



Statistik

kurz gefasst

INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNGEN

THEMA 4 – 28/2003

Inhalt

Kraftwagenherstellung mit
größtem Beitrag zu
Wertschöpfung und
Beschäftigung 2

Arbeitsproduktivität höher als
im übrigen verarbeitenden
Gewerbe 3

Stellenzuwachs in der
Kraftwagenherstellung,
Stellenabbau im Sonstigen
Fahrzeugbau 3

Große Firmen von
dominierender Bedeutung 4

Ein Sektor mit überwiegend
männlichen Beschäftigten,
hoher Produktivität und hohen
Löhnen 5

Handel auf hohem Niveau mit
großen Unterschieden im
Handelsumfang 6



Manuskript abgeschlossen: 30.06.2003

ISSN 1561-4832

Katalognummer: KS-NP-03-028-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2003

Fahrzeugbau in der EU

Walter Sura

Der Fahrzeugbau kann in zwei Gruppen untergliedert werden, und zwar die Kraftwagenherstellung (NACE Rev. 1 Abteilung 34) und den Sonstigen Fahrzeugbau, einschließlich Schiffbau, Schienenfahrzeugbau, Luftfahrzeugbau, Krafträderbau und Fahrräderbau (NACE Rev. 1 Abteilung 35). Gemäß der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) waren in der Europäischen Union im Jahr 2000 mehr als 2,6 Millionen Menschen in diesen Industriezweigen beschäftigt, das sind etwa 9 % aller im verarbeitenden Gewerbe Beschäftigten. Auf diese Zweige entfielen 10 % der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes (Schaubild 1). Was die Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe anbetrifft, so war der Anteil des Sektors ähnlich hoch wie in Japan und etwas höher als in den USA. Deutschland leistete den größten Beitrag zur Wertschöpfung dieses Sektors in der EU, während der Spezialisierungsgrad in diesen Industriezweigen insgesamt in Schweden am höchsten war (Tabelle 1).

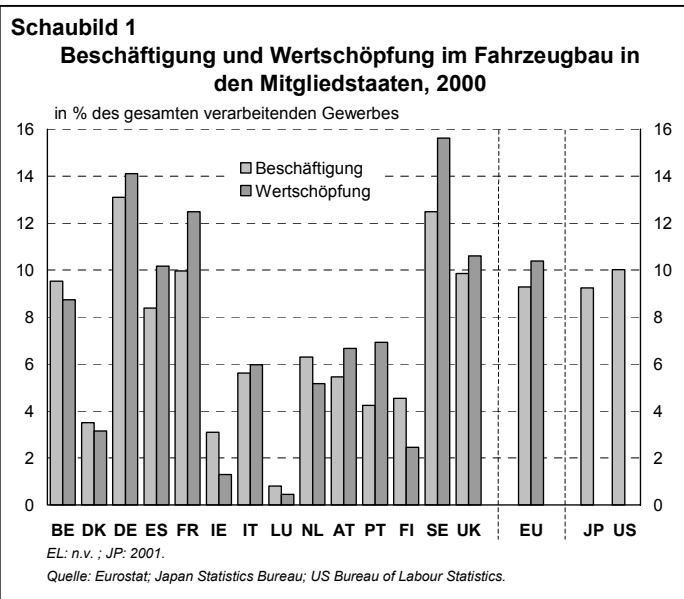


Tabelle 1: Bedeutung des Fahrzeugbaus in der EU und in den Mitgliedstaaten, 2000

Wirtschaftszweig	Beschäftigung EU insgesamt (in 1000)	Wertschöpfung EU insgesamt (Mrd EUR)	Größter Beitrag zu EU-Wertschöpfung	Am stärksten spezialisierter Mitgliedstaat	Am wenigsten spezialisierter Mitgliedstaat
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	1 943,7	109,5	Deutschland	Schweden	Finnland
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	1 078,5	66,7	Deutschland	Schweden	Dänemark
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	165,1	6,7	Deutschland	Dänemark	Portugal
Teile und Zubehör (34.3)	700,0	36,1	Deutschland	Deutschland	Finnland
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	678,4	42,2	Ver. Königreich	Ver. Königreich	Österreich
Schiffbau (35.1)	189,5	7,9	Ver. Königreich	Niederlande	Österreich
Schienenfahrzeugbau (35.2)	85,9	3,8	Deutschland	Österreich	Niederlande
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	338,7	27,7	Ver. Königreich	Ver. Königreich	Österreich
Kraft-, Fahrräder;					
Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	64,3	2,8	Italien	Italien	Finnland
Fahrzeugbau (DM)	2 622,0	151,7	Deutschland	Schweden	Finnland
Verarbeitendes Gewerbe (D)	28 258,5	1 459,1	---	---	---

Anmerkungen: EL: k.A.; Am stärksten und am wenigsten spezialisierter Mitgliedstaat: nähere Einzelheiten in "Wissenswertes zur Methodik", LU und IE nicht berücksichtigt.

Quelle: Eurostat, soweit nichts anderes angegeben.

Kraftwagenherstellung mit größtem Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung

Der Beitrag des Fahrzeugbaus zu Beschäftigung und Wertschöpfung ist innerhalb der EU sehr unterschiedlich. In Deutschland und Schweden hatte er im Jahr 2000 einen Anteil von rund 15 % an der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes (in Deutschland etwas weniger, in Schweden etwas mehr) und in Frankreich und dem Vereinigten Königreich lag dieser Anteil zwischen 11 % und 12 % (Schaubild 1). Beim Anteil an der Beschäftigung konnte dieser Wert in keinem der vier Länder erreicht werden, jedoch waren mindestens 10 % aller Beschäftigten des verarbeitenden Gewerbes in diesen Industriezweigen tätig. Im Gegensatz dazu wurden in Irland und Finnland, wie auch in Luxemburg weniger als 3 % der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes durch den Fahrzeugbau erbracht.

Die Wertschöpfung im Fahrzeugbau erfolgte auf EU-Ebene zu über 70 % durch die Kraftwagenherstellung (NACE Rev. 1 Abteilung 34), wobei die Herstellung von Teilen und Zubehör etwa ein Drittel des Industriezweiges ausmachte (Tabelle 2). Allerdings gibt es zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede, was die Bedeutung der Kraftwagenherstellung im Verhältnis zum Sonstigen Fahrzeugbau (NACE Rev. 1 Abteilung 35) anbetrifft. Den höchsten Stellenwert hat sie in

Deutschland und Österreich, wo sie mit etwa 85 % an der Wertschöpfung (und der Beschäftigung) beteiligt ist, auch in Belgien und Schweden liegt ihr Anteil deutlich über dem EU-Durchschnitt. So erbrachte in Deutschland und Schweden die Kraftwagenherstellung allein 12-13 % der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes insgesamt.

