

Kräftige Erholung im Handel mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa seit Mitte 1999	161
Die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb	168

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

WOCHENBERICHT 12/2000

Berlin

23. März 2000

67. Jahrgang

Kräftige Erholung im Handel mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa seit Mitte 1999

Die Entwicklung der deutschen Exporte in die Reformländer in Mittel- und Osteuropa¹ war im Jahresverlauf 1999 sehr unterschiedlich. Zunächst dominierten noch die Auswirkungen der Finanzkrise in Russland, welche die Lieferungen dorthin förmlich wegbrechen ließen. Im zweiten Halbjahr 1999 haben sich die Exporte dann zusammen mit der Produktion in Russland² spürbar erholt. Auch die anfangs noch schwache Konjunktur in Westeuropa und insbesondere in Deutschland wirkte sich negativ aus; sie beeinflusste vor allem die Volkswirtschaften der EU-Kandidatenländer, bremste sie in ihrem Wachstumstempo und beeinträchtigte damit wiederum die deutschen Exporte. Jedoch sind mit der Festigung der Konjunktur in Westeuropa die Lieferungen in diese Region seit Mitte 1999 wieder kräftig ausgeweitet worden; die deutschen Ausfuhren haben bereits zum Jahresende 1999 wieder Anschluss an das hohe Exportniveau vom ersten Halbjahr 1998 gefunden. Trotz der zuletzt deutlichen Aufwärtsentwicklung sind die deutschen Exporte in diese Länder insgesamt im Durchschnitt des Jahres 1999 um 5 % zurückgegangen. Deren Anteil am Gesamtexport Deutschlands hat sich damit um einen Prozentpunkt auf 9,6 % verringert.

Leistungsbilanz erstmals im Defizit

Mit den im Jahre 1998 rückläufigen Warenexporten nach Mittel- und Osteuropa bahnte sich ein Abbau der hohen deutschen Überschussposition im Warenhandel an. Dieser hielt sich zunächst in Grenzen, weil bei den wichtigsten Handelspartnern Polen, Tschechien und Ungarn³ der Exportrückgang moderat war (Abbildung 1). Das Tempo der Einfuhr blieb jedoch unverändert hoch und war im Durchschnitt des Jahres 1999 sogar erheblich stärker als das der Ausfuhr. Dabei geriet die Warenbilanz mit Tschechien und Ungarn deutlich ins Minus. Gegenüber dem wichtigsten Handelspartner Polen besteht dagegen nach wie vor ein hoher Überschuss; dieser ist aufgrund einer beschleunigten Zunahme der Exporte bei gleichzeitig schwacher Entwicklung der Nachfrage nach polnischen Gütern seit dem Frühjahr 1999 sogar noch etwas ausgeweitet worden. In der Warenbilanz mit diesen drei

Ländern insgesamt war der Überschuss im Jahre 1999 mit rund 6 Mrd. DM nur noch halb so groß wie 1998 (Tabelle 1).

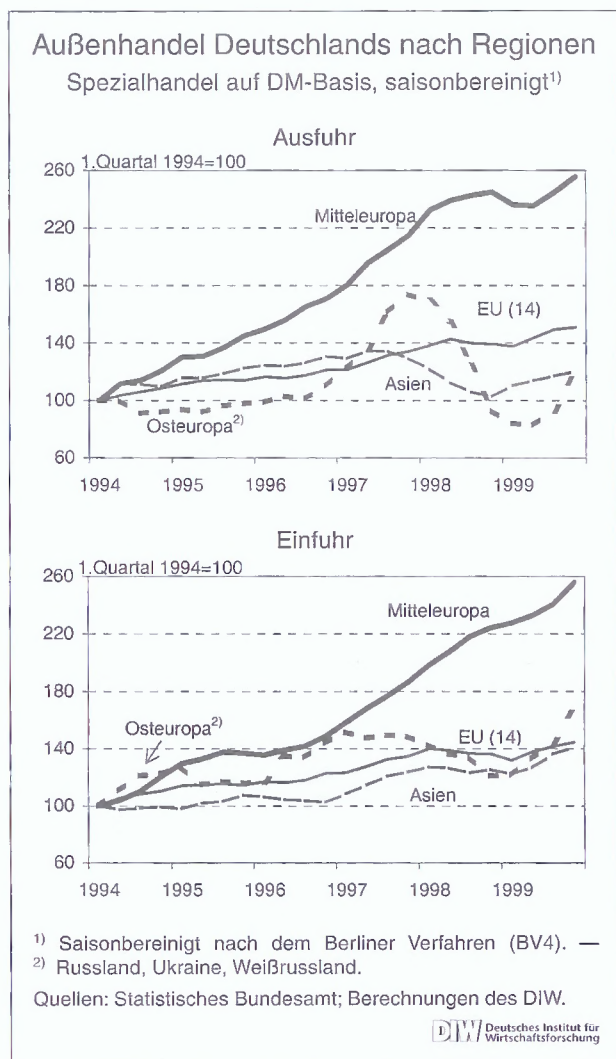
Mit der sich abzeichnenden Finanzkrise in Russland setzte im Frühjahr 1998 ein drastischer Rückgang der deutschen Exporte ein; im ersten Halbjahr 1999 lagen sie um 60 % unter dem Niveau vom gleichen Zeitraum des Vorjahres. Russland war damit auf den vierten Platz der wichtigsten Handelspartner in Mittel- und Osteuropa zu-

¹ Analysiert wird der Handel mit den EU-Kandidatenländern — dazu zählen Polen, Ungarn, Tschechien, Slowenien, Slowakei, Bulgarien, Rumänien und Estland — und mit ausgewählten Ländern Osteuropas (Russland, Ukraine und Weißrussland).

² Vgl. Economic Survey of the Russian Federation 2000. OECD, Paris, März 2000.

³ Anteil am gesamten Export in die Reformländer in Mittel- und Osteuropa im Jahre 1998: 57 %; 1999: 63 %.

Abbildung 1



rückgefallen. Im zweiten Halbjahr sind die Exporte nach Russland dann ähnlich stark gestiegen, wie sie zuvor gesunken waren; etwa die Hälfte des Rückgangs konnte bis zum Jahresende bereits wettgemacht werden.

Der Rückgang der Einfuhren aus Russland im Zuge der Finanzkrise hielt bis Anfang 1999 an. Seitdem steigen die Importe wieder, sogar mit immer höherem Tempo. Diese Entwicklung wird geprägt durch die Preisentwicklung bei Energierohstoffen, den für Deutschland wichtigsten Importgütern; preisbereinigt dürften die Importe aus Russland in den Jahren 1998 und 1999 stagniert haben. Insgesamt ist die Warenbilanz mit Russland vor allem wegen der stark gesunkenen Exporte und der Rohölverteuerung tief ins Minus geraten (8 Mrd. DM). Im Jahre 1999 wurde im Warenhandel mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa nur ein geringer Überschuss — rund 2,5 Mrd. DM — erzielt.

Der Dienstleistungsverkehr mit diesen Reformländern ist seit langem defizitär. Der Trend zur Ausweitung dieses

Defizits hat sich auch 1999 fortgesetzt. Die wichtigsten deutschen Ausgabepositionen sind im Tourismus und bei den Transportleistungen zu finden.

Die Bilanz der Erwerbs- und Vermögenseinkommen mit den osteuropäischen Reformländern war 1999 ebenso wie in den drei Jahren zuvor nahezu ausgeglichen — angesichts der starken Veränderungen bei wichtigen Positionen im Kapitalverkehr im Gefolge der Finanzkrise in Russland etwas überraschend. Die Kreditgewährung ist von insgesamt 6,9 Mrd. DM (1998) auf 0,9 Mrd. DM (1999) zurückgegangen (Tabelle 2). Auch die Wertpapieranlagen waren 1999 mit 5,9 Mrd. DM um reichlich 2 Mrd. DM geringer als im Vorjahr; dagegen sind die Direktinvestitionen mit 7,5 Mrd. DM nur wenig niedriger gewesen. Vieles spricht dafür, dass das Vertrauen in die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung vor allem in den EU-Kandidatenländern durch die Finanzkrise kaum beeinträchtigt wurde. Insgesamt war der Saldo der deutschen Nettokapitalanlagen in Mittel- und Osteuropa 1999 mit 6,4 Mrd. DM um 2,3 Mrd. DM niedriger als im Vorjahr. Das Defizit in der Übertragungsbilanz hat sich 1999 erneut etwas verringert und dürfte 1,3 Mrd. DM betragen haben. In der Leistungsbilanz mit den mittel- und osteuropäischen Reformländern ist erstmals seit 1992 wieder ein nennenswertes Defizit (4 Mrd. DM) zu verzeichnen.

Straßenfahrzeugbau wichtigste Exportbranche...

