

Die australische Automobilindustrie und ihre Zukunftsaussichten Christian Weih (Bamberg)

Einleitung

Obwohl Australien eine relativ kleine und industriell wenig entwickelte Volkswirtschaft ist, leistet man sich doch seit mehr als einem halben Jahrhundert eine eigene Automobilproduktion im Lande. Der Standort Australien ist dabei weniger auf gesunde wirtschaftliche Prozesse zurückzuführen als vielmehr auf staatliche Interventionen und Protektionismus. Hohe Zollschränken, Importverbote, *local content* – Programme sowie direkte und indirekte staatliche Beihilfen schotteten die Industrie nicht nur gegen ausländische Konkurrenz und die Kräfte des globalen Wettbewerbs ab, sondern bewegten auch ausländische Automobilunternehmen zur Errichtung eigener Produktionsstätten. Die Nachteile des Systems staatlicher Unterstützung wurden jedoch sehr bald offensichtlich. Zu viele Automobilproduzenten waren durch die protektionistischen Maßnahmen ins Land gelockt worden und mussten sich nun den relativ kleinen Binnenmarkt teilen. Dieser wiederum machte das Erzielen von Skaleneffekten in der Produktion unmöglich. Darüber hinaus führte die relative Sicherheit vor ausländischer Konkurrenz zu mangelnder Innovation und Nichtberücksichtigung von Kundeninteressen, der technologische und qualitative Abstand zum Ausland wuchs stetig an. Australische Konsumenten mussten überhöhte Preise für lokal produzierte Automobile bezahlen, Importzölle und sonstige staatliche Auflagen verteuerten zudem Importfahrzeuge. Ein wirtschaftspolitisches Umdenken erfolgte erst zu Beginn der 80er Jahre, in dessen Folge der so genannte „Button Plan“ für die Automobilindustrie verabschiedet wurde. Die Maßnahmen dieses Plans umfassten unter anderem eine stufenweise Senkung der Schutzzölle, die zu diesem Zeitpunkt 57,5% betragen, staatliche Anreize für den Export von Fahrzeugen und deren Komponenten sowie die Abschaffung des Systems der Importquotierung. Strafen für kleine Produktionslinien sollten die Industrie darüber hinaus zur Konsolidierung der lokal gefertigten Modellpalette bewegen. Dieses Programm führte anfangs zwar zu einer tiefen Krise der Branche, sollte jedoch einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, sie wieder an die Bedingungen des Weltmarktes heranzuführen.

Im Augenblick operieren vier multinationale Automobilhersteller im Lande, welche fünf Fahrzeugmodelle lokal fertigen. Es handelt sich hierbei um General Motors Holden (GMH), Ford Australia, Toyota Australia und Mitsubishi Motors Australia. Diese Unternehmen produzierten im Jahre 2001 zusammen 347.174 PKW, von denen zwei Drittel auf dem lokalen Markt verkauft wurden. Die Übrigen gingen in den Export. Darüber hinaus fertigen GMH und Mitsubishi Motoren für den Export in andere Werke der Mutterkonzerne. Zu den vier Automobilproduzenten gesellen sich um die 250 Zulieferbetriebe, die sich zu einem Großteil ebenfalls in der Hand

internationaler Unternehmen befinden. Insgesamt sind bei den Automobilproduzenten und Zulieferunternehmen ca. 54.000 Menschen beschäftigt (DITR 2002: 32). Die Schwerpunkte der Industrie finden sich in South Australia und Victoria.

2002 stellte für die australische Automobilindustrie ein Rekordjahr dar. Die Australier kauften insgesamt 824.309 Fahrzeuge, davon 540.240 PKW (FCAI 2003). Damit waren in diesem Jahr 12,8 Millionen Fahrzeuge, inklusive Motorrädern, in Australien registriert, was bedeutet, dass auf eintausend Einwohner 652 Fahrzeuge kamen (Australian Bureau of Statistics) und Australien damit zu den am meisten motorisierten Nationen der Welt gehört. Zum Vergleich kamen in der Bundesrepublik Deutschland 2002 auf eintausend Einwohner 583 Fahrzeuge (VDA 2002: 52).