In Dänemark, Irland, Finnland und dem Vereinigten Königreich hingegen ging weniger als die Hälfte der Wertschöpfung im Fahrzeugbau auf das Konto der Kraftwagenherstellung. Im Vereinigten Königreich wurde die Wertschöpfung im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau größtenteils durch den Luftfahrzeugbau erzielt, der im Jahr 2000 mit etwa 5 % an der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes insgesamt beteiligt war (über 40 % der Gesamtwertschöpfung im Fahrzeugbau), auf den jedoch nur 3 % der Beschäftigung im verarbeitenden Gewerbe entfielen. In Dänemark, den Niederlanden und Finnland erbrachte der Schiffbau den Großteil der Wertschöpfung im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau, obwohl damit in diesen drei Ländern nur mit etwas mehr als 1 % zur Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes beigetragen wurde. Allerdings war hier der Anteil an der Beschäftigung etwas höher (über 2 % in Finnland).

Tabelle 2: Beschäftigung, Wertschöpfung und Wertschöpfung pro Beschäftigten im Fahrzeugbau, 2000

	BE	DK	DE	ES	FR	IE	IT	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU
Aufgliederung der Beschäftigung im Fahrzeugbau (%)														
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	83,6	44,1	86,5	76,2	69,1	43,0	66,1	48,7	84,8	70,8	37,8	78,4	57,2	74,1
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	57,6	0,0	53,3	39,0	37,8	:	30,7	22,0	44,0	24,3	13,6	51,0	25,6	41,1
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	11,0	23,4	4,4	6,3	7,3	:	6,4	16,6	8,2	8,4	20,3	3,2	6,7	6,3
Teile und Zubehör (34.3)	15,0	20,7	28,8	30,9	24,1	29,2	29,0	10,1	32,6	38,1	3,9	24,2	24,9	26,7
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	16,4	55,9	13,5	23,8	30,9	57,0	33,9	51,3	15,2	29,2	62,2	21,6	42,8	25,9
Schiffbau (35.1)	2,2	42,9	2,7	13,0	5,2	:	11,3	30,1	0,9	12,3	53,6	5,7	8,8	7,2
Schienenfahrzeugbau (35.2)	:	:	2,6	3,5	3,5	:	3,2	:	10,9	7,6	3,3	3,6	3,0	3,3
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	11,5	4,6	7,2	5,4	19,9	:	10,6	:	1,0	5,2	4,3	10,5	29,6	12,9
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	:	:	1,1	2,0	2,3	:	8,9	6,2	2,4	4,2	1,0	1,7	1,4	2,5
Aufgliederung der Wertschöpfung im Fahrzeugbau (%)														
Kraftwagen und Kraftwagenteile(34)	83,1	46,0	84,9	81,3	67,4	34,6	64,6	58,5	87,3	79,9	45,3	83,6	45,8	72,2
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	60,4	0,0	53,1	47,4	45,0	:	30,4	37,3	45,4	48,5	17,2	65,1	22,2	44,0
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	8,3	24,9	3,3	4,4	4,2	:	5,3	12,7	5,2	3,9	23,6	2,0	4,5	4,4
Teile und Zubehör (34.3)	14,4	21,1	28,4	29,5	18,2	26,1	28,9	8,6	36,7	27,4	4,5	16,5	19,1	23,8
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	16,9	54,0	15,1	18,7	32,6	65,4	35,4	41,5	12,7	20,1	54,7	16,4	54,2	27,8
Schiffbau (35.1)	1,5	40,5	2,1	6,7	3,8	2,6	10,2	26,6	0,7	7,6	44,9	3,4	7,4	5,2
Schienenfahrzeugbau (35.2)	:	:	2,1	3,1	2,1	:	2,4	0,3	9,6	6,5	3,2	2,4	2,8	2,5
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	13,3	4,0	10,1	7,5	25,5	:	14,1	8,3	0,3	3,8	5,6	9,4	42,9	18,3
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	:	:	0,8	1,4	1,3	:	8,8	6,3	2,1	2,1	1,1	1,2	1,1	1,8
Wertschöpfung pro Beschäftigten (in 1000 EUR)														
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	59,9	47,1	56,7	50,1	63,8	44,3	44,0	61,3	71,2	35,6	45,7	81,9	51,2	56,3
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	63,2	0,0	57,6	57,0	78,0	:	44,7	86,4	71,4	62,9	48,1	98,0	55,4	61,9
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	45,2	48,0	43,6	32,9	37,6	:	37,5	39,1	43,7	14,8	44,3	48,5	42,8	40,3
Teile und Zubehör (34.3)	57,9	46,1	57,1	44,9	49,4	49,3	44,8	43,0	77,8	22,7	44,5	52,2	49,1	51,6
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	62,2	43,6	64,8	36,9	69,2	63,2	47,0	41,2	57,8	21,7	33,6	58,1	80,9	62,2
Schiffbau (35.1)	42,0	42,7	44,8	24,4	47,1	25,3	40,7	45,0	48,8	19,6	32,0	45,6	53,7	41,5
Schienenfahrzeugbau (35.2)	:	:	47,4	42,2	39,9	:	33,5	:	61,1	27,2	37,4	49,8	58,7	44,2
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	69,6	39,5	81,7	65,2	83,9	:	59,6	:	22,7	23,1	49,9	68,7	92,6	81,9
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	:	:	43,0	32,8	36,3	:	44,7	51,9	60,9	16,3	38,8	52,9	50,5	43,5
Fahrzeugbau (DM)	60,2	45,2	57,8	47,0	65,5	55,1	45,0	51,0	69,2	31,6	38,2	76,7	63,9	57,8
Verarbeitendes Gewerbe (D)	65,7	50,4	53,7	38,7	52,2	132,2	42,3	62,1	56,6	19,3	70,6	61,4	59,4	51,6

Anmerkungen: EL: k.A.; Die Wertschöpfungsdaten für Irland sind mit denen der anderen Mitgliedstaaten nicht vergleichbar.

