfs. Außerdem ist der Erdölbedarf infolge von Energiesparmaßnahmen und Ölsubstitution absolut zurückgegangen, wodurch sich ein anhaltendes Überangebot eingestellt hat. Auch mittelfristig sind relativ niedrige Ölpreise und damit geringe Einnahmen wahrscheinlich¹⁴.

Beim künftigen Bedarf an Nutzfahrzeugen in den OPEC-Staaten zeigen sich beträchtliche Unterschiede zwischen reichen und armen Ländern¹⁵. Während die reichen Ölländer ihre Möglichkeiten zu extensivem Wachstum weitgehend ausgeschöpft haben, ist bei den armen Ölländern nach wie vor ein sehr hoher Investitionsbedarf, insbesondere in der Infrastruktur, festzustellen. Dieser Bedarf kann derzeit nicht befriedigt werden, die geringeren Ölerlöse haben sogar schon zu hoher Verschuldung einiger Länder dieser Gruppe geführt. Bei den gegebenen Perspektiven für die Ölmärkte dürfte sich an dieser Situation in naher Zukunft nichts ändern. Weder in den reichen noch in den armen Ölländern ist daher ein Importboom wie 1975/76 und 1980/81 als wahrscheinlich anzusehen.

Auf die ölimportierenden Entwicklungsländer entfiel in den Jahren 1972 bis 1984 mehr als die Hälfte der gesamten Nutzfahrzeugimporte Asiens und Afrikas. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Länder dieser heterogenen

Gruppe sind sehr unterschiedlich. In dem derzeitigen Wirtschaftsaufschwung der Industrieländer verbessern sich die Terms of Trade für die OECD-Länder auf Kosten der Rohstoffproduzenten der Dritten Welt. Besonders betroffen sind davon die afrikanischen Länder mit ihrer auf wenigen Gütern basierenden Exportwirtschaft. Sowohl für Industrierohstoffe als auch für Ernährungsgüter zeichnet sich ab, daß die Preise wegen des hohen Angebotes weiterhin unter Druck stehen, so daß sich die Einnahmen dieser Länder nicht sehr positiv entwickeln werden. Zudem muß ein großer Teil der Exporteinnahmen für den Schuldendienst verwendet werden¹⁶. Die zusammenfassende Bewertung der Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung Afrikas läßt bestenfalls eine Stabilisierung der Nutzfahrzeugnachfrage auf dem niedrigen Niveau von 1983 und 1984 erhoffen.

Positiver ist die Wirtschaftsentwicklung der asiatischen Länder, speziell die der asiatischen Schwellenländer, einzuschätzen¹⁷. Diese Länder sind aufgrund ihrer breiteren Exportpalette weniger stark von den Rohstoffmärkten abhängig als die Länder Afrikas, denn sie haben ihre eigene industrielle Entwicklung zumeist weiter vorantreiben können. Für den asiatischen Raum ist mit dem wirtschaftlichen Wachstum auch eine positive Entwicklung der Nutzfahrzeugimporte zu erwarten. Im Vergleich zur Entwicklung in Afrika und im Nahen und Mittleren Osten dürfte der Ferne Osten als Absatzmarkt für Nutzfahrzeuge damit in den nächsten Jahren weiter an Bedeutung gewinnen.

Konsequenzen für die Wettbewerbsposition

Aufgrund der Entwicklung von Marktvolumen und Marktanteilen ergab sich für die westeuropäischen Exporteure eine Verschiebung der Gewichte ihrer Exportregionen. Betrug die Aufteilung zwischen Afrika, Nahem und Mittlerem Osten sowie Fernem Osten 1972 bis 1974 noch 56 : 28 : 16, so hat sich die Gewichtung bis zu den Jahren 1982 bis 1984 verschoben (36 : 57 : 7). Daraus wird deutlich, daß für die westeuropäischen Exporteure gerade Fernost — die Region mit den besten Wachstumsaussichten — erheblich an Gewicht verloren und der in seiner

¹³ Vgl. Bauwirtschaft: Gegenläufige Entwicklung in den Baubereichen verstärkt sich. Bearb.: Jochen A. Hübner. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 13/1986.

¹⁴ Vgl. Perspektiven der Ölpreisentwicklung. Bearb.: Manfred Horn. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 28/1985.