Zukunftsaussichten

Was ihre Zukunftsaussichten betrifft, so ist die australische Automobilindustrie momentan gut aufgestellt, da sie es geschafft hat, ihre historisch gewachsenen Schwachpunkte zu einem Großteil zu überwinden. In den letzten 20 Jahren ist es ihr gelungen, sich von einem nationalen Sorgenkind zu einem wirtschaftlich weitgehend rentablen und erfolgreichen Industriezweig zu entwickeln. Sie hat in allen Bereichen aufgeholt, von der Steigerung der Auslastung der Anlagen und damit dem Erzielen von Skaleneffekten, der Konsolidierung der lokal gefertigten Produktpalette, bis hin zur Etablierung als Technologieführer in einigen Bereichen. Den entscheidenden Anteil an dieser Entwicklung hatten hierbei zweifelsohne die Maßnahmen der Bundesregierung in den vergangenen Jahrzehnten, welche maßgeblich zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Unternehmen beigetragen haben. Durch den schrittweisen Abbau der Schutzzölle und anderer Formen des Protektionismus wurden die Unternehmen endlich gezwungen, sich den Anforderungen des internationalen Wettbewerbs zu stellen und Veränderungen einzuleiten. Gleichzeitig wurden durch gezielte Unterstützungsmaßnahmen die negativen Folgen des Eintritts in den globalen Wettbewerb abgefedert.

Die australischen Automobilbauer werden in den von ihnen bedienten Segmenten durch die stetig steigende Zahl von importierten Fahrzeugen nicht bedroht. Im gesamten Segment der Mittelklasse, in dem Toyota den lokal produzierten Camry 4 bzw. Apollo 4 anbietet, lag der Anteil Toyotas an neu verkauften Fahrzeugen im Jahr 2001 bei 47,7%. Dies ist im Vergleich zu davor liegenden Jahren zwar ein leichter Rückgang, welcher aber durch den Produktionsstopp einiger lokaler Modelle erklärt werden kann. Im Bereich der oberen Mittelklasse ist die Dominanz der lokalen Produkte noch gravierender. 96,5% der 2001 in dieser Klasse verkauften Fahrzeuge wurden in Australien gefertigt (DITR 2002: 15). Dies stellt zwar ebenfalls eine leichte Verschlechterung dar, die Dominanz der lokalen Autobauer bleibt damit jedoch ungebrochen. Die australische Automobilindustrie muss aus diesem Grund die ständig steigende Zahl von importierten Fahrzeugen nicht fürchten, kommen diese doch hauptsächlich aus Fahrzeugsegmenten, die von den lokal operierenden Unternehmen nicht bedient werden. Allradfahrzeuge und Kleinwagen werden ausnahmslos importiert. Sportwagen, Luxusmodelle und Prestigefahrzeuge kommen zu fast 90% aus dem Ausland.

Des Weiteren ist die Anzahl der exportierten Produkte, sowohl an Fahrzeugen als auch an Fahrzeugkomponenten, in den letzten Jahren fast kontinuierlich angestiegen, was auf eine wachsende Akzeptanz und Wettbewerbsfähigkeit der australischen Produkte auf dem Weltmarkt schließen lässt. Zum anderen ist es auch ein Zeichen dafür, dass die international operierenden Mutterkonzerne ihre australischen Töchter verstärkt in ihr globales Produktkonzept integrieren. Beispiel hierfür ist das „Global Car Concept“ von General Motors.

Ein weiteres Indiz für die positiven Zukunftsaussichten der australischen Automobilindustrie ist die Tatsache, dass sämtliche im Land tätigen Automobilbauer in den letzten Jahren starke finanzielle Zuwendungen von ihren Mutterkonzernen erhalten, bzw. selbst große Summen investiert haben und dieses Geld unter anderem in neue Produktionsanlagen gesteckt haben. So baute Toyota 1993 ein neues Werk in Melbourne und kündigte darüber hinaus im Juni 2003 die Einrichtung eines globalen Forschungs- und Entwicklungszentrums an. Mitsubishi und Holden wollen ebenfalls größere Summen in ihre Standorte investieren.