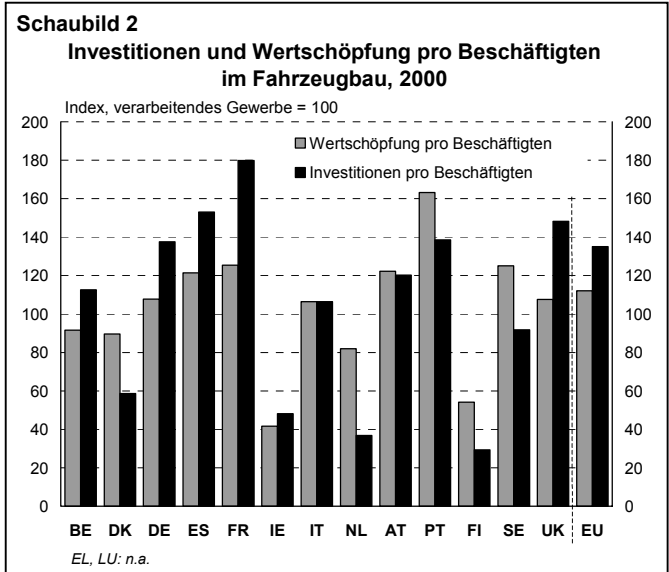
Das EU-Aggregat beinhaltet Schätzungen für die Mitgliedstaaten, für die keine Daten zur Verfügung stehen.

Arbeitsproduktivität höher als im übrigen verarbeitenden Gewerbe

Die Arbeitsproduktivität im Fahrzeugbau insgesamt ist höher als in anderen Teilen des verarbeitenden Gewerbes. So war die Wertschöpfung pro Beschäftigten in diesen Industriezweigen im Jahr 2000 12 % höher als im verarbeitenden Gewerbe generell (Tabelle 2). Eine besonders hohe Produktivität verzeichneten der Luft- und Raumfahrzeugbau (nahezu 60 % über dem Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes insgesamt) und auch die Kraftwagenherstellung (20 % über dem Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes). In den übrigen Teilen des Sektors lag die Wertschöpfung pro Beschäftigten deutlich unter dem durchschnittlichen Niveau im verarbeitenden Gewerbe, und zwar beim Schienenfahrzeugbau und der Herstellung von Krafträdern, Fahrrädern und Behindertenfahrzeugen um etwa 15 % und beim Schiffbau um etwa 20 %.

Die hohe Arbeitsproduktivität im Fahrzeugbau zeugt zum großen Teil von einem relativ hohen Kapitalniveau pro Beschäftigten (Schaubild 2), aber auch von einem guten Qualifikationsniveau der Beschäftigten (siehe Seite 5). Im Jahre 2000 lagen die Investitionen pro Beschäftigten, in denen sich die Höhe des eingesetzten Kapitals widerspiegelt, im Durchschnitt über 30 % höher als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt.

In den einzelnen Mitgliedstaaten lassen sich anhand des Gesamtniveaus der Wertschöpfung pro Beschäftigten im Fahrzeugbau im Verhältnis zum Niveau im verarbeitenden Gewerbe insgesamt Rückschlüsse auf die Zusammensetzung des Sektors ziehen. In den meisten Ländern, in denen diese Wertschöpfung niedriger ist als im verarbeitenden Gewerbe -



vor allem in Dänemark, den Niederlanden und Finnland - entfällt ein relativ großer Teil der Beschäftigung auf den Sektor Sonstiger Fahrzeugbau und dabei, wie bereits vermerkt, hauptsächlich auf den Schiffbau, wo die Produktivität vergleichsweise niedrig ist. Auch das Kapitalniveau pro Beschäftigten im Sektor ist in diesen Ländern niedrig. Im Gegensatz dazu lagen die Investitionen pro Beschäftigten in Spanien, Frankreich und dem Vereinigten Königreich, wo sich die Beschäftigung in der Kraftwagenherstellung bzw. dem Luft- und Raumfahrzeugbau konzentriert, mindestens 50 % über dem durchschnittlichen Niveau im verarbeitenden Gewerbe.

Stellenzuwachs in der Kraftwagenherstellung, Stellenabbau im Sonstigen Fahrzeugbau

Die Beschäftigung im Fahrzeugbau in der EU hat in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre stärker zugenommen als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt. Ein noch stärkeres Wachstum jedoch gab es in der Kraftwagenherstellung (NACE Rev. 1), wo sich die Zahl der Beschäftigten zwischen 1995 und 2000 um jährlich gut 1 % erhöhte, während im Sektor

Sonstiger Fahrzeugbau ein jährlicher Rückgang um rund 0,5 % zu beobachten war (Tabelle 3). Diese rückläufige Tendenz verzeichneten nahezu alle Mitgliedstaaten, besonders ausgeprägt jedoch war sie in Dänemark, Griechenland, Italien und Portugal, wo die Beschäftigung im Schiffbau durchweg deutlich abnahm.

Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigung im Fahrzeugbau und im verarbeitenden Gewerbe, 1995-2000

	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IT	PT	FI	SE	UK	EU
Jährliche durchschnittliche Wachstumsrate (%)												
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	0,1	0,7	2,2	3,1	3,5	-1,5	-2,2	3,6	2,4	2,5	-0,6	1,1
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	-1,9	0,0	1,8	-2,3	2,0	-3,9	-5,3	5,7	-1,0	-0,3	-2,3	-0,1
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	6,7	0,7	-2,5	19,3	8,0	3,0	-0,9	2,9	7,9	5,7	-0,4	1,6
Teile und Zubehör (34.3)	4,9	0,7	3,8	13,7	4,6	2,1	1,8	2,6	-6,5	10,3	1,5	3,8
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	4,9	-9,3	-1,4	-6,5	0,1	-0,6	-5,7	-6,5	0,3	-0,2	1,2	-0,6
Schiffbau (35.1)	0,0	-11,0	-8,1	-5,0	-1,0	2,5	-8,3	-11,8	0,2	-0,2	-1,5	-2,8
Schienenfahrzeugbau (35.2)	:	:	-2,0	:	0,1	-2,3	-4,9	0,1	84,7	:	0,3	-0,6
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	12,0	:	1,9	:	2,0	-0,9	-5,1	8,3	-3,7	:	2,4	0,6
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	:	:	-1,5	:	2,1	-0,4	-4,0	-9,6	-18,5	:	-3,6	-2,4
Fahrzeugbau (DM)	0,8	-5,5	1,7	-5,2	2,6	-1,2	-3,4	0,0	1,1	1,9	0,2	0,7
Verarbeitendes Gewerbe (D)	-0,2	3,3	-1,1	0,3	3,3	0,6	-9,6	-0,2	2,0	1,9	-1,2	0,2

Anmerkungen: IE, LU, NL, AT: Daten unvollständig oder nicht verfügbar. Das EU-Aggregat basiert auf Eurostat-Schätzungen für EU-15, außer für die NACE-Gruppen 35.3 und 35.4+35.5, bei denen nur DE, ES, FR, IT und UK berücksichtigt sind.