Die Analyse der Warenstruktur zeigt, dass im Handel mit den europäischen Reformländern erhebliche Unterschiede zwischen den Kandidatenländern und dem GUS-Raum bestehen. Insbesondere bei drei Beitrittskandidaten zur EU — Polen, Tschechien und Ungarn — ist die Warenstruktur der deutschen Exporte ähnlich wie im Handel mit der EU. Kraftfahrzeuge waren mit rund 18 % die wichtigste Produktgruppe (Tabelle 3). Dabei spielen zum einen die hohen deutschen Direktinvestitionen in Mitteleuropa eine Rolle, die zu Lieferungen von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör beitragen. Zum anderen ist dort die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen sehr hoch, unterstützt durch die merklich gestiegene Kaufkraft der privaten Haushalte.

An zweiter Stelle stehen mit einem Anteil von rund 15 % Erzeugnisse des Maschinenbaus. Die Exporte dieser Branche waren im ersten Halbjahr 1999 etwas niedriger als im Vorjahr. Das gilt auch für die Exporte der nächstwichtigen Branche, der Elektroindustrie, deren Erzeugnisse einen Anteil von reichlich 13 % an den gesamten Exporten in diese Region hatten.

Produkte der chemischen Industrie stehen an vierter Stelle in der Reihenfolge der wichtigsten Exportbranchen. Dabei handelt es sich überwiegend um industrielle Vorprodukte, insbesondere Gewebe und Gewirke, die in den mitteleuropäischen Reformländern weiterverarbeitet werden. Die Exporte von Geweben hatten im ersten Halbjahr

Tabelle 1

Leistungsbilanz Deutschlands mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa¹⁾
in der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik (in Mrd. DM)

	Warenverkehr ²⁾			Dienstleistungsverkehr ³⁾			Erwerbs- und Vermögenseinkommen			Übertragungs-bilanz	Leistungs-bilanz
	Ausfuhr (fob)	Einfuhr (fob)	Saldo	Ein-nahmen	Aus-gaben	Saldo	Ein-nahmen	Aus-gaben	Saldo	Saldo	Saldo
Reformländer in Mittel- und Osteuropa											
1995	61,48	56,01	5,48	6,10	9,03	-2,93	4,99	3,84	1,15	-2,88	0,82
1996	71,98	59,78	12,20	6,53	10,07	-3,53	4,58	4,38	0,21	-2,04	6,83
1997	92,74	71,97	20,77	7,68	10,53	-2,85	5,18	4,79	0,39	-1,88	16,42
1998	103,27	81,70	21,56	7,72	11,89	-4,16	5,12	5,17	-0,05	-1,65	15,70
1999	.	.	2,00	.	.	-4,50	.	.	-0,20	-1,30	-4,00
1998 1.-3.Vj.	78,19	60,16	18,04	5,86	9,15	-3,28	4,17	3,81	0,36	-1,24	13,87
1999 1.-3.Vj.	69,08	67,40	1,67	5,32	8,92	-3,60	3,60	3,77	-0,17	-0,90	-3,00
darunter: Polen, Tschechien, Ungarn											
1995	32,13	29,11	3,02	2,67	4,26	-1,59	2,17	3,38	-1,21	0,41	0,63
1996	39,26	30,78	8,49	3,24	4,90	-1,66	1,39	3,74	-2,35	0,55	5,02
1997	49,55	38,07	11,47	3,71	5,45	-1,74	1,30	3,81	-2,52	0,41	7,62
1998	58,70	47,15	11,55	4,05	6,00	-1,96	1,65	4,11	-2,46	0,46	7,59
1999	.	.	6,30	.	.	-2,00	.	.	-2,40	0,50	2,40
1998 1.-3.Vj.	43,25	34,25	9,00	2,95	4,59	-1,63	1,23	2,98	-1,75	0,33	5,94
1999 1.-3.Vj.	43,42	38,96	4,46	3,13	4,74	-1,60	1,56	3,16	-1,60	0,45	1,70
darunter: Russland, Ukraine											
1995	12,79	13,47	-0,68	2,40	2,75	-0,35	2,52	0,09	2,44	-1,75	-0,34
1996	14,14	15,27	-1,13	2,05	2,85	-0,80	2,58	0,10	2,48	-1,06	-0,51
1997	20,20	17,43	2,77	2,21	2,37	-0,17	3,40	0,36	3,04	-0,65	4,99
1998	18,10	15,39	2,71	1,83	3,00	-1,16	2,85	0,44	2,41	-0,45	3,51
1999	.	.	-7,00	.	.	-1,20	.	.	1,50	-0,40	-7,10
1998 1.-3.Vj.	15,17	11,83	3,34	1,52	2,34	-0,81	2,45	0,36	2,09	-0,36	4,26
1999 1.-3.Vj.	8,29	13,83	-5,54	1,05	1,93	-0,88	1,44	0,22	1,22	-0,24	-5,44
¹⁾ Bulgarien, Polen, Rumänien, Russland, Ukraine, übriger GUS-Raum, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn. -- ²⁾ Spezialhandel nach der amtlichen Außenhandelsstatistik; einschließlich Ergänzungen zum Warenverkehr, abzüglich Fracht- und Versicherungskosten. -- ³⁾ Einschließlich Fracht- und Versicherungskosten der Einfuhr. Quellen: Deutsche Bundesbank; 1999: Schätzung des DIW.											

1999 mit rund 10% eine weit überdurchschnittliche Zuwachsrate. Sehr kräftig expandierten auch die Exporte von ADV-Geräten. Allerdings ist diese Branche bisher nur mit einem Anteil von 3% am Export in die Reformländer beteiligt. Stark gesunken sind dagegen im ersten Halbjahr 1999 die Exporte von Ernährungsgütern sowie von Rohstoffen und Halbwaren. Die Bedeutung dieser Warengruppe nimmt, wie im Handel zwischen Industrieländern üblich, weiter ab.

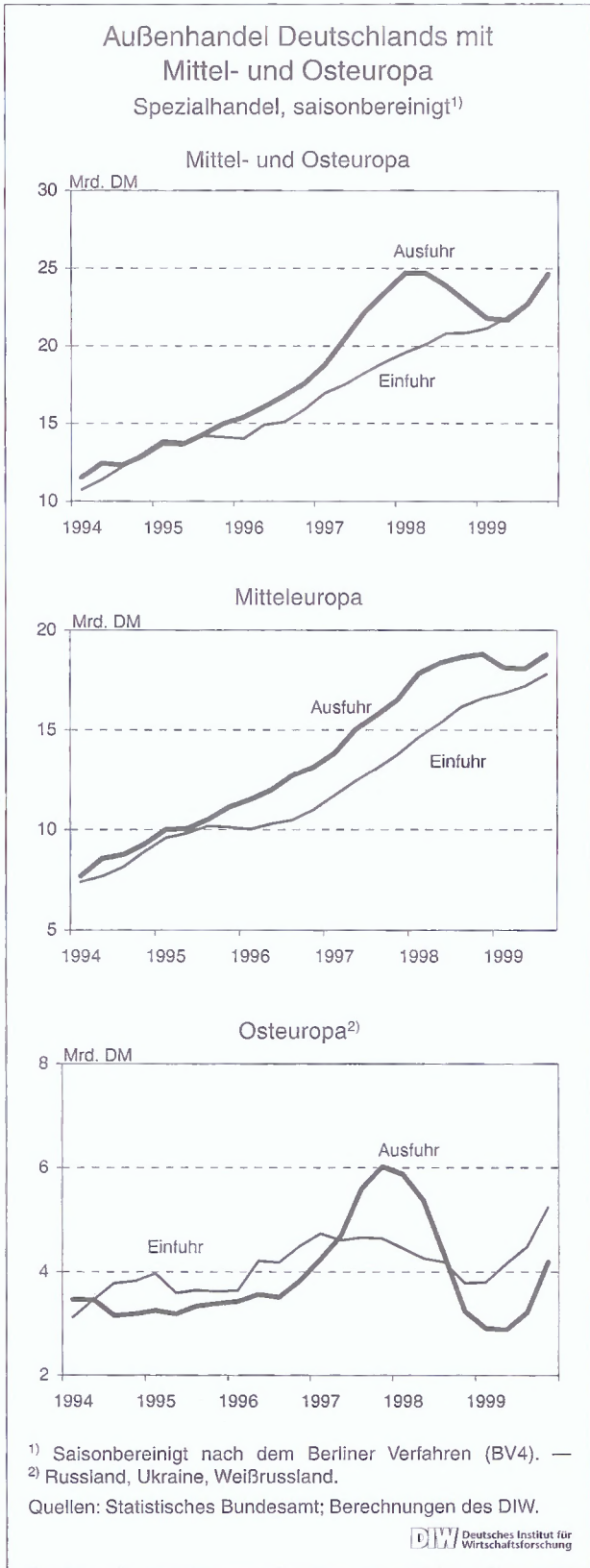
Im Export nach Osteuropa sind Investitionsgüter die wichtigste Warengruppe. Dabei handelt es sich um Maschinenbauerzeugnisse, ADV-Geräte, elektrotechnische sowie feinmechanische und optische Erzeugnisse. Zusammen hatten diese Güter im ersten Halbjahr 1999 einen Anteil von rund einem Drittel an den Ausfuhren nach Osteuropa; Kraftfahrzeuge kamen nur auf 9%. Bemerkenswert hoch beim Export nach Osteuropa ist mit reichlich 10% der Anteil der Ernährungsgüter.