Staatliche Unterstützungsmaßnahmen, namentlich das Festhalten am *Automotive Competitiveness and Investment Scheme*, stellen einen wichtigen Beitrag für die Zukunft der Branche dar. Dieses mit den Automobilunternehmen und der Zulieferindustrie ausgehandelte Unterstützungspaket soll die Senkung der Schutzzölle abmildern und die Industrie wettbewerbsfähiger machen.

Ein ebenfalls positives Zeichen ist die sich kontinuierlich verbessernde Produktivität und Qualität. Die Anzahl der gefertigten Fahrzeuge sowie der durchschnittliche Produktionswert pro Beschäftigtem sind in den letzten Jahren stetig gestiegen (DITR 2002: 15). Als Beispiel hierfür kann GMH angeführt werden: „Average production rates have risen from 392 vehicles per day in 1997 to 620 per day currently in 2002.“ (GMH: S. 15). Darüber hinaus hat die Anzahl der aufgetretenen Produktionsmängel bei australischen Fabrikaten stetig abgenommen (DITR 2002: 15).

All diese positiven Entwicklungen sollten die negativen Punkte jedoch nicht verdecken. Auf der nationalen Ebene ist die Industrie darauf angewiesen, dass die Nachfrage nach den lokal produzierten Modellen bestehen bleibt oder zumindest nicht signifikant einbricht. Ein Problem ist hierbei die Konzentration der Produktion auf den Bereich der oberen Mittelklasse. Wie bereits angemerkt haben die lokal produzierten Produkte in diesem Segment einen überwältigenden Marktanteil. Der Nachteil hierbei ist allerdings, dass der Großteil dieser Fahrzeuge von Unternehmen für ihre Fuhrparks gekauft wird: „The upshot is that around three-quarters of domestic sales of locally produced vehicles go to fleets.“ (Productivity Commission 2002: 24) Änderungen im Kaufverhalten der Fuhrparkmanager hätten also katastrophale Auswirkungen, und sei es nur der Wechsel von einem inländisch produzierten Modell zu einem anderen. Ebenfalls nachteilig wirkt sich die Tatsache aus, dass die im Land produzierten Modelle fast ausnahmslos über Motoren mit sechs oder acht Zylindern und deshalb nicht über einen sparsamen Energieverbrauch verfügen. Änderungen von Umweltrichtlinien sowie stark steigende Treibstoffkosten würden entsprechend auf die Nachfrage durchschlagen. Die Folgen für die Zulieferindustrie wären in solchen Fällen ebenfalls gravierend, geht doch der Hauptteil der Komponentenproduktion an

inländische Abnehmer. Sämtliche australische Automobilbauer, sowie einige Zulieferer, sind Tochterfirmen globaler Unternehmen, welche weltweit über Produktionsressourcen verfügen. Die verschiedenen Produktionsstandorte stehen also beständig im Konkurrenzkampf um finanzielle Zuwendungen und Kompetenzen. Im Rahmen des immer schärferen Wettbewerbs durch die Globalisierung kann nur derjenige auf den Fortbestand hoffen, der auch auf seinem Markt und mit seinen Produkten erfolgreich ist.

Auf internationaler Ebene ist die Automobilindustrie unter anderem abhängig von der Nachfrage nach ihren Exportgütern. Dies gilt sowohl für Komponentenlieferungen als auch für die Nachfrage nach exportierten Komplettfahrzeugen. Besonders problematisch ist hier die Region Mittlerer Osten. Im Jahre 2002 gingen allein 39% der Exporte an Automobilen nach Saudi Arabien, 7,6% nach Kuwait und 6,7% in die Vereinigten Arabischen Emirate (Australian Trade Commission). Da die momentan gute Lage der Industrie auch auf die gestiegenen Exporte zurückzuführen ist, kann sie sich in diesem Bereich keine Rückschläge erlauben.