Ebenso gingen in den meisten Teilen der Europäischen Union die Beschäftigtenzahlen im Schienenfahrzeugbau sowie in der Herstellung von Krafträdern, Fahrrädern zurück. Wichtigste Ausnahme war Finnland, wo die Beschäftigung im erstgenannten Industriezweig deutlich zunahm, es allerdings insgesamt nur um eine kleine Zahl von Stellen ging. Beschäftigungswachstum gab es andererseits im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau in Belgien und im Vereinigten Königreich, was in beiden Ländern größtenteils durch das Wachstum des Luftfahrzeugbaus begründet war.

Das Beschäftigungswachstum im Bereich der Kraftwagenherstellung (NACE Rev. 1 Abteilung 34) war in diesem Zeitraum in den meisten Ländern hauptsächlich auf den starken Zuwachs bei der Herstellung von Teilen und Zubehör zurückzuführen, lediglich in Frankreich, Italien und dem Vereinigten Königreich wurden Stellen abgebaut. Wir haben es hier mit dem gleichen Phänomen zu tun wie in der vorangegangenen Periode eines allgemeinen Beschäftigungswachstums in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre, als die Beschäftigung in der Kraftwagenherstellung in diesen drei Ländern ebenfalls zurückging oder weitestgehend unverändert blieb, während in den meisten anderen Teilen der EU Wachstumszahlen zu verzeichnen waren. Darüber hinaus verringerte sich unionsweit wie bereits in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre die Beschäftigung im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau, was wiederum größtenteils auf Stellenverluste im Schiffbau zurückzuführen war.

Der Rückgang der Beschäftigung im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau beschleunigte sich während der Rezession

Anfang der 90er-Jahre, als auch noch ein Beschäftigungsabbau in der Kraftwagenherstellung hinzukam. Im letztgenannten Sektor jedoch traten die Verluste weitestgehend nur bei den Kraftwagenherstellern selbst auf (d. h. bei jenen, die NACE 34.1 zugeordnet werden), in der Teile- und Zubehörindustrie (NACE 34.3) nahmen die Beschäftigtenzahlen zu. Dies zeugt von einer Veränderung in der Organisation der Kraftwagenherstellung dahingehend, dass die großen Hersteller die Teilefertigung in zunehmendem Maße an Spezialfirmen übertragen, die meistens sehr viel kleiner sind. Diese Tendenz setzte sich während des Konjunkturaufschwungs zwischen 1995 und 2000 fort, als die Beschäftigung in der Teile- und Zubehörindustrie überall in der Union (außer in Finnland) um durchschnittlich fast 4 % jährlich anstieg, während die Kraftwagenhersteller den Arbeitsplatzabbau in den meisten Mitgliedstaaten fortsetzten. Einzige Ausnahmen waren Deutschland, Spanien und Portugal.

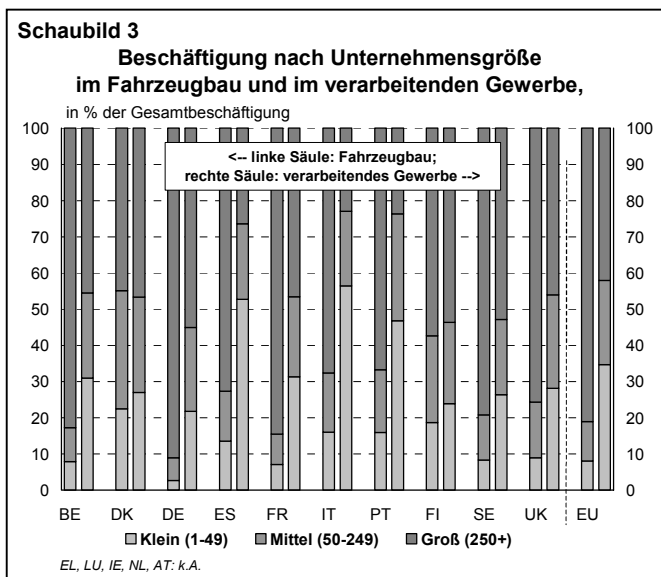
Aus den Angaben des Verbandes der europäischen Automobilhersteller (ACEA) geht hervor, dass sich zwischen 1995 und 2000 die Produktion von Kraftwagen (Personenkraftwagen, leichte Nutzkraftwagen, Lastkraftwagen und Busse) um jährlich 3,5 % erhöhte. Die Daten für die darauf folgenden Jahre 2001 und 2002 weisen eine Abschwächung bzw. einen Rückgang um 1,5 % aus. Das wird mit großer Wahrscheinlichkeit von einem erneuten Stellenabbau in der Kraftwagenherstellung insgesamt begleitet gewesen sein, wenngleich noch abzuwarten bleibt, ob die Zahl der Arbeitsplätze in der Teile- und Zubehörindustrie weiter angestiegen ist.

Große Firmen von dominierender Bedeutung

Der Sektor Fahrzeugbau wird von großen Unternehmen beherrscht. Im Jahr 2000 entfielen auf Unternehmen mit 250 oder mehr Beschäftigten etwas mehr als 80 % der Gesamtbeschäftigung im Sektor, d. h. das Doppelte ihres Anteils an der Gesamtbeschäftigung im verarbeitenden Gewerbe. Im Gegensatz dazu hatten kleine Firmen mit weniger als 50 Beschäftigten einen Anteil von lediglich 8 % (Schaubild 3). Die Dominanz der großen Unternehmen wird in nahezu allen Mitgliedstaaten gleichermaßen deutlich, einzige Ausnahme ist Dänemark, wo auf die großen Firmen im Fahrzeugbau lediglich 45 % der Beschäftigung entfielen, d. h. geringfügig weniger als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt. Daran zeigt sich, dass der Sektor anders als in den meisten anderen Ländern zusammengesetzt ist. In Deutschland arbeiteten 91 % aller Beschäftigten des Sektors in großen Unternehmen, in Frankreich waren es 85 %.

