

Die Kraftfahrzeugindustrie in der Europäischen Union

Statistik

kurz gefasst

INDUSTRIE, HANDEL
UND
DIENSTLEISTUNGEN

4/2005

Autor
Christine Carlsson-Aubry

Inhalt

Umsatz von 640 Milliarden Euro
in der EU 2

Auf Deutschland entfallen 40 %
der EU-Beschäftigung 3

Großunternehmen dominieren
den Sektor 5

Handelsüberschuss der EU in
den drei NACE-Gruppen..... 6



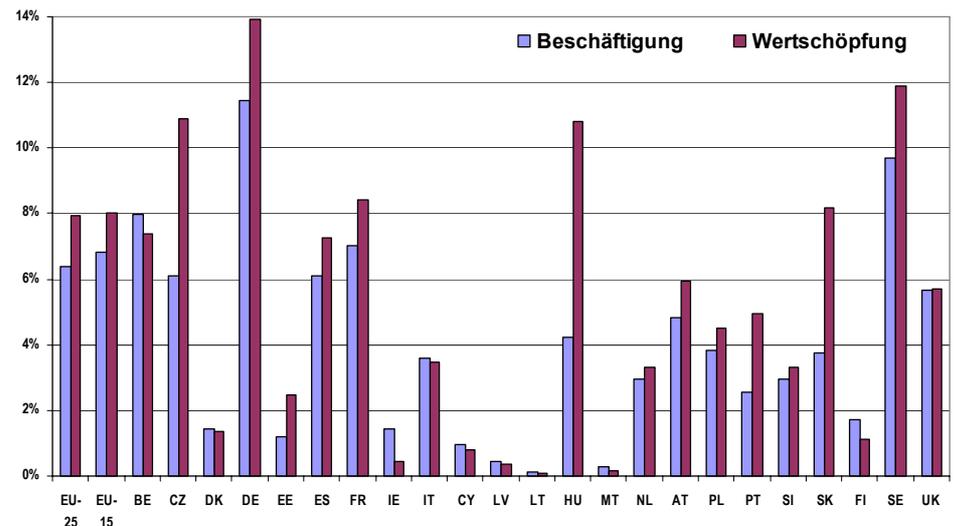
Manuskript abgeschlossen: 01.10.2004
ISSN 1561-4832
Katalognummer: KS-NP-05-004-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2005

Die Kraftfahrzeugindustrie (NACE Rev. 1 Abteilung 34) ist in folgende drei Gruppen untergliedert: Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1), Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (NACE 34.2) und Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3).

Die Entwicklung der Produktionsverfahren in der Kraftfahrzeugindustrie geht dahin, dass bei der Endmontage immer mehr vorgefertigte Komponenten (oder Module) verwendet werden. Daraus erklärt sich auch, dass die Bedeutung der Unternehmen der NACE-Gruppe 34.3 bei Weitem über die reine Produktion von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör hinausgeht.

Gemäß der Strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) entfallen auf die Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) über 6 % der Beschäftigten des Verarbeitenden Gewerbes und nahezu 8 % seiner gesamten Wertschöpfung auf EU-Ebene.

Schaubild 1: Beschäftigung und Wertschöpfung in der Kraftfahrzeugindustrie (NACE-Abteilung 34) in % des Verarbeitenden Gewerbes (NACE-Abschnitt D), 2001, nach Mitgliedstaat



EL: keine Daten verfügbar – LU: Daten nur für NACE 34.1 verfügbar – gemeldeter Wert: Null, nicht in das Schaubild aufgenommen – PL, SI: Anzahl der abhängig Beschäftigten.

Quelle: Eurostat (SUS).

Die Kraftfahrzeugindustrie ist allgemein weniger arbeitsintensiv als das Verarbeitende Gewerbe insgesamt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in vielen Bereichen dieses Industriezweiges die Möglichkeit zur Mechanisierung und zur Steigerung der Kapitalintensität der Produktion besteht.

Im Jahr 2001 leistete Deutschland den größten Beitrag zur gesamten Wertschöpfung der Kraftfahrzeugindustrie in der EU. Relativ gesehen war die höchste Spezialisierung gemessen an der Wertschöpfung in Deutschland, Schweden, der Tschechischen Republik und in Ungarn festzustellen.

Eine kleine Gruppe von Ländern hat keine nennenswerte Kraftfahrzeugindustrie aufzuweisen. Ihre Bedeutung ist besonders gering in Zypern, Lettland, Litauen und Malta, etwas größer ist sie in Dänemark, Estland und Finnland.