Ein weiterer Nachteil sind die im internationalen Vergleich immer noch geringen Produktionsvolumina. Die Produktion von ca. 350.000 PKW pro Jahr stellt zwar in Bezug auf Spezialisierung und Nischenproduktion einen Vorteil gegenüber in Massenfertigung produzierenden Standorten dar, erlaubt aber in nur sehr geringem Maße ein Erreichen von Skalenerträgen wie beispielsweise Fixkostendegression. Der jährliche Ausstoß von Fahrzeugen aller in Australien tätigen Unternehmen wird von den meisten einzelnen Werken in Europa, Japan oder Nordamerika um ein Vielfaches übertroffen. Da sich die Absatzzahlen im Inland auf Dauer kaum wesentlich ändern dürften, muss eine Steigerung der Exporte in diesem Bereich Abhilfe schaffen. Der kleine Binnenmarkt allein wird nicht den Fortbestand der Industrie sichern können.

Ein weiteres Problem für die australische Automobilindustrie ist ihr limitierter Zugang zu Wachstumsmärkten in Asien, welche sich gerade aufgrund der geographischen Nähe und den guten Möglichkeiten verkehrstechnischer Anbindung als Absatzmarkt sehr gut eignen würden. Diese in einem Vorgang wirtschaftlichen Wachstums begriffenen Staaten schotten ihre Industrien, darunter auch die Automobilindustrie, gegen ausländische Konkurrenz mittels tarifärer Schranken ab, ein Vorgehen, welches in Australien nur zu gut bekannt sein dürfte.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von makroökonomischen Faktoren welche Auswirkungen auf die australische Automobilindustrie haben, von dieser aber in keinem oder nur in sehr geringem Maße beeinflusst werden können. Diese beinhalten Wechselkursschwankungen, Zinssätze sowie das gesamtwirtschaftliche Wachstum mit seinen Einflüssen auf Lohnniveau und Inflation. In ihrer Kombination wirken sich diese Faktoren sowohl sehr stark auf die Kostenstruktur der Industrie, als auch auf deren Wettbewerbs- und Nachfragesituation aus.

Schlussbemerkung

Die australische Automobilindustrie hat den zum Teil sehr schmerzhaften Anpassungs- und Reformprozess der letzten Jahrzehnte erfolgreich hinter sich

gelassen und sieht nun einer recht sicheren Zukunft entgegen. Wie in Zeiten verstärkter Globalisierung nicht anders zu erwarten, wird die letzte Entscheidung bezüglich eines Erhalts des automobilen Produktionsstandortes Australien an der Entwicklung des internationalen Marktes liegen. Von ihm hängt in letzter Konsequenz alles ab: die Stabilität der Exporte, die inländische Nachfrage, die strategischen Entscheidungen in den Vorstandsetagen der Unternehmen, bis hin zu protektionistischen Maßnahmen der jeweiligen Parlamente auf Bundes- bzw. Bundesstaatsebene. Gerade in Zeiten in denen die Schutzzölle, wenn auch durch anderweitige Maßnahmen abgemildert, kontinuierlich gesenkt werden, wird sich manches Unternehmen des öfteren überlegen müssen, ob das Engagement „Down Under“ fortgesetzt werden soll.

Quellenverzeichnis

- Australian Bureau of Statistics. „9309.0 Motor Vehicle Census Australia“.
<http://www.abs.gov.au/Ausstats/abs@.nsf/lookupMF/06D0E28CD6E66B8ACA2568A900139408> (gesehen: 04.04.2003).
- Australian Trade Commission. „Automotive Overview“.
http://www.austrade.gov.au/australia/layout/0,,0_S2-1_CLNTXID0019-2_2-3_PWB1105047-4_-5_-6_-7_,00.html (gesehen: 01.10.2003).
- DITR. *Key Automotive Statistics 2001*. Canberra, 2002.
 (http://www.isr.gov.au/library/content_library/automotive_keystats2002.pdf,
 gesehen: 04.11.2003)
- FCAL. „Record Motor Industry Result“. <http://www.autoindustries.com.au/media2003.php#jan082003> (gesehen: 10.10.2003).
- GMH. „Holden Facts“. http://www.media.holden.com.au/division/holden/about/facts_sheet.pdf (gesehen: 04.09.2003).
- Productivity Commission. *Review of Automotive Assistance*. Canberra, 2002.
- VDA. *Jahresbericht 2002*. Frankfurt/Main, 2002.