Aus Gründen der Vertraulichkeit sind die nach Unternehmensgröße aufgeschlüsselten Daten in den meisten Mitgliedstaaten für die Industriezweige des Sektors Fahrzeugbau nicht verfügbar. Der Grund dafür liegt in der beherrschenden Stellung einiger weniger großer Unternehmen. Die veröffentlichten Daten jedoch deuten darauf hin, dass selbst in der Teile- und Zubehörindustrie, wo die Firmen im Durchschnitt eher kleiner sind, die großen Unternehmen immer noch einen bedeutend größeren Anteil an der Beschäftigung

hatten als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt (deutlich über 80 % in Deutschland und Frankreich und etwa 65 % in Spanien und Portugal). Im Schiffbau hingegen, der sich in der EU heutzutage vornehmlich auf kleinere Schiffe konzentriert, waren in den Ländern, für die Daten vorliegen, die meisten der Beschäftigten in KMU tätig (einzige Ausnahme Deutschland).



Ein Sektor mit überwiegend männlichen Beschäftigten, hoher Produktivität und hohen Löhnen

Gemäß der Arbeitskräfteerhebung (AKE) der EU waren 2002 nur 17 % aller im Fahrzeugbau der EU Beschäftigten Frauen. Das ist ein deutlich geringerer Anteil als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt (28 %) und es sind weniger als in den USA (22 %) oder Japan (18 %) (Schaubild 4). Innerhalb der EU machten die Frauen lediglich in Irland und Portugal mehr als 25 % der Beschäftigten im Fahrzeugbau aus, während ihr Anteil in Belgien, Griechenland, den Niederlanden und Finnland unter 10 % lag.

Auf den Durchschnitt bezogen haben die Beschäftigten im Fahrzeugbau einen etwas höheren Bildungsgrad als die Beschäftigten in anderen Teilen des verarbeitenden Gewerbes. Gemäß AKE hatten 71 % der Beschäftigten in diesen Industriezweigen im Jahr 2002 zumindest die Sekundarstufe II abgeschlossen (65 % im verarbeitenden Gewerbe insgesamt) und 20 % verfügten über den Abschluss der Tertiärstufe (Hochschulabschluss) (17 % im verarbeitenden Gewerbe) (Schaubild 5). Dieser Unterschied stellt sich in den meisten Mitgliedstaaten ähnlich dar, wichtigste Ausnahmen sind Belgien, Irland und Italien wo der

Bildungsgrad etwas niedriger ist als im übrigen verarbeitenden Gewerbe. In den meisten Ländern war der Anteil der Beschäftigten mit einer zumindest abgeschlossenen Sekundarstufe II im Sektor Sonstiger Fahrzeugbau größer als in der Kraftwagenherstellung.

Das relativ hohe Bildungsniveau der Beschäftigten im Fahrzeugbau spiegelt sich in den Einkommen wider. Nach den SUS-Angaben waren die Löhne pro Beschäftigten in diesen Industriezweigen in der EU im Jahr 2000 um durchschnittlich 25 % höher als im verarbeitenden Gewerbe insgesamt (Tabelle 4). Generell wurden in den Zweigen die höchsten Löhne gezahlt, in denen auch eine relativ hohe Arbeitsproduktivität zu verzeichnen war, also im Luft- und Raumfahrzeugbau und in der Kraftwagenherstellung.

Auch hier stellt sich die Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten ähnlich dar, lediglich in den Niederlanden und Finnland, zwei Ländern mit einer Konzentration der Beschäftigung in wenig produktiven Teilen des Sektors, sind die durchschnittlichen Löhne im Fahrzeugbau niedriger als im gesamten verarbeitenden Gewerbe.

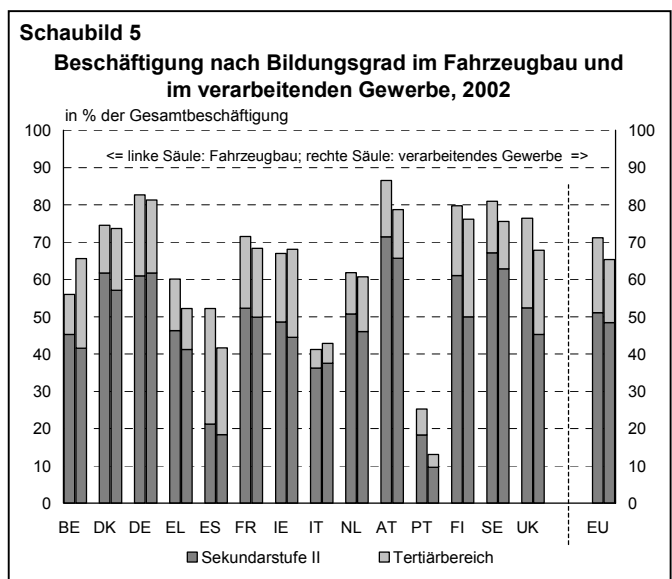
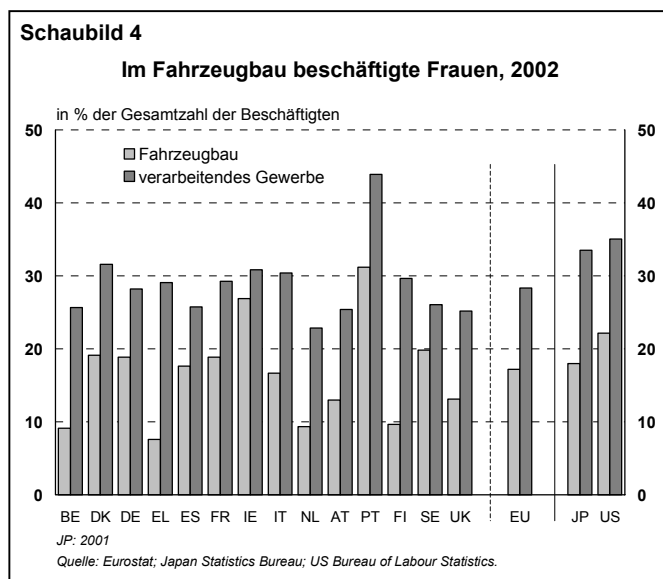