Tabelle 1: Bedeutung der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) in der EU, 2001

	Beschäftigt. auf EU-Ebene (in 1000)	Beschäftigt. auf EU-Ebene (in %)	Wertschöpf. auf EU-Ebene (in Mrd. EUR)	Wertschöpf. auf EU-Ebene (in %)	Hauptbeitrag zur Wertschöpfung	MS, in dem Bedeutung des Sektors	
						am größten ist*	am geringsten ist*
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1)	1 137	53%	75,1	61%	DE	DE	CY, DK, LU
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (NACE 34.2)	181	8%	6,9	6%	DE	BE	IE
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (NACE 34.3)	851	39%	39,9	33%	DE	CZ	MT
Kraftwagen und Kraftwagenteile (NACE 34)	2 168	100%	121,8	100%	DE	DE	LT
Fahrzeugbau (NACE 34+ NACE 35)	3 011		168,6				
Anteil der Kfz-Industrie am Fahrzeugbau	72%		72%				
Verarbeitendes Gewerbe (NACE D)	34 006		1 535				
Anteil der Kfz-Industrie am Verarbeitenden Gewerbe	6,4%		7,9%				

* siehe Wissenswertes zur Methodik (Grad der Spezialisierung) – EL: keine Daten verfügbar – LU: Daten nur für NACE 34.1 verfügbar.

Quelle: Eurostat (SUS).

Umsatz von 640 Milliarden Euro in der EU

Die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1) war der wichtigste Sektor der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) (siehe Tabelle 1) in 2001. Auf diesen Sektor entfallen 61 % der Wertschöpfung und 53 % der Beschäftigung.

Absolut gesehen leistete Deutschland den bei Weitem größten Beitrag nicht nur zur Kraftfahrzeugindustrie insgesamt, sondern auch zu jeder der drei Untergruppen. Selbst wenn der Größeneffekt außer Acht gelassen wird (durch Berücksichtigung des Grades der Spezialisierung) liegt Deutschland immer noch an der Spitze des gesamten Sektors (NACE 34) und der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1). Bei der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (NACE 34.2) liegt Belgien an erster Stelle, während die Tschechische Republik bei der Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3) den ersten Rang einnimmt.

Betrachtet man den Anteil der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) am Fahrzeugbau insgesamt (NACE 34 und 35), d. h. einschließlich der Herstellung sonstiger Fahrzeuge wie Schiffe, Boote, Schienenfahrzeuge, Luft- und Raumfahrzeuge, Kraft- und Fahrräder etc., so wird erneut ihre Bedeutung hervorgehoben, denn hier entfallen 72 % der Wertschöpfung und der Beschäftigung auf die Kraftfahrzeugindustrie.

Der Umsatz betrug 2001 mehr als 640 Mrd. EUR, die Wertschöpfung belief sich auf nahezu 122 Mrd. EUR (siehe Tabelle 2).

Die EU-15 hat einen Anteil von 95,8 % am Gesamtumsatz der EU, was die Bedeutung der Kraftfahrzeugindustrie in Westeuropa belegt.

Deutschland allein wies mit mehr als 57 Mrd. EUR einen Anteil von 47,1 % an der EU-Wertschöpfung auf. Der Anteil der fünf Länder an der Spitze (Deutschland, Frankreich, das Vereinigte Königreich, Spanien und Italien) beträgt zusammen 84,1 % der EU-Wertschöpfung in diesem Industriezweig.

Tabelle 2: Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie der EU, 2001

Umsatz - in Mio. EUR	EU-25	EU-15	BE	CZ	DK	DE	EE	ES	FR	IE	IT	CY	LV
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	475 943	457 677	15 727	:	0	197 866	:	36 312	100 735	47	30 947	0	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	74	74	81	:	0	75	:	74	79	10	64	0	:
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	25 791	25 080	1 509	:	671	6 951	9	1 868	4 320	83	2 491	8	10
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	4	4	8	:	59	3	12	4	3	17	5	42	69
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	141 815	133 503	2 290	3 664	470	59 709	:	10 708	22 012	348	14 739	11	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	22	22	12	42	41	23	:	22	17	73	31	58	:
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	643 550	616 260	19 526	8 784	1 142	264 525	75	48 888	127 067	478	48 177	18	14
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	100	95,8	3,0	1,4	0,2	41,1	0,0	7,6	19,7	0,1	7,5	0,0	0,0

Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio. EUR

Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	75 057	72 279	2 310	:	0	38 175	:	4 078	11 602	12	2 196	0	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	62	62	71	:	0	67	:	54	66	8	31	0	:
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	6 879	6 711	353	:	173	1 854	2	442	1 106	22	688	3	4
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	6	6	11	:	49	3	9	6	6	15	10	43	66
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	39 876	37 509	609	815	178	17 300	:	3 058	4 757	116	4 174	4	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	33	32	19	50	51	30	:	40	27	77	59	57	:
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	121 812	116 499	3 272	1 621	350	57 329	24	7 578	17 466	150	7 058	8	6
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	100	95,6	2,7	1,3	0,3	47,1	0,0	6,2	14,3	0,1	5,8	0,0	0,0

Beschäftigtenzahl

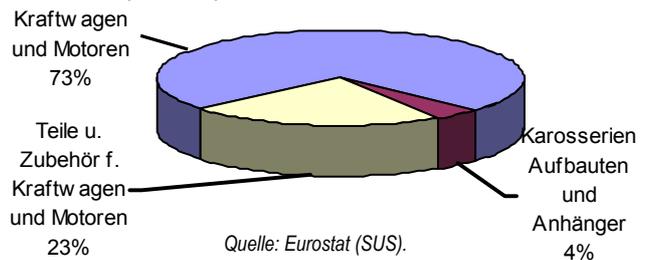
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	1 137 200	1 055 200	36 179	:	0	526 656	:	80 347	156 214	221	69 915	0	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	52	54	67	:	0	61	:	50	55	6	40	0	:
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	180 500	166 500	7 285	:	3 439	42 364	237	14 033	29 935	768	16 675	139	412
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	8	9	13	:	49	5	16	9	10	21	10	39	61
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	850 600	717 100	10 558	50 332	3 519	294 187	:	67 501	99 900	2 668	87 852	214	:
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	39	37	20	59	51	34	:	42	35	73	50	61	:
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	2 168 400	1 938 700	54 022	84 862	6 958	863 207	1 471	161 881	286 049	3 657	174 442	353	671
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	100	89,4	2,5	3,9	0,3	39,8	0,1	7,5	13,2	0,2	8,0	0,0	0,0

EL: keine Daten verfügbar, LU: Daten nur für NACE 34.1 verfügbar (gemeldeter Wert: Null, nicht in die Tabelle aufgenommen).

Quelle: Eurostat (SUS).

Auf EU-Ebene ist für 2001 die Aufgliederung des Produktionswertes in die drei Gruppen weniger ausgeglichen als bei der Wertschöpfung und der Beschäftigung: Nahezu drei Viertel des Wertes für die gesamte Abteilung entfällt auf die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1), der Anteil der Teile und des Zubehörs für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3) beträgt weniger als ein Viertel, während auf die Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (NACE 34.2) der restliche Anteil entfällt (siehe Schaubild 2).

Schaubild 2: Produktionswert in der EU-Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34), 2001 – in %



Auf Deutschland entfallen 40 % der EU-Beschäftigung

Im Jahr 2001 zählte die Kraftfahrzeugindustrie über 2 Mio. Beschäftigte. Mehr als die Hälfte davon arbeitete in der Herstellung von Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeugen (NACE 34.1). Nahezu 40 % waren in der Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3) beschäftigt.

Auf Deutschland entfiel der größte Anteil an den 2,2 Mio Beschäftigten der EU Kraftfahrzeugindustrie. Der Anteil Deutschlands an der EU Beschäftigung beträgt nahezu 40 % insgesamt und liegt damit weit über dem Anteil Frankreichs (13 %) und dem des Vereinigten Königreichs (10 %). Auf Italien und Spanien entfallen jeweils rund 8 %, gefolgt von der Tschechische Republik und Schweden (jeweils 4%).

Unter den neuen Mitgliedstaaten sind die höchsten Anteile an der Beschäftigung in EU-25 in der Tschechischen Republik

und in Polen (jeweils rund 4 %) zu verzeichnen.

Während jedoch in den meisten Ländern (insbesondere in Belgien, Deutschland und Schweden) der Anteil der Beschäftigung in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1) am höchsten ist, entfallen in Ungarn und der Tschechischen Republik die meisten Beschäftigten auf die Herstellung von Teilen und Zubehör (NACE 34.3).

Betrachtet man die einfache lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung dividiert durch Personalkosten), so liegen die Werte von vier Mitgliedstaaten deutlich über dem EU-Durchschnitt. Bei drei dieser Mitgliedstaaten (Tschechische Republik, Lettland und Slowakei) liegen die Werte um das 1,6- bis 2 fache über dem Durchschnittswert.

