

niw-info 5/2009

NEWSLETTER DES NIEDERSÄCHSISCHEN INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG e. V.



Prof. Dr.
Javier Revilla Diez
Wissenschaftlicher
Leiter

Hannover, im September 2009

Sehr geehrte Damen und Herren, wie und wann die deutsche Automobilindustrie aus der Krise kommt, wissen wir nicht. Aber wir wissen um ihre Bedeutung für Wohlstand und Beschäftigung – jeder zwanzigste Arbeitsplatz in Deutschland hängt von ihr ab. Fundamental ist ihr Einfluss auf die Technologieentwicklung. Wie ein Magnet zieht sie die Forschung an – für Klimaschutz, für Sicherheit, für Komfort, gerade im Premiumsegment. Gleichzeitig spornt sie die mit ihr verbundenen Zulieferer und Dienstleister zu innovativen Höchstleistungen an.

Eine derart große Bedeutung sucht in Europa ihresgleichen. Es steht viel auf dem Spiel! Denn es gab schon seit ein paar Jahren klare Anzeichen für stark zunehmende Importkonkurrenz, für Überkapazitäten und notwendigen Produktstrukturwandel in Deutschland. Die Innovationskraft, dies zu bewältigen, haben die deutsche Automobilindustrie sowie ihre Zulieferer und Dienstleister allemal. Sorgen, dass die deutsche Automobilindustrie unter dem Druck des internationalen Wettbewerbs als „reife Industrie“ wie einst die Textil- und Stahlindustrie schrumpft, sind daher unbegründet.

Mit den besten Wünschen

Ihr



Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext

Im Blickfeld dieser mit dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung für das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie erarbeiteten Studie stand die wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland im langfristigen internationalen Vergleich: einerseits ihr Beitrag zu Wertschöpfung, Beschäftigung, Investitionen und Außenhandel, zum anderen ihre Bedeutung für den Forschungs- und Innovationsstandort Deutschland. Darüber hinaus wurde der Rolle des inländischen Absatzmarktes und der Bedeutung des Premiumsegments für die deutsche Automobilindustrie nachgegangen.

Die Studie wurde vergeben und weitgehend durchgeführt, als für die Automobilindustrie noch die Sonne schien. Die Analyse endet unmittelbar vor der schweren Wirtschafts- und Finanzkrise, die im Jahr 2009 weltweit den Automobilbau besonders kräftig erfasst hat. Insofern zeichnet sie ein sehr positives Bild der Wachstums- und Strukturwirkungen des Automobilbaus in seiner „Hochzeit“: Es wird praktisch der Höhepunkt ihrer gesamtwirtschaftlichen Bedeutung dargestellt. Die Hauptergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der Automobilbau hat in Deutschland eine herausragende Position. Er ist – in absoluten Kategorien betrachtet – No. 1 bei der Beschäftigung, bei der Wertschöpfung, bei den Anlageinvestitionen, bei den Exporten/Importen, bei den Direktinvestitionen

und bei den Aktivitäten in Innovation sowie Forschung und Entwicklung. Er hat in Deutschland eine gesamtwirtschaftliche Bedeutung wie in kaum einem anderen Land.

Neben den intensiven Aktivitäten in Innovation sowie Forschung und Entwicklung hat vor allem ein hoher Produktivitätsvorsprung die Spezialisierung Deutschlands auf die Automobilherstellung begünstigt. Insofern sind die Voraussetzungen dafür, dass die deutsche Automobilwirtschaft zwar nicht gestärkt, jedoch robuster als ihre Konkurrenten aus der Krise kommt, optimistisch zu sehen.