Tabelle 4: Lohn pro Beschäftigten im Fahrzeugbau in den Mitgliedstaaten, 2000

	BE	DK	DE	ES	FR	IE	IT	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU
Lohn pro Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe=100														
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	105,3	103,5	126,7	126,5	109,7	89,3	110,9	97,5	106,4	130,7	93,4	105,3	115,5	126,0
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	111,9	136,9	139,8	119,5	115,0	116,7	168,2	98,2	111,3	132,3				139,7
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	84,2	102,5	87,4	89,0	83,3	103,0	82,2	78,7	96,1	90,8	90,8	91,8		91,3
Teile und Zubehör (34.3)	94,5	104,7	113,6	116,9	102,1	91,9	108,1	92,6	99,4	114,1	90,1	94,6	104,4	112,8
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	107,0	109,4	125,1	123,8	127,3	134,0	117,5	86,7	129,6	153,5	92,9	105,5	126,7	124,4
Schiffbau (35.1)	89,4	108,6	100,4	107,6	88,5	84,9	98,4	99,1	95,9	152,1	92,1	92,2	101,5	97,4
Schienenfahrzeugbau (35.2)			118,9	141,3	120,6		119,9		145,7	172,7	90,3	113,0	128,3	125,5
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	107,4	118,2	142,9	155,4	142,9		145,5		93,2	174,9	107,8	111,5	135,2	148,8
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	74,9	104,2	83,1	106,5	87,2		103,1	85,5	83,5	95,6	83,0	91,1	96,7	85,8
Fahrzeugbau (DM)	105,6	106,8	126,5	125,8	115,1	114,9	113,0	92,1	109,9	137,3	93,1	105,3	120,3	125,6

Anmerkungen: EL, LU: n.v.

Handel auf hohem Niveau mit großen Unterschieden im Handelsumfang

Ein beträchtlicher Teil der Produktion des Fahrzeugbaus in der EU wird exportiert, während ein relativ großer Teil der Binnenmarktnachfrage durch Einfuhren abgedeckt wird. Die Handelsströme zwischen den Mitgliedstaaten sind in der Regel größer als der Handel zwischen der EU und der übrigen Welt. Obwohl die Daten zu den Handelsströmen nicht direkt zu den von den Unternehmen erhobenen SUS-Daten in Beziehung gebracht werden können, lässt sich doch eine Vorstellung von der Bedeutung des Handels erlangen, wenn man den auf den Fahrzeugbau entfallenden Anteil der Ausfuhren und Einfuhren des verarbeitenden Gewerbes mit dem Anteil dieses Sektors an der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes vergleicht.

Entsprechend Comext-Daten machte im Jahre 2002 der Handel mit Erzeugnissen des Fahrzeugbaus zwischen den EU-Mitgliedstaaten 20 % des gesamten Handels des verarbeitenden Gewerbes aus. Das liegt deutlich über dem Anteil des Fahrzeugbaus am EU-Handel mit der übrigen Welt, der sich auf 12-13 % aller Aus- und Einfuhren des verarbeitenden Gewerbes belief (Tabelle 5). Das wiederum ist mehr als der Anteil des Industriezweiges an der Gesamtwertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes (10 %), wenngleich angemerkt werden sollte, dass ein Großteil des Handels dieses Sektors zwischen Betrieben ein und desselben Unternehmens abgewickelt wird.

Innerhalb des Sektors entfielen allein auf die Kraftwagen (NACE 34.1) rund 12 % des Handels des verarbeitenden Gewerbes zwischen den Mitgliedstaaten, also mehr als das Doppelte des Anteils an der Wertschöpfung. Mit etwa 5 % waren sie an den EU-Ausfuhren des verarbeitenden Gewerbes in die übrige Welt beteiligt, was nur wenig über ihrem Wertschöpfungsanteil liegt. Teile und Zubehör machten knapp 5 % des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und 3 % der Ausfuhren des verarbeitenden Gewerbes in Drittländer aus, wobei beide Anteile höher sind als der Anteil an der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes. In ähnlicher Weise entfielen auf den Luftfahrzeugbau 3 % der Ausfuhren des verarbeitenden Gewerbes sowohl innerhalb der EU als auch in Drittländer, was wiederum den Wertschöpfungsanteil übersteigt. Im Vereinigten Königreich machten die Luftfahrzeuge 7 % der Gesamtausfuhren des verarbeitenden Gewerbes aus.

In anderen Bereichen des Fahrzeugbaus kam dem innergemeinschaftlichen Handel keine so große Bedeutung zu. So war beim Schiffbau der Anteil des Handels mit der übrigen Welt an den Gesamtausfuhren des verarbeitenden Gewerbes der EU deutlich höher als der Anteil des Sektors an der Wertschöpfung und gleiches galt auch für die Einfuhren bei Kraft- und Fahrzeugen (nicht jedoch für die Ausfuhren). In der Folge verzeichnete die EU 2002 ein großes Defizit bei Kraft- und Fahrzeugen, Fahrrädern und Behindertenfahrzeugen, lediglich Spanien, Italien und Österreich erreichten einen Überschuss (Tabelle 6). In anderen Bereichen des Sektors außer bei den Luftfahrzeugen erzielte die EU im Handel mit der übrigen Welt einen Überschuss, der bei Karosserien und Zubehörteilen besonders deutlich ausfiel, wenngleich sich diese Bereiche auf eine kleine Zahl von Mitgliedstaaten konzentrierten.

Während in der EU im Fahrzeugbausektor insgesamt ein Handelsüberschuss erzielt wurde, war der Handel 2002 in den meisten Mitgliedstaaten defizitär. Nur in Deutschland, Frankreich und Schweden gab es einen erheblichen Handelsüberschuss, während für das verarbeitende Gewerbe insgesamt nur fünf Mitgliedstaaten nennenswerte Defizite verzeichneten.

Tabelle 5: Anteil des Fahrzeugbausektors an den Ausfuhren, den Einfuhren und der Wertschöpfung des gesamten Verarbeitenden Gewerbes in der EU, 2002

	Einfuhren		Aus-fuhren Extra-EU	Wert-schöpfung in der EU
	Intra-EU	Extra-EU		
<i>in % des gesamten Verarbeitenden Gewerbes</i>				
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	16,8	6,8	8,4	7,5
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	11,9	4,7	5,1	4,6
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	0,4	0,1	0,3	0,5
Teile und Zubehör (34.3)	4,5	2,0	3,1	2,5
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	3,5	5,3	4,1	2,9
Schiffbau (35.1)	0,1	0,8	1,1	0,5
Schienefahrzeugbau (35.2)	0,2	0,2	0,2	0,3
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	2,8	3,7	2,7	1,9
Kraft- und Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	0,3	0,6	0,2	0,2
Fahrzeugbau (DM)	20,2	12,1	12,6	10,4

Anmerkung: Die Extra-EU-Ausfuhren und -Einfuhren entsprechen dem Handel der EU mit der übrigen Welt; die Intra-EU-Einfuhren sind die Einfuhren der Mitgliedstaaten aus den anderen Mitgliedstaaten. Sie entsprechen den Intra-EU-Ausfuhren.