...und wichtigste Importgütergruppe

Auch bei den Einfuhren aus den mitteleuropäischen Reformländern gehören Kraftfahrzeuge seit 1998 zu den wichtigsten Gütern; 1999 hatten sie einen Anteil von rund einem Fünftel. Die hohen Zuwachsraten sind im Zusammenhang mit den Direktinvestitionen der großen Automobilkonzerne zu sehen. Hauptsächlich in Polen, Ungarn und Tschechien wurden Produktionsstätten aufgebaut, die nicht nur den durch hohe Zölle abgeschotteten Binnenmarkt bedienen, sondern in zunehmendem Maße sowohl Teile und Zubehör als auch komplette Fahrzeuge exportieren. Die zweitgrößte Produktgruppe mit einem Anteil von 13% sind elektrotechnische Erzeugnisse. Hier begünstigen ebenfalls hohe ausländische Direktinvestitionen die Lieferungen dieser Länder nach Deutschland. An dritter Stelle stehen bei den Einfuhren aus Mitteleuropa Bekleidungsartikel. Dabei handelt es sich vor allem um

Lohnveredelung, die in diesen Ländern mit den überwiegend aus Deutschland importierten Geweben betrieben

Abbildung 2



wird. Bemerkenswert sind die außerordentlich hohen Zuwachsraten bei den Importen von ADV-Geräten. Offenbar werden bei diesen Hightech-Geräten die mitteleuropäischen Reformländer immer wettbewerbsfähiger; allerdings beträgt der Anteil an den gesamten Importen erst 3 %.

Die Einfuhren von Fertigwaren-Enderzeugnissen machten 1999 reichlich 80 % der gesamten Importe aus den Reformländern in Mitteleuropa aus. Dieser Anteil ist um 17 Prozentpunkte höher als beim Import aus der EU und entspricht der Größenordnung bei den Einfuhren aus der NAFTA.

Bei den Einfuhren aus Osteuropa überwiegen mit knapp 90 % Rohstoffe und Halbwaren sowie Fertigwaren-

Tabelle 2
Kapitalverkehr Deutschlands mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa
in der Abgrenzung der Zahlungsbilanzstatistik (in Mill. DM)

	Deutsche Nettokapitalanlagen in den Reformländern ¹⁾	Nettokapitalanlagen der Reformländer in Deutschland ²⁾	Saldo ³⁾
Insgesamt			
1994	-5 039	2 327	-2 712
1995	-8 670	4 697	-3 973
1996	-14 977	6 315	-8 662
1997	-14 203	5 265	-8 938
1998	-23 330	14 567	-8 763
1999	-14 254	7 902	-6 352
Direktinvestitionen			
1994	-3 101	-102	-3 203
1995	-4 057	113	-3 944
1996	-5 358	-206	-5 564
1997	-5 756	280	-5 476
1998	-8 297	146	-8 151
1999	-7 452	207	-7 245
Wertpapieranlagen			
1994	-2 823	1 484	-1 339
1995	305	3 531	3 836
1996	1 707	3 570	5 277
1997	-936	1 253	317
1998	-8 148	14 210	6 062
1999	-5 860	3 227	-2 633
Kreditgewährung			
1994	943	947	1 890
1995	-4 918	1 053	-3 865
1996	-11 326	2 952	-8 374
1997	-7 510	3 732	-3 778
1998	-6 886	211	-6 675
1999	-941	4 467	3 526

¹⁾ Negatives Vorzeichen: Zunahme bzw. Kapitalausfuhr. —

²⁾ Positives Vorzeichen: Zunahme bzw. Kapitaleinfuhr. — ³⁾ Negatives Vorzeichen: Deutsche Nettokapitalanlagen überwiegen.

Quelle: Deutsche Bundesbank.

Vorerzeugnisse. Nur 10% der Importgüter sind Fertigwaren-Enderzeugnisse, von denen ein relativ großer Teil — etwa zwei Fünftel — auf Bekleidung entfällt. Hier findet offenbar eine Verlagerung von lohnintensiver Produktion aus Mitteleuropa in die Niedriglohnländer Osteuropas statt.

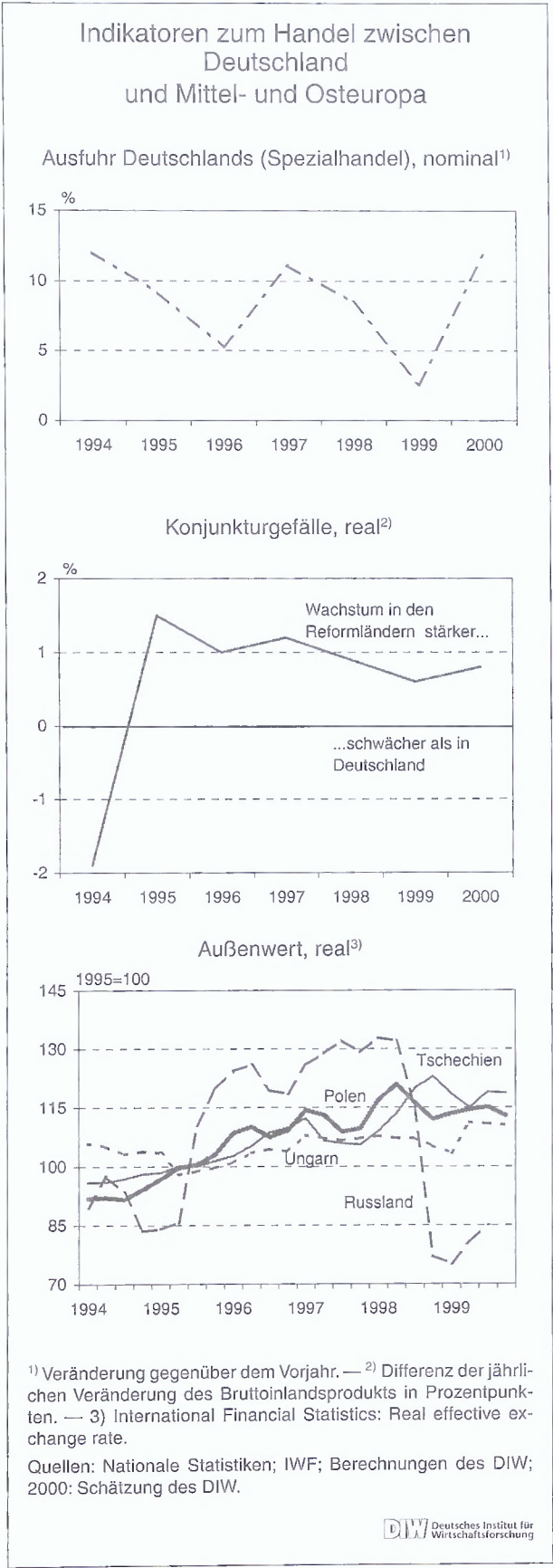
Ausblick auf das Jahr 2000

Durch die weit fortgeschrittene Verflechtung der mitteleuropäischen Reformländer mit den westlichen Industrieländern, insbesondere in Europa, profitierten diese in zunehmendem Maße vom Konjunkturaufschwung in Westeuropa. Die Perspektiven für das gesamtwirtschaftliche Wachstum bei den meisten EU-Beitrittskandidaten und in Russland werden derzeit günstiger eingeschätzt als noch zu Jahresbeginn.⁴ Schon aufgrund des sich deutlich vergrößernden Konjunkturgefälles zwischen den wichtigen Handelspartnern in Mittel- und Osteuropa und Deutschland sowie des weiterhin hohen realen Außenwertes der Währungen Polens, Ungarns und Tschechiens (Abbildung 3) dürfte sich die seit dem zweiten Halbjahr 1999 zu beobachtende zügige Exportausweitung fortsetzen. Außerdem sind positive Impulse von Investitionen zu erwarten, die in den Beitrittsländern im Hinblick auf Anpassungen an Vorschriften der EU vorgenommen werden müssen. Russland profitiert hauptsächlich von den weiterhin hohen Einnahmen aus Exporten von Energierohstoffen, bei denen die Weltmarktpreise kräftig gestiegen sind.

Der nominale deutsche Export nach Mitteleuropa hat im vierten Quartal 1999 mit einer Jahresrate von 18 % zugenommen. Auch wenn realistischerweise zu unterstellen ist, dass das Tempo im zweiten Halbjahr 1999 als Reaktion auf den starken Rückgang zuvor durch Nachholeffekte überzeichnet war und sich daher das Tempo etwas abschwächen dürfte, ist im Jahresdurchschnitt 2000 wegen der starken Ausweitung zu Jahresbeginn eine Zuwachsrate bei den Exporten in die mitteleuropäischen Beitrittsländer von rund 20 % vorstellbar. Der Export nach Russland ist bereits gegen Jahresende 1999 spektakulär ausgeweitet worden (Jahresrate 35 %). Bei einer Fortsetzung dieser Entwicklung dürfte das hohe Exportniveau vor Einsetzen der Krise — am Jahresende 1997 — im Sommer 2000 wieder erreicht werden; im gesamten Jahr könnte sich der Export im Vergleich zu 1999 verdoppeln. Es zeichnet sich ab, dass Mittel- und Osteuropa für die deutschen Exporteure im Jahre 2000 die dynamischste Absatzregion wird.