Der Produktionsverbund zwischen Herstellern, Komponenten- und Systemlieferanten ist recht eng. Die Arbeitsteilung mit Unternehmen aus dem In- und Ausland hat sich stark intensiviert und daher zu einem ständig geringeren Wertschöpfungsanteil

in der Automobilindustrie geführt. Exporte und Importe expandieren schneller als die Produktion, die internationale – und vor allem: inner-europäische – Arbeitsteilung wird von Jahr zu Jahr intensiver. Der Beitrag des Automobilbaus zum Außenhandelsüberschuss hat trotz zunehmender Exporterfolge etwas nachgegeben, insbesondere bei Pkw: Der Importdruck hat sich verschärft.

Zulieferer haben in den letzten Jahren in Deutschland ihre Produktion stärker ausgeweitet als die Kfz-Hersteller, Nutzfahrzeugproduzenten stärker als Pkw-Hersteller. Im Pkw-Sektor haben sich die beiden parallel verlaufenden Trends – einerseits Richtung Diesel, andererseits zugunsten von großen Hubraumklassen – fortgesetzt.

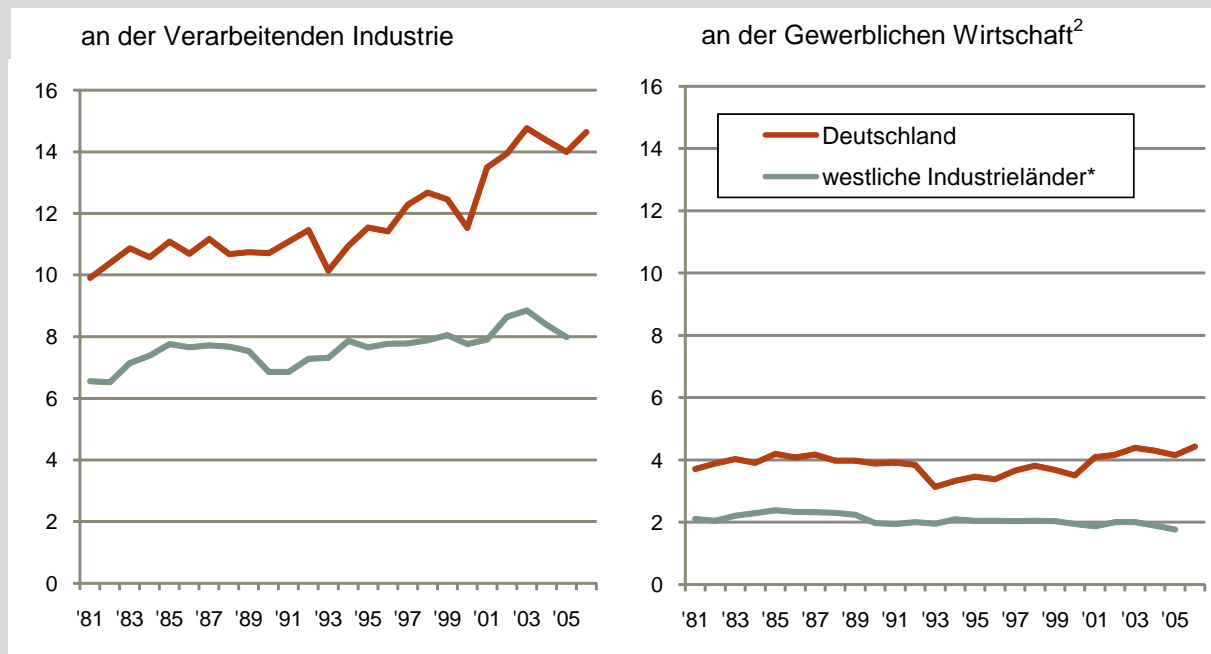
Der Automobilbau hat reichlich in Ausrüstungen investiert – die Hälfte entfällt auf Maschinen und Steuerungsanlagen –, so dass sich die Modernität der Anlagen und damit auch

worden.