¹⁵ Reiche Länder: Libyen, Saudi-Arabien, Kuwait, Katar, Vereinigte Arabische Emirate. Arme Länder: Algerien, Nigeria, Gabun, Irak, Iran, Indonesien.

¹⁶ Vgl. Wirtschaftslage in den Entwicklungsländern 1986: Günstige Aussichten für binnenorientierte Länder und Schwellenländer. Bearb.: Herbert Wilkens. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 16/1986.

¹⁷ Vgl. Wirtschaftslage in der Dritten Welt — Noch keine Entwarnung für die ärmeren Länder, a.a.O.

weiteren Entwicklung zunächst sehr unsichere Nahe und Mittlere Osten stark gewonnen hat. Die japanischen Hersteller sind dagegen auf den Wachstumsmärkten in Fernost, aber auch auf den Märkten mit den größten Wachstumserwartungen in den anderen Regionen besonders präsent. Dies bietet gute Voraussetzungen für eine weitere Erhöhung des japanischen Anteils an den Nutzfahrzeugmärkten.

Auch künftig wird der Anteil der schweren Lkw am Export hinter dem Spitzenwert von 1982 zurückbleiben. Dies aber bedeutet, daß die westeuropäische Lkw-Industrie, will sie ihren Output steigern, gerade in dem Segment und in den Regionen ihre Absatzbemühungen verstärken muß, in denen sie im vergangenen Jahrzehnt erhebliche Marktanteile an Japan verloren hat.

Für die gesamte Nachfrage nach Nutzfahrzeugen ist ein weiteres wesentliches Sinken unter das 1984 erreichte Niveau nicht zu erwarten. Mittelfristig ist eine Erholung der Nachfrage in den Ländern des Fernen Ostens, später in den Ölländern wahrscheinlich. Eine solche Erholung

wird sich schon wegen der notwendigen Ersatzbeschaffungen für ältere, in früheren Boomjahren gekaufte Lkw-Generationen ergeben. Die westeuropäischen Lkw-Produzenten werden ihren Anteil an diesen Märkten nur mit großen Anstrengungen behaupten können¹⁸. Dabei wird zunehmend nicht nur die Montage von Lkw, sondern auch die Produktion von Komponenten in Überseeländer verlagert (Erhöhung des Local Content of Production). Die Behauptung von Marktanteilen durch die Unternehmen kommt dann nicht mehr voll der Produktion in Westeuropa zugute.

Zusammen mit der Nachfrageentwicklung in Westeuropa betrachtet bedeutet dies aber, daß die Produktion in Westeuropa im kommenden Jahrzehnt nicht mehr das Niveau vom Jahre 1980 erreichen dürfte und die Produktionskapazitäten daher weiter vermindert werden müssen.

¹⁸ Vgl. Ausbaufähige Marktposition der Bundesrepublik Deutschland in Entwicklungsländern. Bearb.: Dieter Schumacher. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 23/1986.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948. Format DIN A 5.