Die deutsche Einfuhr aus den Reformländern in Mitteleuropa nahm im Jahresendquartal 1999 mit einer Jah-

Abbildung 3



⁴ Vgl.: Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung 2000. Bearb.: Arbeitskreis Konjunktur. In: Wochenbericht des DIW, Nr. 1-2/2000, S. 4.

Tabelle 3

Struktur des deutschen Außenhandels
in %

	Mitteleuropa ¹⁾			Osteuropa ²⁾			EU(4) ³⁾	Alle Länder
	1998 1. Hj.	1998 2. Hj.	1999 1. Hj.	1998 1. Hj.	1998 2. Hj.	1999 1. Hj.	1999 1. Hj.	1999 1. Hj.
Einfuhr								
Ernährungsgüter	3,4	4,6	3,1	3,1	4,3	1,8	10,6	8,3
Rohstoffe, Halbwaren	8,6	7,8	7,0	81,9	78,8	82,0	7,9	10,5
Fertigwaren-Vorzeugnisse	10,5	8,6	8,1	5,7	7,3	5,9	11,7	10,3
darunter:								
Gewebe und Gewirke	0,9	0,8	0,8	0,3	0,2	0,2	1,3	1,2
Sonst. chem. Vorzeugnisse	1,0	0,8	0,7	1,7	3,2	1,9	1,8	1,5
Stahlröhren, Eisen, Blech	3,2	2,4	2,1	0,8	1,1	1,0	1,9	1,6
Fertigwaren-Enderzeugnisse	76,3	77,9	80,6	8,7	8,8	9,6	53,9	61,5
darunter:								
Bekleidung	11,2	12,0	10,3	2,9	3,6	3,8	1,9	4,4
Maschinenbauerz. (o. ADV)	7,8	7,1	7,6	0,4	1,2	1,1	5,7	6,2
ADV-Geräte	1,9	2,8	3,0	0,0	0,1	0,2	4,2	5,3
Elektrotechn. Erzeugnisse	13,8	12,8	13,2	0,9	0,9	0,9	7,8	11,2
Feinm. u. optische Erzeugnisse	1,0	1,0	1,0	0,3	0,3	0,3	1,1	1,9
Pharmaz. u. kosmetische Erz.	0,4	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	2,8	3,2
Luftfahrzeuge	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	6,3	4,1
Kraftfahrzeuge	16,1	18,4	19,7	0,3	0,3	0,2	11,8	11,7
Sonstige	1,2	1,2	1,2	0,6	0,9	0,7	15,9	9,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Insgesamt in Mrd. DM	29,5	33,2	33,6	8,2	8,1	7,6	136,7	409,8
Ausfuhr								
Ernährungsgüter	3,9	3,4	3,3	16,5	8,9	10,6	5,7	4,3
Rohstoffe, Halbwaren	4,9	4,6	4,6	2,3	2,2	2,9	5,0	4,7
Fertigwaren-Vorzeugnisse	19,2	18,4	18,8	9,9	10,2	13,3	13,6	13,3
darunter:								
Gewebe und Gewirke	6,3	6,0	6,7	1,4	2,3	3,4	0,8	1,3
Sonst. chem. Vorzeugnisse	1,3	1,3	1,3	0,9	0,9	1,3	2,5	2,4
Stahlröhren, Eisen, Blech	2,1	2,0	2,0	0,9	0,6	0,7	1,8	1,7
Fertigwaren-Enderzeugnisse	71,9	73,3	73,1	71,3	78,6	73,1	69,0	73,6
darunter:								
Bekleidung	1,7	1,5	1,6	1,5	2,2	2,0	1,3	1,4
Maschinenbauerz. (o. ADV)	15,3	15,3	14,8	17,0	24,4	18,9	10,6	13,8
ADV-Geräte	2,5	2,8	3,0	2,5	2,8	3,1	2,6	2,4
Elektrotechn. Erzeugnisse	13,5	13,7	13,3	11,5	13,2	9,8	10,2	12,1
Feinm. u. optische Erzeugnisse	1,7	1,7	1,7	2,0	2,7	2,5	2,3	2,4
Pharmaz. u. kosmetische Erz.	2,2	2,1	2,2	4,9	2,9	3,1	2,3	3,6
Luftfahrzeuge	0,0	0,5	0,1	0,5	0,3	0,2	6,2	3,3
Kraftfahrzeuge	17,1	16,9	17,9	13,5	12,1	9,0	20,9	20,4
Sonstige	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	6,7	4,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Insgesamt in Mrd. DM	35,6	37,9	35,8	10,9	7,8	5,6	164,5	473

¹⁾ Polen, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Slowenien, Bulgarien, Rumänien, Estland. — ²⁾ Russland, Ukraine, Weißrussland. — ³⁾ Frankreich, Italien, Großbritannien, Niederlande.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

resrate von 25 % noch kräftiger zu als die Ausfuhr. Bei dieser Zuwachsrate haben allerdings kräftige Preissteigerungen, hauptsächlich bei Energierohstoffen, eine Rolle gespielt. Das zeigt sich noch deutlicher bei den Importen aus Osteuropa. Diese haben im letzten Jahresviertel 1999 mit einer Jahresrate von 67 % expandiert. Die Preisentwicklung bei Energierohstoffen aus Russland ist mit großen Unsicherheiten behaftet. Auch preisbereinigt werden die Importe aus Mittel- und Osteuropa bei der erwarteten zügigen Aufwärtsentwicklung in Deutschland deutlich zunehmen. Das gilt sowohl für industrielle Vorprodukte als auch für Fertigwaren. Bei letzteren begünstigen die

Direktinvestitionen und die damit vielfach verbundene Arbeitsteilung zwischen Deutschland und den Niedriglohnländern in Mitteleuropa die Importtätigkeit.

Unter der Annahme tendenziell sinkender Preise für Energierohstoffe und wenig veränderter Währungsrelationen werden die nominalen Importe etwas schwächer als die Exporte expandieren. Bei nur wenig veränderten Saldo im Dienstleistungsverkehr sowie bei den unentgeltlichen Leistungen dürfte die deutsche Leistungsbilanz im Jahre 2000 mit den Ländern in Mittel- und Osteuropa wieder ausgeglichen sein.

Die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie war im letzten Jahrzehnt von starken Schwankungen geprägt: Nach dem Höhepunkt des Vereinigungsbooms im Jahre 1992 brach die Nachfrage nach Automobilen — an der Stückzahl gemessen — um fast 20 % ein. Die Zahl der Beschäftigten sank bis 1994 auf 661 000; das war ein Fünftel weniger als 1991 (Abbildung 1). Seit Mitte der 90er Jahre expandiert die Herstellung von Kraftfahrzeugen deutlich stärker als die Industrieproduktion insgesamt. Im vergangenen Jahr hat die deutsche Automobilindustrie ihren bisherigen Produktionsrekord (5,7 Mill. Einheiten) aus dem Jahr 1998 nur knapp verfehlt, gemessen am Produktionswert hat sie ihn sogar übertroffen. Die Beschäftigtenzahl stieg auf 755 000. Vor dem Hintergrund der breiten konjunkturellen Aufwärtsentwicklung in Europa und der anhaltenden Dynamik in den USA ist auch für das Jahr 2000 mit einer merklichen Ausweitung der deutschen Automobilproduktion — gemessen am Produktionsindex — zu rechnen.

Schlüsselstellung der Automobilindustrie im deutschen verarbeitenden Gewerbe

Innerhalb der deutschen Industrie nimmt die Automobilindustrie eine hervorgehobene Stellung ein (Tabelle 1): Ihr Anteil an der Beschäftigung, dem Umsatz und der Wertschöpfung beträgt 12 %; beim Kapitalstock sind es sogar 14 %. Im Hinblick auf die wirtschaftliche Dynamik hervorzuheben ist der beachtliche Aufwand zur Erhaltung und Entwicklung der technologischen Basis: Rund 22 % der Brutto-Anlageinvestitionen des verarbeitenden Gewerbes wurden 1998 von der Automobilindustrie aufgewendet. Von den gesamten FuE-Aufwendungen der deutschen Wirtschaft wurden ebenfalls 22 % in dieser Industrie getätigt. Die FuE-Intensität¹ belief sich Mitte der neunziger Jahre auf 12 % und war damit etwa doppelt so hoch wie im verarbeitenden Gewerbe insgesamt.

Die Automobilindustrie trägt — zusammen mit dem Maschinenbau und der chemischen Industrie — entscheidend dazu bei, dass Deutschland in der Handelsbilanz einen Überschuss aufweist. Ihr Anteil an der deutschen Ausfuhr ist in den neunziger Jahren von 13 auf 17 % gestiegen, der Anteil an den Importen lag zwischen 7 und 9 % (Tabelle 2).