Im Wachstum und mit der verstärkten Arbeitsteilung mit Unternehmen aus anderen Wirtschaftszweigen hat sich der indirekte Beitrag des Automobilbaus zur Wertschöpfung stark erhöht. Seine Impulse auf das gesamtwirtschaftliche Wachstum sind so hoch wie in keinem anderen westlichen Industrieland. Insgesamt 7,7 % der gesamten Wertschöpfung haben in Deutschland im Automobilbau ihren Ursprung, davon entfallen 4,9 % auf die indirekten Effekte. Die Gesamtbeschäftigungseffekte von 5 % bedeuten dennoch eine internationale Spitzenposition. Vor allem die Gummiindustrie und Gießereien „leben“ sehr stark von der Nachfrage des Automobilbaus, aber auch Kunststoffwaren, Metalle, Elektrotechnik, Glas sind sehr eng mit dem Automobilbau verflochten. Im Dienstleistungsbereich gibt es in Deutschland vergleichsweise intensive Beziehungen zu wissensintensiven und unter-



Abb. 1: Wertschöpfungsanteile¹ des deutschen Automobilbaus im Vergleich 1981 bis 2006



die Kapitalproduktivität deutlich verbessert hat. Umwelt- und Klimaschutz spielt als Investitionsmotiv im Automobilbau nach den vorliegenden Daten keine große Rolle. Seit 2003 sind jedoch die Investitionen im Automobilbau besonders stark zurückgegangen worden: Nachlassende Wachstumserwartungen und Überkapazitäten haben sich seit Längerem abgezeichnet und sind hier antizipiert

nehmensorientierten Dienstleistungen.

Anders als in fast allen anderen Industriezweigen konnte die Beschäftigung ein Jahrzehnt lang – bis etwa 2003 – ausgeweitet werden. Danach ist sie jedoch wieder zurückgegangen – auch im allgemeinen Beschäftigungsaufschwung der Jahre 2006/2007. Der erneute Zuwachs im Jahr 2008 wird angesichts der in diesem

¹ Wertschöpfung berechnet in Kaufkraftparitäten; Deutschland 2006 geschätzt.

² Ohne Wohnungsvermietung.

* Alle EU15-Länder, POL, CZE, SVK, HUN, USA, JPN, KOR, AUS.

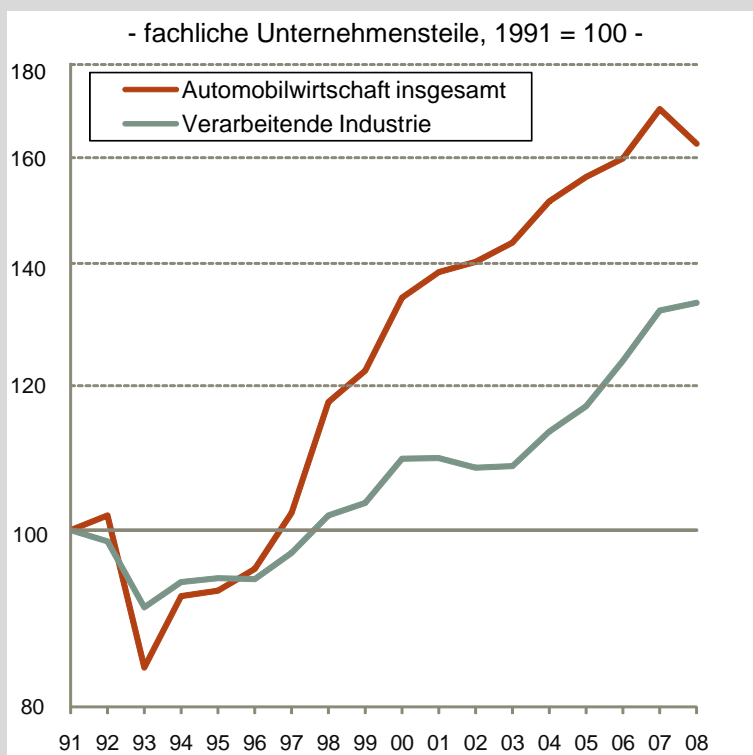
Quelle: EU KLEMS Database. – Statistisches Bundesamt, Fachserie 18, Reihe 1.4. – Berechnungen und Schätzungen des NIW.