Tabelle 2: Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie der EU, 2001 (Fortsetzung)

Umsatz - in Mio. EUR	LT	HU	MT	NL	AT	PL*	PT	SI*	SK	FI	SE	UK	NO	BG
Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	4 629	5 499	5 521	5 575	3 656	999	435	16 889	43 855	60	5			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	72	69	63	68	73	71	43	81	70	7	15			
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	9	169	1 418	432	183	190	142	479	426	184	6			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	91	3	18	5	2	4	10	47	2	22	19			
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	1 625	3	1 036	2 823	2 477	1 154	267	96	3 492	586	20			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	25	71	13	32	30	23	19	9	17	23	66			
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	10	6 423	4	7 953	8 776	8 236	4 999	1 408	2 319	1 009	20 807	62 631	830	30
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	0,0	1,0	0,0	1,2	1,4	1,3	0,8	0,2	0,4	0,2	3,2	9,7		

Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio. EUR

Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	650	1 133	1 223	1 038	537	55	153	3 823	6 979	35	1			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	56	63	58	51	61	41	44	77	53	11	14			
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	1	32	394	133	65	51	22	164	132	65	1			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	3	22	6	3	6	17	47	3	9	21	14			
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	470	1	268	766	942	299	57	56	35	1 004	4 936			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	41	54	15	36	46	34	42	17	10	20	38	68	71	
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	1	1 152	1	1 795	2 123	2 045	887	134	321	351	4 959	13 087	309	10
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	0,0	0,9	0,0	1,5	1,7	1,7	0,7	0,1	0,3	0,3	4,1	10,7		

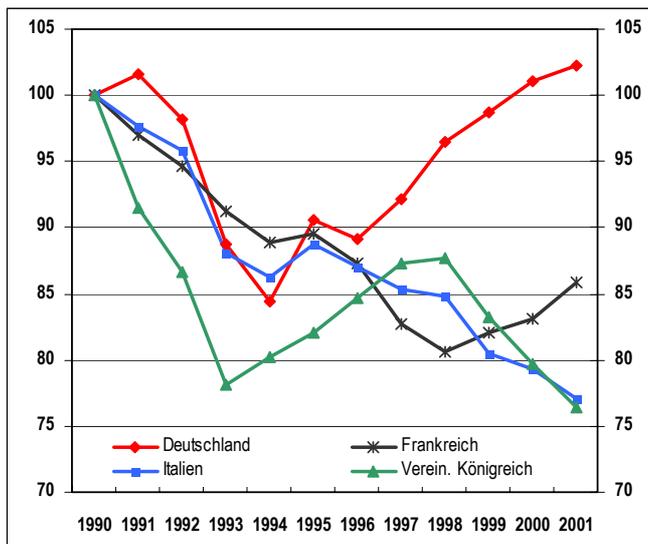
Anzahl der Beschäftigten

Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.1)	10 020	12 333	16 260	28 883	8 967	2 637	2 935	50 691	93 167	379	813			
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	27	45	54	35	38	37	39	65	42	7	23			
Karosserien, Aufbauten und Anhänger (34.2)	172	2 310	9 174	2 865	4 950	3 309	1 402	3 802	3 233	28 932	1 217	695		
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	52	6	34	9	6	14	20	51	4	13	21	20		
Teile u. Zubehör f. Kraftwagen u. -motoren (34.3)	24 872	52	5 804	11 236	47 984	11 028	3 021	5 727	752	23 621	98 012	4 169	2 011	
Anteil in % an der Kraftfahrzeugindustrie insges.	67	63	21	37	59	47	43	36	10	30	45	72	57	
Kraftfahrzeugindustrie insgesamt	329	37 202	83	27 311	30 360	81 817	23 304	7 060	15 783	7 489	77 545	220 111	5 765	3 519
Anteil in % an EU-25-Kraftfahrzeugindustrie insges.	0,0	1,7	0,0	1,3	1,4	3,8	1,1	0,3	0,7	0,3	3,6	10,2		

* Beschäftigung: Anzahl der abhängig Beschäftigten anstatt Anzahl der Beschäftigten.

Quelle: Eurostat (SUS).

Schaubild 3: Entwicklung der Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) – 1990=100



Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten.

Quelle: Eurostat (SUS).

Betrachtet man nur die Länder, in denen die Kraftfahrzeugindustrie traditionell sehr stark vertreten ist (Deutschland, Frankreich, Italien und das Vereinigte Königreich – siehe Schaubild 3), so ist ein Rückgang der Beschäftigungszahlen in diesem Industriezweig seit 1990 festzustellen. Eine bemerkenswerte Ausnahme davon war Deutschland. Dieser Anstieg war zum großen Teil darauf zurückzuführen, dass in den *neuen Ländern* Betriebe aufgebaut wurden, die Teile und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3) herstellen.