Die deutsche Automobilindustrie ist ausgeprägt exportorientiert. Der Auslandsumsatz konnte auch in den 90er Jahren rascher gesteigert werden als der Inlandsumsatz, so dass die Exportquote inzwischen gut 50 % beträgt (1991: 43 %).

Der Außenhandel Deutschlands mit Kraftwagen und Kraftwagenteilen spielt sich im Wesentlichen in Europa ab: 71 % der Exporterlöse wurden 1998 hier erzielt, 17 % in Amerika, 9 % in Asien. Auf Australien und Afrika entfallen 2,5 %. Bei der Einfuhr ist die Konzentration auf europäische Länder noch stärker (Abbildung 2).

Zur Struktur der deutschen Automobilindustrie

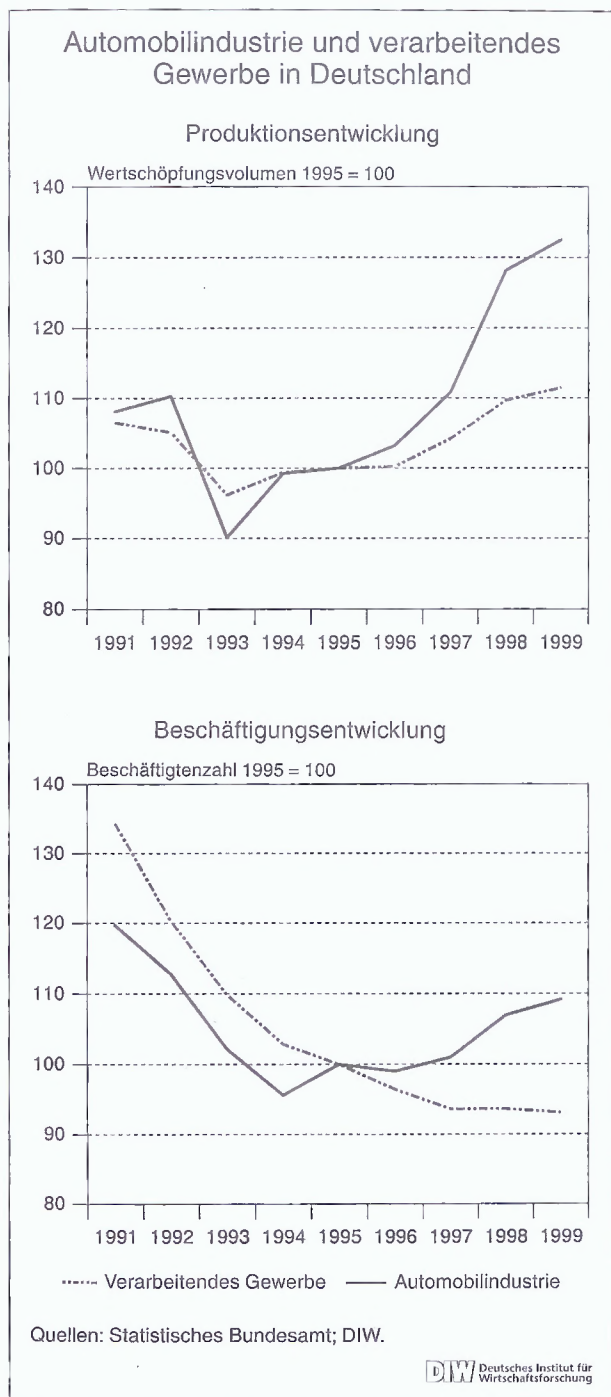
Die Unternehmen und Betriebe der Automobilindustrie werden in der amtlichen Klassifikation der Wirtschafts-

zweige in drei Gruppen unterteilt (Tabelle 3), die zusammen den Kern des Produktionssystems für Automobile bilden. Dazu kommt noch die Herstellung von Fahrzeugelektrik und -elektronik, die statistisch ein Teil der Elektrotechnik ist, aber eine bedeutende Rolle bei der Entwicklung der Fahrzeugtechnik spielt. Zu den Zulieferern der Automobilindustrie zählt aber auch eine Vielzahl von Firmen aus anderen Wirtschaftszweigen wie der Stahlindustrie, den Gießereien, der EBM-Industrie und der Stahlverformung, der Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, der Glasindustrie, der Textilindustrie, des Maschinenbaus sowie dem Dienstleistungssektor.

Die drei Untergruppen der Automobilindustrie unterscheiden sich — abgesehen vom Produktionsspektrum — vor allem in der Größenstruktur. Bei den Herstellern von Kraftwagen und Motoren ist die Konzentration mit Abstand am höchsten: Die größten sechs Unternehmen hatten 1996 einen Umsatzanteil von 90 % der Gruppe, die größten 10 kamen auf 96 %. Im Segment Karosserien, Aufbauten und Anhänger kamen die größten 10 Unternehmen dagegen nur auf einen Umsatzanteil von 42 %; bei den Herstellern von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren lag dieser Wert bei 54 %. In der Gruppe „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren“ befinden sich die bekannten Massenhersteller, aber auch Hersteller von Spezialitäten wie Fahrzeugen der Premiumklasse oder Sportwagen. Eine besondere Bedeutung haben in der Automobilindustrie die Losgrößen, insbesondere für die Fertigung von Komponenten wie Motoren, Karosseriepressesteilen usw., die für eine kostengünstige Produktion erforderlich sind. Zwar ermöglichen es neue Technologien, flexible Fertigungsanlagen und moderne Produktionssysteme, die Kosten von Forschung und Entwicklung relativ zu senken und verschiedene Fahrzeugmodelle innerhalb einer Produktionslinie zu erzeugen, womit die optimale Losgröße der einzelnen Typen verringert wird. In verschiedenen Prozessen der Automobilherstellung können aber immer noch Größenvorteile reali-

¹ Anteil der Ausgaben für Forschung und Entwicklung an der Wertschöpfung der Automobilindustrie.

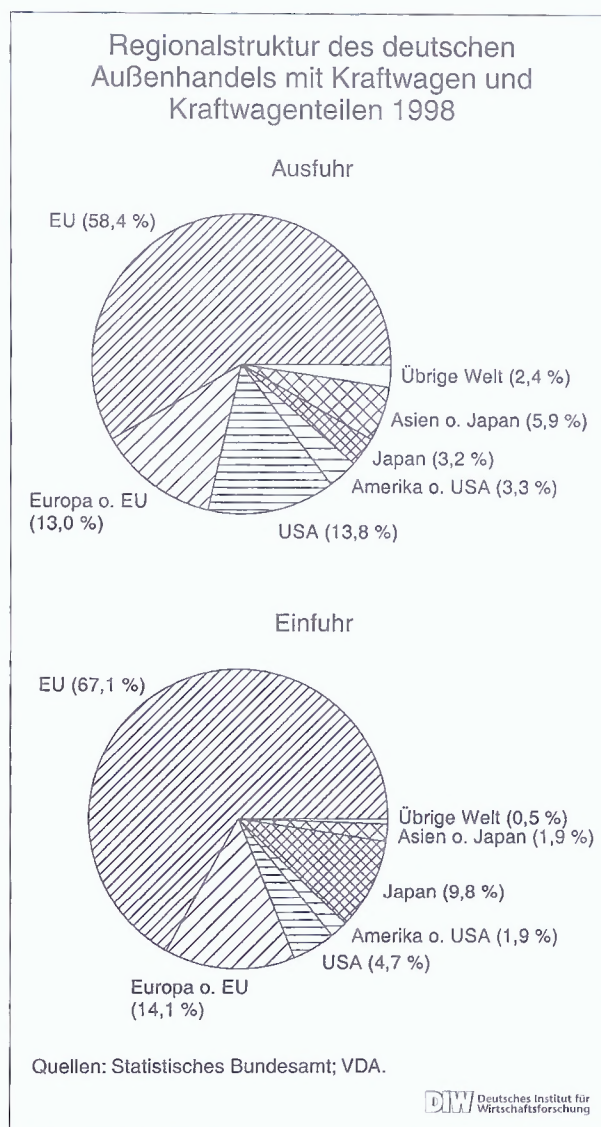
Abbildung 1



siert werden. Schätzungen zufolge sind die Stückkosten bei der Herstellung von 2 Mill. Einheiten um ein Drittel niedriger als bei einem Output von 100 000 Einheiten.² Größenvorteile bei der Herstellung treiben somit den Prozess der Konzentration und Internationalisierung der Unternehmen voran.

Die Gewichte der einzelnen Teilbereiche der Automobilindustrie lassen sich an den Wertschöpfungsbeiträgen

Abbildung 2



ablesen. Danach trugen die Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren 68 %, die Hersteller von Karosserien, Aufbauten und Anhängern 4 % und die Hersteller von Teilen von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sowie Zubehör 28 % zur Wertschöpfung bei. Der Produktionswert der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren teilt sich zu 85 % auf die Fertigung von Personenkraftwagen und 15 % auf die Produktion von Nutzfahrzeugen auf.

In den USA gelten deutlich andere Relationen. Ein hohes Gewicht haben dort „light trucks“, die wegen ihrer Eignung für Freizeitaktivitäten vielfach privat genutzt werden.