Tabelle 6: Warenhandel des Fahrzeugbausektors, 2002

	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU
<i>Ausfuhren-Einfuhren in % der Ausfuhren+Einfuhren</i>																
Kraftwagen und Kraftwagenteile (34)	3,9	-34,8	31,1	-93,1	1,4	13,2	-69,9	-22,1	-47,8	-12,5	-1,7	-10,7	-32,3	19,9	-33,4	15,7
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	11,6	-54,2	32,5	-97,7	13,7	13,9	-72,8	-40,8	-51,1	-12,6	1,7	-6,4	-32,8	33,4	-37,8	9,1
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	1,2	-26,7	45,6	-77,7	-27,2	4,8	-44,4	26,2	-26,0	-36,2	-7,2	-66,5	10,3	52,4	-14,9	38,9
Teile und Zubehör (34.3)	-24,3	6,5	26,3	-79,0	-24,2	12,0	-48,1	25,6	-25,4	-6,3	-8,6	-22,6	-38,4	-5,7	-22,4	26,5
Sonstiger Fahrzeugbau (35)	9,1	-29,9	17,1	-82,4	4,8	2,3	-74,3	20,8	-71,7	2,3	4,3	-32,6	51,2	4,9	0,1	-7,5
Schiffbau (35.1)	33,4	70,7	48,5	-95,8	17,0	19,9	-36,7	57,0	-65,2	51,8	4,9	18,8	95,4	54,0	43,9	20,3
Schienefahrzeugbau (35.2)	0,5	-45,3	32,6	-98,9	50,6	36,2	-61,9	33,9	-37,1	-26,3	35,9	-66,9	-40,0	5,7	-40,6	20,3
Luft- und Raumfahrzeugbau (35.3)	19,0	-49,1	17,0	-28,5	-5,2	2,0	-77,8	-8,0	-72,4	-14,1	-17,2	-60,5	-76,6	2,1	2,4	-11,9
Kraft- u. Fahrräder; Fahrzeugbau a.n.g. (35.4+35.5)	0,0	-30,9	-36,8	-85,6	3,3	-39,1	-12,6	24,6	-70,6	-13,5	0,7	-15,9	-56,5	-20,0	-59,1	-50,4
Fahrzeugbau (DM)	4,3	-33,5	28,0	-87,1	1,8	8,9	-71,5	-13,9	-56,6	-10,1	-0,8	-12,0	-5,1	17,6	-22,2	6,8
Verarbeitendes Gewerbe (D)	5,7	4,4	13,8	-52,4	-10,0	0,8	26,7	8,4	-9,1	5,0	0,0	-14,8	22,0	14,2	-13,7	4,8

Anmerkungen: Mitgliedstaaten: Intra- und Extra-EU-Handel, EU-Aggregat: nur Extra-EU-Handel.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Symbole “:” nicht verfügbar oder vertraulich.

Definitionen

Beschäftigung und Wertschöpfung nach Wirtschaftszweigen.

In der strukturellen Unternehmensstatistik werden Beschäftigung und Wertschöpfung nach der Systematik NACE Rev. 1 in Wirtschaftszweige untergliedert. Dies geschieht nach Abschnitten (1 Buchstabe), Unterabschnitten (2 Buchstaben), Abteilungen (zweistellige Codes), Gruppen (dreistellige Codes) und Klassen (vierstellige Codes). Alle Tätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes sind in Abschnitt D erfasst. Der in dieser Veröffentlichung analysierte Fahrzeugbau beinhaltet folgende Unterabschnitte, Abteilungen und Gruppen:

DM	Fahrzeugbau
34	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen
34.1	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren
34.2	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern
34.3	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren
35	Sonstiger Fahrzeugbau
35.1	Schiffbau
35.2	Schienenfahrzeugbau
35.3	Luft- und Raumfahrzeugbau
35.4	Herstellung von Krafträdern, Fahrrädern und Behindertenfahrzeugen
35.5	Fahrzeugbau a. n. g.

Zahl der Beschäftigten: Die Gesamtzahl der in der jeweiligen Einheit tätigen Personen (einschließlich mitarbeitende Inhaber, regelmäßig in der Einheit mitarbeitende Teilhaber und unbezahlt mithelfende Familienangehörige) sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden (z. B. Handelsvertreter, Auslieferungspersonal, Reparatur- und Wartungsteams). Die jeweilige Einheit für die Datensammlung ist das Unternehmen, definiert als „*kleinste Kombination rechtlicher Einheiten, die eine organisatorische Einheit zur Erzeugung von Waren und Dienstleistungen bildet und insbesondere in Bezug auf die Verwendung der ihr zufließenden laufenden Mittel über eine gewisse Entscheidungsfreiheit verfügt*“.

Wertschöpfung: Die Wertschöpfung wird zu Faktorkosten gemessen. Sie beinhaltet die Bruttoeinkünfte aus der Geschäftstätigkeit ohne betriebliche Subventionen und indirekte Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

Grad der Spezialisierung: Der am stärksten spezialisierte Mitgliedstaat ist der, in dem der auf den Fahrzeugbau entfallende Anteil an der Wertschöpfung des gesamten verarbeitenden Gewerbes verglichen mit dem durchschnittlichen Anteil in der EU am höchsten ist. Der am wenigsten spezialisierte Mitgliedstaat ist der, in dem dieser Anteil am geringsten ist. Da die Angaben für Luxemburg und Irland nicht gesichert sind, wurden diese beiden Länder bei der Rangfolge nicht berücksichtigt.

Bildungsniveaus:

Die Bildungsniveaus entsprechen der 1997 überarbeiteten Internationalen Standardklassifikation des Bildungswesens (ISCED). Nach dieser Klassifikation bestehen sieben Niveaustufen, die in der Analyse in drei Stufen unterteilt werden:

- Grundausbildung nach den ISCED-Bereichen 0 bis 2, Elementarstufe, Primarstufe und Sekundarstufe I;

- Sekundarstufe II, definiert nach den ISCED-Bereichen 3 und 4, oberer Sekundarbereich und Postsekundarbereich, nicht tertiäre Bildung;

- Tertiärbereich, definiert nach den ISCED-Bereichen 5 und 6, erste Stufe des Tertiärbereichs und zweite Stufe des Tertiärbereichs.

Die Daten für das Vereinigte Königreich sind in ähnlicher Weise unterteilt worden, obwohl noch keine Vereinbarung über eine geeignete Klassifizierung der nationalen Qualifikationen erzielt worden ist. Für das Vereinigte Königreich kann es daher noch Änderungen geben.

Die Daten stammen aus der EU-Arbeitskräfteerhebung (AKE), in der die Beschäftigten zweistelligen NACE-Positionen zugeordnet werden.