- Nr.122 **Konzeption einer Strukturberichterstattung für die Bundesrepublik Deutschland.** Möglichkeiten und Grenzen der Analyse sektoraler Strukturentwicklungen. Von Bernd Görzig und Wolfgang Kirner, unter Mitarbeit von Reiner Stäglin. 68 S. 1978. DM 28,60.
- Nr.123 **Zweimal deutsche Sozialpolitik.** Von Peter Mitzscherling. 136 S. 1978. DM 26,—.
- Nr.124 **Forschung und Entwicklung in der Berliner Industrie.** Ergebnisse einer Befragung. Von Burkhard Dreher. 112 S. 1978. DM 36,—.
- Nr.125 **Maßnahmen für eine sichere und umweltverträgliche Energieversorgung.** Von Urs Dolinski und Hans-Joachim Ziesing unter Mitarbeit von Klaus-Dieter Labahn. 379 S. 1978. DM 148,—.
- Nr.126 **Zur Lage und Entwicklung der deutschen Filmwirtschaft.** Von Burkhard Dreher. 93 S. 1978. DM 32,80.
- Nr.127 **Neuberechnung der Wegekosten im Verkehr für das Jahr 1975.** Von Heinz Enderlein. 48 S. 1978. DM 18,60.
- Nr.128 **Regionalplanung und regionale Wirtschaftsstruktur in der Deutschen Demokratischen Republik.** Von Angela Scherzinger und Herbert Wilkens. 89 S. 1979. DM 33,60.
- Nr.129 **Das Kaufkraftverhältnis zwischen D-Mark und Mark (DDR). Eine Neuberechnung.** Von Charlotte Otto-Arnold. 76 S. 1979. DM 24,60.
- Nr.130 **Industrielle Strukturprobleme und sektorale Strukturpolitik in der Europäischen Gemeinschaft.** Von Fritz Franzmeyer. 160 S. 1979. DM 59,60.
- Nr.131 **Zur Interdependenz der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.** Grundlagen eines simultanen interregionalen Modells für die Bundesrepublik Deutschland. Von Herwig Birg. 290 S. 1979. DM 118,—.
- Nr.132 **Zum Problem der Substitutionsmöglichkeit von Mineralölprodukten durch andere Energieträger — dargestellt am Beispiel eines Bundeslandes.** Von Urs Dolinski und Klaus-Dieter Labahn. 106 S. 1980. DM 44,60.
- Nr.133 **Möglichkeiten der künftigen Strombedarfsdeckung in der Bundesrepublik Deutschland.** Von Eckhard Casser, Jörg-Peter Weiß und Hans-Joachim Ziesing. 131 S. 1980. DM 55,30.
- Nr.134 **Lohnentwicklung und Lohnpolitik als Bestimmungsgründe konjunktureller Verläufe und struktureller Verschiebungen.** Von Hans-Peter Basler. 102 S. 1981. DM 44,80.
- Nr.135 **Elemente regionaler Wohnungsmarktmodelle und offene Fragen der Wohnungsmarktanalyse.** Von Bernd Bartholmai. 43 S. 1982. DM 22,60.
- Nr.136 **Entwicklung und Struktur des deutsch-sowjetischen Handels — Seine Bedeutung für die Volkswirtschaften der Bundesrepublik Deutschland und der Sowjetunion.** Von Jochen Bethkenhagen und Heinrich Machowski. 83 S. 1982. DM 44,—.
- Nr.137 **Berechnung der Kosten für die Wege des Eisenbahn-, Straßen-, Binnenschiffs- und Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1981.** Von Heinz Enderlein. 59 S. 1983. DM 22,60.
- Nr.138 **Die Bedeutung des innerdeutschen Handels für die Wirtschaft der DDR.** Von Doris Cornelsen, Horst Lambrecht, Manfred Melzer und Cord Schwartau. 203 S. 1983. DM 84,—.
- Nr.139 **Beurteilung der Wirtschaftlichkeitsschwelle und Analyse der Produktionskapazitäten bei neuen Technologien zur Energieeinsparung in mittel- und längerfristiger Sicht.** Von Hans-Joachim Ziesing. 458 S. 1983. DM 198,—.
- Nr.140 **Neuorientierung in den Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Entwicklungsländern.** Von Fritz Franzmeyer, Hans J. Petersen (Hrsg.). 251 S. 1984. DM 44,60.
- Nr.141 **Messen und Ausstellungen als expansive Dienstleistungen.** Von Uwe Müller. 100 S. 1985. DM 22,60.
- Nr.142 **Präferenzregelung der Forschungs- und Entwicklungsförderung in Berlin.** Von Kurt Hornschild. 68 S. 1985. DM 19,80.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Straße 5, D-1000 Berlin 33

Telefon (030) 82 99 10 — Telefax (030) 82 99 12 00

BTX-Systemnummer + 2 99 11 #

Präsident: Prof. Dr. Hans-Jürgen Krupp

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Oskar de la Chevallerie, Dr. Doris Cornelsen, Dr. Fritz Franzmeyer, Prof. Dr. Wolfgang Kirner, Dr. Frieder Meyer-Krahmer, Dr. Reinhard Pohl, Dr. Peter Ring, Prof. Dr. Werner Rothengatter, Dr. Horst Seidler, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.

Schriftleitung: Dr. Klaus Henkner.

Probleme und Perspektiven der westeuropäischen Lkw-Industrie. Bearbeitet von Uwe Kunert und Jörg-Peter Weiß.

Verlag: Duncker & Humblot GmbH, Dietrich-Schäfer-Weg 9, D-1000 Berlin 41.

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — nur mit Quellenangabe zulässig.

Druck: Zippel-Druck, Oranienburger Str. 170, D-1000 Berlin 26.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 110,—, vierteljährlich DM 35,—, Einzelnummer DM 4,—.

Zuzüglich Versandkosten.