² Vgl. Garel Rhys: Motor vehicles. In: Peter Johnson (Hrsg.): European Industries — Structure, Conduct and Performance. Aldershot, England und Vermont, USA 1993, S. 127.

Tabelle 1

Stellung der Automobilindustrie im verarbeitenden Gewerbe Deutschlands

	Automobilindustrie					nachrichtlich: Verarbeitendes Gewerbe ¹⁾		
	1991	1996	1997	1998	1999	1991	1998	1999
Umsatz (Mrd. DM)	261,0	283,5	315,9	371,6	397,8	1 974,5	2 200,0	2 265,9
Auslandsumsatz (Mrd. DM)	111,7	141,4	164,4	195,0	219,4	537,5	749,9	795,2
Exportquote ²⁾ (%)	42,8	49,9	52,0	52,5	55,2	27,2	34,1	35,1
Wertschöpfungsvolumen (Mrd. DM zu Preisen von 1995)	83,6	79,9	85,7	99,2	102,5	671,4	691,5	703,0
Beschäftigte (1 000 Personen)	827,0	684,1	698,3	739,4	755,0	8 814,3	6 141,9	6 111,8
Brutto-Anlagevermögen (Mrd. DM zu Preisen von 1995)	175,9	190,6	194,7	201,8	.	1 604,2	1 679,5	.
Lohn- und Gehaltssumme (Mrd. DM)	48,7	51,2	52,7	57,0	59,5	411,0	398,1	402,9
Lohnquote ³⁾ (%)	18,6	18,1	16,7	15,3	15,0	20,8	18,1	17,8
Lohnstückkosten ⁴⁾ (Wertschöpfungsvolumen = 100)	58,2	64,1	61,5	57,4	58,0	61,2	57,6	57,3
Brutto-Anlageinvestitionen (Mrd. DM)	16,4	14,4	17,1	20,8	.	108,9	94,6	.
Arbeitsproduktivität ⁵⁾ (1 000 DM zu Preisen von 1995)	101,1	116,8	122,8	134,2	135,8	76,2	112,6	115,0
Kapitalintensität ⁶⁾ (1 000 DM zu Preisen von 1995)	212,6	278,6	278,9	273,0	.	182,0	273,4	.
1995 = 100								
Umsatz	99,4	107,9	120,3	141,5	151,5	98,4	109,6	112,9
Auslandsumsatz	89,4	113,1	131,5	156,0	175,5	91,9	128,2	136,0
Exportquote ²⁾	89,9	104,8	109,3	110,3	115,9	93,4	117,0	120,6
Wertschöpfungsvolumen	108,1	103,2	110,8	128,2	132,5	106,5	109,7	111,5
Beschäftigte	119,7	99,0	101,0	107,0	109,2	134,3	93,6	93,1
Brutto-Anlagevermögen	93,2	101,0	103,2	107,0	.	95,9	100,4	.
Lohn- und Gehaltssumme	98,1	103,3	106,2	114,8	119,9	103,2	100,0	101,2
Lohnquote ³⁾	98,7	95,7	88,3	81,2	79,2	104,9	91,2	89,9
Lohnstückkosten ⁴⁾	90,7	100,0	95,9	89,5	90,5	96,9	91,1	90,7
Brutto-Anlageinvestitionen	140,9	124,1	146,9	178,7	.	127,4	110,7	.
Arbeitsproduktivität ⁵⁾	90,3	104,3	109,7	119,9	121,3	79,3	117,2	119,7
Kapitalintensität ⁶⁾	77,9	102,1	102,2	100,0	.	71,4	107,3	.

¹⁾ Ohne Verlagsgewerbe und Recycling. — ²⁾ Anteil des Auslandsumsatzes am Umsatz. — ³⁾ Anteil der Lohn- und Gehaltssumme am Umsatz. — ⁴⁾ Lohn- und Gehaltssumme bezogen auf das Wertschöpfungsvolumen. — ⁵⁾ Wertschöpfungsvolumen je Beschäftigten. — ⁶⁾ Brutto-Anlagevermögen je Beschäftigten.

Quellen: Statistisches Bundesamt; DIW.

Tabelle 2

Anteil der Kraftwagen und Kraftwagenteile am deutschen Außenhandel

	Exporte		Importe		Anteil des Außenhandels mit Kraftwagen und Kraftwagenteilen	
	Insgesamt	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Insgesamt	Kraftwagen und Kraftwagenteile	Exporte	Importe
	Mrd. DM in jeweiligen Preisen				%	
1991	772,6	102,9	777,6	61,9	13,3	8,0
1992	774,0	111,9	779,8	60,6	14,5	7,8
1993	736,5	99,8	729,5	53,1	13,5	7,3
1994	800,1	116,0	787,1	56,3	14,5	7,1
1995	862,3	125,4	837,4	66,5	14,5	7,9
1996	908,8	135,6	869,5	72,7	14,9	8,4
1997	1 020,9	157,5	967,3	82,0	15,4	8,5
1998	1 092,1	182,1	1 028,8	91,7	16,7	8,9

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 3

Sektorale Gliederung der Automobilindustrie 1999

Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen insgesamt	
Unternehmen	888
Umsatz, in Mrd. DM	432,2
mit eigenen Erzeugnissen und Leistungen	361,4
sonstiger Umsatz	70,8
Beschäftigte, in 1000	812,6
Davon:	
Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	
Unternehmen	62
Umsatz, in Mrd. DM	328,1
mit eigenen Erzeugnissen und Leistungen	265,6
sonstiger Umsatz	62,5
Beschäftigte, in 1000	510,0
Herstellung von Karosserien, Aufbauten, Anhängern von Kraftwagen	
Unternehmen	329
Umsatz, in Mrd. DM	11,9
mit eigenen Erzeugnissen und Leistungen	10,9
sonstiger Umsatz	1,0
Beschäftigte, in 1000	38,1
Herstellung von Teilen für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	
Unternehmen	497
Umsatz, in Mrd. DM	92,2
mit eigenen Erzeugnissen und Leistungen	84,9
sonstiger Umsatz	7,3
Beschäftigte, in 1000	264,5
Quelle: Statistisches Bundesamt.	

Gemessen an den Stückzahlen hatten Nutzfahrzeuge 1998 in Deutschland einen Anteil von 6 % an der Fahrzeugherstellung. In der EU war dieser Wert doppelt so hoch, in den USA betrug er 54 %.

Deutsche Pkw-Produktion im internationalen Vergleich

Auch wenn Kraftwagen allein dem Transport von Personen und Gütern dienen, spielen bei der Kaufentscheidung — insbesondere bei Pkw — neben dem ökonomischen Kalkül auch andere Aspekte wie Prestigedenken, Markentreue, Design und Image eine wichtige Rolle. Mit der damit verbundenen Differenzierung der Käuferwünsche geht für die Anbieter der Zwang einher, die Produktpalette aufzufächern. Mit der zunehmenden Erschließung globaler Märkte ist dies auch unter Ausnutzung von Economies of scale möglich. Bei gegebenem Marktvolumen liegt hierin der Grund für die voranschreitende Konzentration der Produzenten. Sie versuchen, ihre Produktpalette nach oben in das Luxuswagensegment und nach unten in den Kleinwagenbereich auszuweiten. Mit der Übernahme von Marken und Unternehmen werden neue Kundensegmente sowie regionale Märkte erschlossen, die immer

noch von ehemals nationalen Herstellern und deren Marken dominiert werden. In der EU sind auf diese Weise Produktionsstrukturen entstanden, die hinsichtlich Umsatz, Beschäftigung und Losgröße mit den amerikanischen und japanischen durchaus vergleichbar sind.

Im europäischen Kontext hat die deutsche Automobilproduktion ein bedeutendes Gewicht (Tabelle 5): Auf sie entfallen gut 40 % von Produktionswert und Umsatz, 45 % der Bruttowertschöpfung und 42 % der Beschäftigten der Automobilindustrie in der EU.

Von den 5,5 Mill. Pkw, die 1998 in den USA produziert wurden (Tabelle 6), stammten rund 3,6 Mill. aus den amerikanischen Fabriken der drei Hersteller GM, Ford und Chrysler.

Die 5,3 Mill. Pkw, die 1998 in Deutschland hergestellt worden sind, verteilen sich auf zwei Unternehmen in US-amerikanischem Besitz (1,6 Mill. Fahrzeuge) und vier deutsche unabhängige Unternehmen, die zusammen 3,7 Mill. Pkw produzierten.

In Japan werden 8 Mill. Fahrzeuge von acht Herstellern erzeugt. Insgesamt sind also im Durchschnitt, gemessen an der Zahl der produzierten Einheiten, die Größenordnungen der Unternehmen an den verschiedenen Standorten in der Triade — drei Viertel der Weltproduktion werden hier erzeugt — nicht sehr weit auseinander, wenngleich es an den einzelnen Standorten beträchtliche Streuungen gibt. So produzierten in Japan Toyota 3,1 Mill. Pkw, Nissan 1,3 Mill., Isuzu dagegen lediglich 46 000; Volkswagen/Audi in Deutschland erzeugten 2,2 Mill. Pkw, Porsche 30 000. Im Unterschied zu dem auf Sportwagen spezialisierten Hersteller Porsche, der im Übrigen auch als Engineering-Unternehmen tätig ist, produziert Isuzu auch in den Marktsegmenten Lastkraftwagen und Busse.