Datenquellen

Strukturelle Unternehmensstatistik (SUS): Die Daten werden im Rahmen der Verordnung (EG, EURATOM) Nr. 58/97 des Rates über die strukturelle Unternehmensstatistik vom 20. Dezember 1996 erhoben. Diese Verordnung schließt theoretisch alle Marktaktivitäten in den Abschnitten C bis K und M bis O der NACE Rev. 1 ein. In der Praxis beschränken sich die verfügbaren Daten jedoch auf die Abschnitte C bis K der NACE Rev. 1 ohne Abschnitt J Finanzdienstleistungen. Weitere Informationen erhalten sie unter:

http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_de.html

Die in der Analyse zur Beschreibung der Lage im Jahr 2000 verwendeten SUS-Daten stammen aus der Reihe SBSENTER_MS. Die für Griechenland zur Verfügung stehenden Daten beziehen sich nur auf Unternehmen mit mindestens 20 Beschäftigten und sind deshalb in der Reihe nicht enthalten.

Die zur Beschreibung von Veränderungen in der Beschäftigung im Zeitablauf verwendeten Daten wurden der Langzeitreihe SBSENTER_L_MS entnommen, die Unternehmen mit mindestens 20 Beschäftigten umfasst.

Die für Beschäftigung und Wertschöpfung nach Unternehmensgröße verwendeten Daten stammen aus der Reihe SBSINDUS_MS, in der die Daten nach Beschäftigungsgrößenklassen untergliedert sind.

EU-Arbeitskräfteerhebung (AKE): Die AKE ist eine Erhebung bei den privaten Haushalten, die nach einer Reihe von Merkmalen gegliederte Daten über die in diesen Haushalten lebenden Personen liefert, darunter Angaben zu Geschlecht und Bildungsgrad.

COMEXT: Eurostat-Referenzdatenbank für die Außenhandelsstatistik. Die Daten der Mitgliedstaaten zu Ausfuhren und Einfuhren enthalten sowohl den Intra-EU-Handel als auch den Extra-EU-Handel und werden nach detaillierten Produktgruppen untergliedert, die in der Analyse zusammengefasst wurden, damit sie möglichst genau mit den Produkten des Fahrzeugbaus übereinstimmen.

ACEA: Dem Verband der Europäischen Automobilhersteller gehören 13 europäische Hersteller von PKW, LKW und Bussen an. Er vertritt deren Interessen auf europäischer Ebene.

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

NewCronos: Thema 4

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejrogade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tlf. (45) 39 17 30 30 Fax (45) 39 17 30 03 E-mail: bib@dst.dk URL: http://www.dst.dk/bibliotek	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 (Eingang: Karl-Marx-Allee) D-10178 BERLIN Tel. (49) 1888-644 94 27/28 (49) 611 75 94 27 Fax (49) 1888-644 94 30 E-Mail: datashop@destatis.de URL: http://www.eu-datashop.de/	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Despacho 011B Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34) 915 839 167/ 915 839 500 Fax (34) 915 830 357 E-mail: datashop.eurostat@ine.es URL: http://www.ine.es/produser/datashop/index.html	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tél. (33) 1 53 17 88 44 Fax (33) 1 53 17 88 22 E-mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39) 06 46 73 32 28 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: datashop@istat.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html
ITALIA – Milano	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39) 02 80 61 32 460 Fax (39) 02 80 61 32 304 E-mail: mileuro@tin.it URL: http://www.istat.it/Prodotti-e/Allegati/Eurostatdatashop.html	Centraal Bureau voor de Statistiek Eurostat Data Shop-Voorburg Postbus 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-mail: datashop@cbs.nl URL: www.cbs.nl/eurodatashop	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks 8131 Dep. N-0033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: Datashop@ssb.no URL: http://www.ssb.no/biblioteket/datashop/	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351) 21 842 61 00 Fax (351) 21 842 63 64 E-mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41) 1 225 12 12 Fax (41) 1 225 12 99 E-mail: datashop@statistik.zh.ch URL: http://www.statistik.zh.ch
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 2B FIN-00022 Tilastokeskus Työpajakatu 13 B, 2. kerros, Helsinki P. (358-9) 17 34 22 21 F. (358-9) 17 34 22 79 Sähköposti: datashop@stat.fi URL: http://tilastokeskus.fi/tilkk/datashop/	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tfn (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-post: infoservice@scb.se URL: http://www.scb.se/tjanster/datashop/datashop.asp	Eurostat Data Shop Office for National Statistics Room 1.015 Cardiff Road Newport NP10 8XG South Wales United Kingdom Tel. (44-1633) 81 33 69 Fax (44-1633) 81 33 33 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 USA Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: euromdata@haver.com URL: http://www.haver.com/	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):

Bech Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 • e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Walter Sura, Eurostat/D2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 33782, Fax (352) 4301 32600, E-mail: [e-mail: walter.sura@cec.eu.int](mailto:walter.sura@cec.eu.int)
 ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier – L-2985 Luxembourg
 Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
 URL: <http://publications.eu.int>
 E-mail: info-info-opce@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË – DANMARK – DEUTSCHLAND – GREECE/ELLADA – ESPAÑA – FRANCE – IRELAND – ITALIA – LUXEMBOURG – NEDERLAND – ÖSTERREICH
 PORTUGAL – SUOMI/FINLAND – SVERIGE – UNITED KINGDOM – ISLAND – NORGE – SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA – BALGARUA – CESKÁ REPUBLIKA – CYPRUS
 EESTI – HRVATSKA – MAGYARORSZÁG – MALTA – POLSKA – ROMÂNIA – RUSSIA – SLOVAKIA – SLOVENIA – TÜRKIYE – AUSTRALIA – CANADA – EGYPT – INDIA
 ISRAËL – JAPAN – MALAYSIA – PHILIPPINES – SOUTH KOREA – THAILAND – UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurz gefasst“ abonnieren (vom 1.1.2003 bis 31.12.2003):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Alle 9 Themenkreise (etwa 200 Ausgaben)

Papier: 240 EUR

Gewünschte Sprache: DE EN FR

*Statistik kurz gefasst kann von der Eurostat Web-Seite kostenlos als pdf-Datei heruntergeladen werden. Sie müssen sich lediglich dort eintragen.
 Für andere Lösungen wenden Sie sich bitte an Ihren Data Shop.*

Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Eurostat Minikatalogs“ (er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“ (Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
 (bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

durch Banküberweisung

Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____

Ihre MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.