> Weitere Informationen:

Dr. Harald Legler
Tel. 0511/123316-40
Mail legler@niw.de

Dr. Ulrich Schasse
Tel. 0511/123316-39
Mail schasse@niw.de

Abb. 2:
Reale Produktion¹ der deutschen Automobilwirtschaft 1991 bis 2008



¹ Index der industriellen Nettoproduktion.

Quelle: Angaben des Statistischen Bundesamts. – Berechnungen des NIW.

Jahr einsetzenden Wirtschaftskrise vorerst die Ausnahme bleiben. Deutschlands weltwirtschaftliche Bedeutung als Automobil-FuE-Standort hat enorm zugenommen. Unter den Top 10 der weltweit größten forschenden Unternehmen der Automobilwirtschaft befinden sich vier deutsche (VW, Daimler, Bosch, BMW). Die hohe FuE-Intensität und die starke Ausrichtung auf den Weltmarkt spiegeln sich auch in einer Spitzenposition bei weltmarktrelevanten Patenten wider.

Insbesondere auf dem Markt für Naturwissenschaftler/Ingenieure ist der Nachfragesog durch die kräftige Ausweitung der FuE-Kapazitäten im Automobilbau spürbar geworden.

Der Automobilbau ist im deutschen Innovationssystem der wich-

Stärken vor allem in der Kfz-Technik und der Antriebstechnik, bei Messen, Steuern, Regeln sowie in Maschinenbau/Automation. Diese Stärken basieren in Deutschland vor allem auf den sehr fleißigen Zulieferern. Technologische Neuerungen bei Komponenten und Materialien (Elektrik/Elektronik, Chemie, Gummi/Kunststoff) sind im Technologieportfolio der deutschen Automobilindustrie hingegen relativ selten.

Die Kunden im In- und Ausland sind bereit, für Automobile bestimmter Marken auch dann einen höheren Preis – eine „Prämie“ – zu zahlen, wenn sich die technischen Grundausstattungsmerkmale der Fahrzeuge nicht von denen anderer Hersteller unterscheiden. Die hohe Assoziation deutscher Autos mit Qualität in ihren verschiedenen Dimensionen (Sicherheit, Service, usw.) erleichtert es, diese Prämien abzuschöpfen.

Die Basis dafür liegt in den hohen Anforderungen anspruchsvoller Kunden im Inland. Entsprechend haben sich Premiummarken im Angebot deutscher Hersteller immer mehr durchgesetzt. Sie stellen rund die Hälfte der Produktion. Premium-eigenschaften haben in der Regel den Vorteil, dass sie die Marken etwas unabhängiger vom Preiswettbewerb machen und ihnen dadurch größere Spielräume (Wertschöpfung) verschaffen können.

Diese Spielräume können genutzt werden, um frühzeitig auf der Basis eines hohen Kundenvertrauens Innovationen oder neue Innovationsdesigns zu kommerzialisieren, diese bis zum weltweiten Standard zu entwickeln und so „Pioniergewinne“ zu realisieren. Deutschland hat auf dem Automobilssektor sehr gute Voraussetzungen, die „Lead-Markt-Funktion“ auszufüllen: Seine Beliebtheit als Test- und Referenzmarkt, intensiver Wettbewerb zwischen den Herstellern, entsprechend ein relativ günstiges Preisniveau bei Automobilen, hohe Exportorientierung und eine ausreichende Zahlungsbereitschaft der Kunden gehören dazu.

tigste Impulsgeber für Produkt- und vor allem Prozessinnovationen bei seinen Zulieferern in Deutschland („Effizienzsteigerungsmaschine“). Der Automobilbau liefert an seine Kunden im In- und Ausland über seine Produkte quasi FuE-Leistungen und neuestes technisches Wissen. Er trägt so zur weltweiten Diffusion von Technologien bei.

Technologisch haben die deutschen Automobilunternehmen ihre

Die gesamte Studie kann von www.niw.de heruntergeladen werden.