Tabelle 4
Produktionswert der deutschen Automobilindustrie 1997 nach Erzeugnisgruppen

	Mill. DM	%
Kraftwagen und Kraftwagenteile	258 333	100,0
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	179 929	69,7
darunter:		
Personenkraftwagen und Wohnmobile	148 698	57,6
Omnibusse und Obusse	3 518	1,4
Lastkraftwagen, Sattel- und Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle für Lastkraftwagen	21 617	8,4
Muldenkipper, Kranwagen, Kraftfahrzeuge zu besonderen Zwecken	2 323	0,9
Karosserien, Aufbauten und Anhänger	8 587	3,3
Teile und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren	68 979	26,7
Quelle: VDA.		

Tabelle 5

Kennziffern der Automobilindustrie in den Ländern der EU 1998

	Umsatz	Produktionswert	Bruttowertschöpfung	Beschäftigte
	Mrd. ECU			1000 Personen
Belgien/Luxemburg	18,9	19,4	3,8	55
Dänemark	1,0	0,9	0,3	7
Deutschland	199,4	174,2	49,4	801
Finnland	1,0	0,9	0,3	6
Frankreich	89,5	77,5	15,2	278
Griechenland	0,1	0,1	0,0	2
Großbritannien	56,9	49,4	14,5	238
Irland	0,4	0,4	0,1	4
Italien	40,9	33,9	9,5	203
Niederlande	7,2	5,9	1,7	27
Österreich	5,4	5,4	1,6	25
Portugal	5,8	5,8	0,6	24
Spanien	39,9	36,0	7,8	154
Schweden	22,4	20,0	4,3	94
EU insgesamt	488,9	429,9	109,3	1 915
	Anteile in %			
Belgien/Luxemburg	3,9	4,5	3,5	2,8
Dänemark	0,2	0,2	0,3	0,4
Deutschland	40,8	40,5	45,2	41,8
Finnland	0,2	0,2	0,3	0,3
Frankreich	18,3	18,0	13,9	14,5
Griechenland	0,0	0,0	0,0	0,1
Großbritannien	11,6	11,5	13,3	12,4
Irland	0,1	0,1	0,1	0,2
Italien	8,4	7,9	8,7	10,6
Niederlande	1,5	1,4	1,6	1,4
Österreich	1,1	1,3	1,5	1,3
Portugal	1,2	1,4	0,5	1,2
Spanien	8,2	8,4	7,2	8,0
Schweden	4,6	4,7	3,9	4,9
EU insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quellen: VDA; Schätzungen des DIW.

Zur Marktstellung deutscher Pkw-Produzenten

Auf dem heimischen Pkw-Markt haben die deutschen Hersteller ihre Position ausbauen können: Der Anteil deutscher Marken an den Neuzulassungen ist von 64,6 % im Jahre 1991 auf 66,2 % im letzten Jahr gestiegen. Allerdings ist darunter der Anteil der in Deutschland gefertigten Pkw um 3 Prozentpunkte gesunken; ein zunehmender Anteil deutscher Marken wird im Ausland gefertigt. Einbußen am deutschen Markt erlitten die japanischen Hersteller, die verstärkt dazu übergegangen sind, von europäischen Standorten aus zu liefern. Marktanteilsgewinne verzeichneten dagegen die französischen, britischen und schwedischen Marken (Tabelle 7).

Tabelle 6

Inländische Produktion von Pkw nach Ländern 1998

	1 000 Stück	%
Deutschland	5 348,1	14,0
Frankreich	2 603,0	6,8
Italien	1 378,1	3,6
Großbritannien	1 748,3	4,6
Schweden	368,0	1,0
EU	14 484,5	38,0
Japan	8 057,8	21,1
USA	5 547,1	14,5
Südkorea	1 625,1	4,3
Andere	1 138,8	3,0
Welt	38 135,6	100,0

Quelle: VDA.

Bei den Auslandsmärkten der deutschen Automobilindustrie kommt den Ländern der EU die dominierende Rolle zu. Anders als in Deutschland, wo die Zahl der Neuzulassungen nach dem Einbruch 1993 nur allmäh-

Abbildung 3

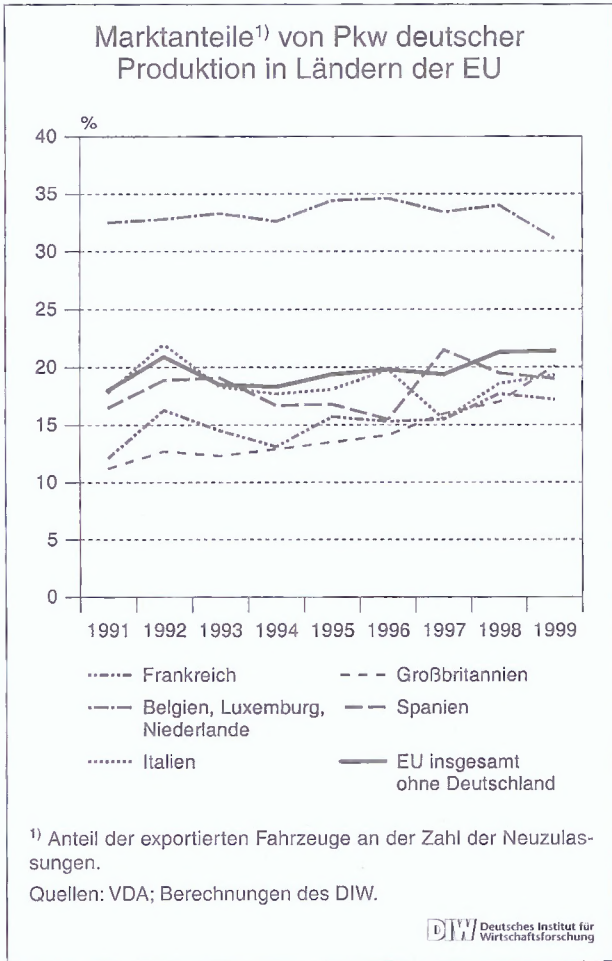


Tabelle 7

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland
Marktanteile deutscher und ausländischer Hersteller

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Pkw-Neuzulassungen in 1 000	4 159	3 930	3 194	3 209	3 314	3 496	3 528	3 736	3 802
	Anteile in %								
Deutsche Marken insgesamt	64,6	65,4	65,3	67,7	67,9	67,3	66,6	65,8	66,2
davon Importe	6,8	6,2	8,4	7,2	9,3	10,7	12,0	11,4	11,4
in Deutschland gefertigt	57,8	59,3	56,9	60,5	58,6	56,6	54,6	54,4	54,8
Ausländische Marken insgesamt	35,4	34,6	34,7	32,3	32,1	32,7	33,4	34,2	33,8
darunter									
japanische Marken	14,7	13,4	13,7	12,5	12,0	11,7	12,3	12,0	10,8
davon									
in Japan gefertigt	13,9	12,5	11,7	9,4	8,3	7,3	7,9	8,0	7,4
außerhalb Japans gefertigt	0,8	0,8	2,0	3,1	3,7	4,4	4,4	4,0	3,4
französische Marken	9,8	9,6	10,3	9,5	9,2	9,0	9,5	9,8	10,8
italienische Marken	4,7	3,9	3,7	3,7	4,1	4,9	4,2	4,4	3,9
britische Marken	0,5	0,9	0,7	0,6	0,5	0,7	0,9	1,2	1,3
spanische Marken	2,4	2,4	2,1	2,4	2,3	1,9	1,9	1,7	2,0
schwedische Marken	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,2	1,4	1,2
Importe insgesamt	42,2	40,7	43,1	39,5	41,4	43,4	45,4	45,6	45,2
Quellen: VDA; Berechnungen des DIW.									

lich zunahm und 1999 noch deutlich unter dem Wert von 1991 lag, war die Entwicklung in den übrigen EU-Ländern günstiger. Hier wurde das 91er Niveau der Neuzulassungen aller Fabrikate bereits 1996 übertroffen. Im Jahre 1999 lag die Zahl der Neuzulassungen in den Ländern der EU (ohne Deutschland) mit 10,8 Mill. Pkw um fast 40 % über der Talsohle im Jahre 1993. Die deutschen Hersteller konnten von diesem positiven Trend überproportional profitieren und ihren Marktanteil steigern (Abbildung 3).

Ausblick

Deutschland hat seine Position als Produktionsstandort für Automobile in den neunziger Jahren weiter ausgebaut. Ob sich die Produktionsdynamik der vergangenen Jahre fortsetzt und auch die Zahl der Arbeitsplätze weiter zunehmen wird, hängt von vielerlei Faktoren ab. Vergleichsweise günstig sind derzeit die konjunkturellen Rahmenbedingungen. Auch auf längere Sicht bietet Deutschland für diese Industrie, die Erfahrungen hat, im Systemverbund von Entwicklern und Produzenten zu agieren, günstige Standortvoraussetzungen. Es ist aber kaum zu erwarten, dass sich in den Industrieländern die dynamische Nachfrageentwicklung der zweiten Hälfte der neunziger Jahre nach Erzeugnissen der Automobilhersteller ungebremsst fortsetzt. Dagegen sprechen der bereits hohe Motorisierungsgrad dieser Länder, bei dem einem Mengenwachstum

enge Grenzen gesetzt sein dürften, sowie die Erfahrung, dass dieser Markt von zyklischen Verläufen geprägt ist.

Längerfristig größere Zuwachsraten wird die weltweite Automobilproduktion nur dann verzeichnen können, wenn in den großen Märkten mit noch geringer Automobildichte wie Osteuropa, China, Indien oder Lateinamerika der Motorisierungsgrad kräftig zunimmt. Abgesehen davon bestehen in den Industrieländern Wachstumspotentiale vor allem im qualitativen Bereich und in der Erschließung neuer Marktsegmente. Zu denken ist dabei an die Herausforderungen, die sich aus der Umweltpolitik, der Entwicklung von Verkehrssystemen sowie aus sich weiter differenzierenden Kundenwünschen ergeben. Neue Antriebstechniken, die Altfahrzeuge in der Kreislaufwirtschaft, Verkehrsleitsysteme sowie höhere Sicherheit im Auto, realisiert durch entsprechende Konstruktions- sowie Materialtechnik und Elektronik, sind dafür Beispiele.

Mittelfristig bestehen mithin durchaus Chancen für eine weitere Zunahme von Produktion und Beschäftigung. Zwar werden auch die deutschen Automobilproduzenten bei steigender Nachfrage auf den internationalen Märkten mehr im Ausland produzieren und die sich dort bietenden Kostenvorteile nutzen, doch ergeben sich dabei auch in Deutschland Wachstumspotentiale, die aus der Systemkompetenz der Unternehmen in der internationalen Funktionsteilung resultieren. Im Zuge dieses Prozesses wird in der Automobilindustrie Deutschlands der Anteil der Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich weiter zunehmen.

Aus den Veröffentlichungen des DIW Sonderhefte

Erscheinen als neue Folge wieder seit 1948.

- Nr. 152 **Selbstverpflichtungen der Industrie zur CO₂-Reduktion.** Von Michael Kohlhaas und Barbara Praetorius. 192 S. 1994. (3-428-08075-0). DM 76,— / öS 555,— / sFr 76,—.
- Nr. 153 **Wirtschaftliche Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform.** Von Stefan Bach, Michael Kohlhaas, Volker Meinhardt, Barbara Praetorius, Hans Wessels und Rudolf Zwiener. 234 S. 1995. (3-428-08292-3). DM 84,— / öS 613,— / sFr 84,—.
- Nr. 154 **Transferleistungen in die neuen Bundesländer und deren wirtschaftliche Konsequenzen.** Von Volker Meinhardt, Bernhard Seidel, Frank Stille und Dieter Teichmann. 104 S. 1995. (3-428-08293-1). DM 64,— / öS 467,— / sFr 64,—.
- Nr. 155 **Technologische Zusammenarbeit von Berliner Unternehmen mit den Reformstaaten Mittel- und Osteuropas.** Von Alexander Eickelpasch und Ingo Pfeiffer. 100 S. 1995. (3-428-08411-X). DM 64,— / öS 467,— / sFr 64,—.
- Nr. 156 **Demonstrationszentren für Faserverbundkunststoffe.** Von Friederike Behringer, Heike Belitz, Kurt Hornschild und Hans Wessels. 246 S. 1995. (3-428-08577-9). DM 86,— / öS 628,— / sFr 86,—.
- Nr. 157 **Regionale Strukturpolitik unter den veränderten Rahmenbedingungen der 90er Jahre.** Von Martin Gornig, Bernhard Seidel, Dieter Vesper, Christian Weise (DIW) in Zusammenarbeit mit Hans-Jürgen Ewers, Carl Friedrich Eckhardt, Rainer Magnan (GIB). 152 S. 1996. (3-428-08715-1). DM 74,— / öS 540,— / sFr 74,—.
- Nr. 158 **Polen und die Osterweiterung der Europäischen Union.** Von Fritz Franzmeyer und Christian Weise. 201 S. 1996. (3-428-08768-2). DM 82,— / öS 599,— / sFr 82,—.
- Nr. 159 **Zwischenbilanz der Strukturfondsinterventionen und anderer EU-Programme in den neuen Bundesländern — Gemeinsamkeiten und Unterschiede.** Von Kathleen Toepel. 71 S. 1996. (3-428-08870-0). DM 64,— / öS 467,— / sFr 58,—.
- Nr. 160 **Arbeits- und Betriebszeiten in Deutschland: Analysen zu Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung.** Von Frank Stille und Rudolf Zwiener. 153 S. 1997. (3-428-09209-0). DM 74,— / öS 540,— / sFr 67,—.
- Nr. 161 **Transformation des Wirtschaftssystems in den mittel- und osteuropäischen Ländern: Außenwirtschaftliche Bedingungen und Auswirkungen.** Von Dieter Schumacher, Harald Trabold und Christian Weise (Hrsg.). 435 S. 1997. (3-428-09239-2). DM 148,— / öS 1.080,— / sFr 131,—.
- Nr. 162 **Energiepreise als Standortfaktor für die deutsche Wirtschaft.** Von Jochen Diekmann, Manfred Horn und Hans-Joachim Ziesing. 220 S. 1997. (3-428-09333-X). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 163 **Sonderregelungen zur Vermeidung von unerwünschten Wettbewerbsnachteilen bei energieintensiven Produktionsbereichen im Rahmen einer Energiebesteuerung mit Kompensation.** Von Stefan Bach, Michael Kohlhaas, Barbara Praetorius, Bernhard Seidel und Rudolf Zwiener. 224 S. 1998. (3-428-09378-X). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 164 **Gesamtwirtschaftliche und regionale Effekte von Bau und Betrieb eines Halbleiterwerkes in Dresden.** Von Heike Belitz und Dietmar Edler. 127 S. 1998. (3-428-09450-6). DM 106,— / öS 774,— / sFr 94,—.
- Nr. 165 **Umwelt und empirische Sozial- und Wirtschaftsforschung. Beiträge und Diskussionsberichte zu einer Tagung der Projektgruppe „Das Sozio-oekonomische Panel“ am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung.** Hrsg. von Jürgen Schupp und Gert Wagner. 199 S. 1998. (3-428-09457-3). DM 118,— / öS 861,— / sFr 105,—.
- Nr. 166 **Evaluierung wettbewerbsorientierter Fördermodelle — Das Regionalprogramm für strukturschwache ländliche Räume in Schleswig-Holstein.** Von Martin Gornig und Kathleen Toepel. 166 S. 1998. (3-428-09477-8). DM 112,— / öS 818,— / sFr 99,50.
- Nr. 167 **Auswirkungen der Europäischen Währungsunion auf die deutsche Wirtschaft.** Von Sebastian Dullien und Gustav A. Horn. 95 S. 1999. (3-428-10017-4). DM 98,— / öS 715,— / sFr 89,—.
- Nr. 168 **E-Commerce — Erfolgsfaktoren von Online-Shopping in den USA und in Deutschland.** Von Brigitte Preißl und Hansjörg Haas unter Mitarbeit von Christian Rickert. 112 S. 1999. (3-428-10076-X). DM 106,— / öS 774,— / sFr 94,—.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Königin-Luise-Str. 5, D-14195 Berlin
Telefon (0 30) 89 789-0 — Telefax (0 30) 89 789-200
DIW-Internet-Homepage: <http://www.diw.de>
Präsident: Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann.

Abteilungsleiterkollegium: Dr. Gustav A. Horn, Dr. Kurt Hornschild, Prof. Dr. Rolf-Dieter Postlep,
Wolfram Schrettl, Ph. D., Dr. Bernhard Seidel, Dr. Hans-Joachim Ziesing.

Präsident und Abteilungsleiter sind gemeinsam für die wissenschaftliche Leitung verantwortlich.
Schriftleitung: Kurt Geppert, Jochen Schmidt, Dieter Teichmann.

Kräftige Erholung im Handel mit den Reformländern in Mittel- und Osteuropa seit Mitte 1999.

Bearbeitet von Herbert Lahmann und Joanna Konarzewska. —

Die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb.

Bearbeitet von Jörg-Peter Weiß.

Verlag Duncker & Humblot GmbH, Carl-Heinrich-Becker-Weg 9, D-12165 Berlin, Telefon (0 30) 7 90 00 60.

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

Satz: Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin

Druck: Druckerei Conrad GmbH, Oranienburger Straße 172, D-13437 Berlin.

Bezugspreis für den Jahrgang DM 210,—, vierteljährlich DM 65,—, Einzelnummer DM 15,—,
zuzüglich Versandkosten.

ISSN 0012-1304