Mittelstand auf Auslandsmärkten

NIW-Beitrag zur Konferenz „Forschung mit Daten der amtlichen Statistik in Niedersachsen“ erschienen

Das NIW greift für seine Forschungsarbeiten schon immer auf Daten der amtlichen Statistik zurück. In den letzten Jahren werden dabei verstärkt auch amtliche Mikrodaten genutzt, die von den neu geschaffenen Forschungsdatenzentren der Statistischen Ämter für Forschungszwecke zur Auswertung bereitgestellt werden. Hinzu kommen Unternehmensbefragungen, um darüber hinausgehende und spezifische Informationen zu erlangen.

Auf einer vom Rat für Sozial- und Wirtschaftsdaten in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt durchgeführten Konferenz haben Birgit Gehrke und Ulrich Schasse über NIW-Forschungsarbeiten berichtet.

Unter dem Titel „Mittelstand auf Auslandsmärkten: Außenwirtschaftliche Aktivitäten kleiner und mittlerer Unternehmen aus Niedersachsen“ wurden Ergebnisse vorgestellt, die sowohl auf Daten der amtlichen Statistik beruhen als auch aus einer ge-

meinsam mit den niedersächsischen Industrie- und Handelskammern durchgeführten Online-Befragung stammen.

Diese Arbeit ist jetzt gemeinsam mit Beiträgen weiterer Forscher, die sich mit anderen Fragen der Internationalisierung niedersächsischer Unternehmen aber auch z.B. mit dem Einsatz der Mikrosimulation in der Steuerforschung oder sozioökonomischen Fragen (Einkommensunterschiede, kriminologische Forschung) befassen, veröffentlicht worden.

Heike Habla und Henriette Houben: Forschung mit Daten der amtlichen Statistik in Niedersachsen (FoDaSt). Band 12 der Reihe Statistik und Wissenschaft, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt, Wiesbaden, 2009. Als Paperback zum Preis von 24,80 € zu beziehen beim SFG Servicecenter Fachverlage (destatis@s-f-g.com).



> Weitere Informationen:

Dr. Birgit Gehrke
Tel. 0511/123316-41
Mail gehrke@niw.de

Dr. Ulrich Schasse
Tel. 0511/123316-39
Mail schasse@niw.de

Ankündigung: Tagung in Loccum am 17. und 18. November 2009

In schwerer See? Maritime Wirtschaft und regionale Strukturpolitik in Krisenzeiten

Die Maritime Wirtschaft hat in den letzten Jahren eine Renaissance erlebt. Sie ist jedoch von der aktuellen Krise besonders betroffen, z.B. weil Schifffahrt und Logistik stark unter dem Einbruch des Welthandels leiden oder innovative Bereiche der Meerestechnik den eingeschränkten Risikappetit der Investoren zu spüren bekommen. Wie können die langfristigen Potenziale der maritimen Wirtschaft für die Regionalentwicklung im

norddeutschen Küstenraum gesichert werden? Wo bestehen fiskalische, ökologische und ordnungspolitische Grenzen der Strukturpolitik?

Die Tagung wird wieder in Kooperation des NIW mit der Evangelischen Akademie Loccum, der NORD/LB und der NBank durchgeführt.
Weitere Informationen und Anmeldung unter: www.loccum.de



Impressum

Herausgeber: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (NIW),
Königstraße 53, 30175 Hannover

Wissenschaftlicher Leiter:
Prof. Dr. Javier Revilla Diez

Geschäftsführer: Dr. Rainer Ertel

Tel +49 (0)511 123316-30

Fax: +49 (0)511 123316-55

Mail: newsletter@niw.de

Web: <http://www.niw.de>

Vereinsregister Amtsgericht
Hannover VR-Nr. 4774

Nachdruck und sonstige Verbreitung (auch auszugsweise) nur mit Quellenangabe und Zusendung eines Belegexemplars.