Allerdings stiegen auch in denjenigen deutschen Regionen, in denen die Kraftfahrzeugindustrie seit jeher stärker vertreten ist, die Beschäftigungszahlen für diesen Industriezweig zwischen 1995 und 2001 an, wenn auch weniger ausgeprägt. So wurde in Bayern (insbesondere in den Unterregionen Oberpfalz und Oberfranken) und Baden-Württemberg (insbesondere in Karlsruhe) ein durchschnittlicher Anstieg von 4,1 % bzw. 3,7 % verzeichnet. Zu den deutschen Unterregionen, in denen 2001 - absolut gesehen – die meisten Arbeitsplätze in der Kraftfahrzeugindustrie zur Verfügung standen, zählten Oberbayern (74 259 Arbeitsplätze (2000)), Karlsruhe (39 940), Köln (32 750), Darmstadt (32 709) und Niederbayern (32 328).

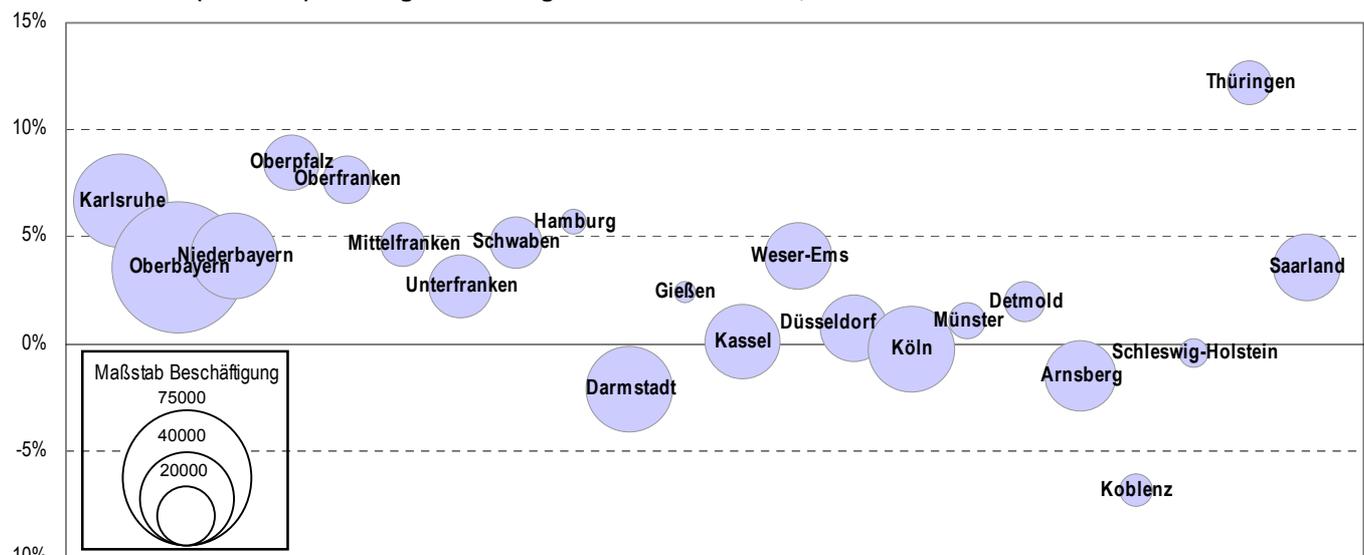
In Schaubild 4 wird einerseits das Beschäftigungsvolumen für verschiedene deutsche Regionen dargestellt (Größe der Kreise) und andererseits die Beschäftigungsentwicklung (y-Achse).

In Frankreich war die Beschäftigung bis 1998 allgemein rückläufig. Ab 1999 setzte ein deutlicher Aufwärtstrend ein, wobei jedoch die Werte vom Anfang der 90er-Jahre nicht mehr erreicht wurden.

In Italien und dem Vereinigten Königreich hingegen gingen die Beschäftigungszahlen gegenüber den Werten von 1990 um nahezu ein Viertel zurück. Die rückläufige Entwicklung der Gesamtbeschäftigung hielt in beiden Ländern über einige Jahre hinweg an. Während in Italien die Entwicklung weiterhin rückläufig ist, hat die Kraftfahrzeugindustrie im Vereinigten Königreich im Zeitraum 1993-1998 einen deutlichen Aufschwung erlebt.

In Frankreich, Italien und dem Vereinigten Königreich zusammen gingen zwischen 1990 und 2001 ungefähr 160 000 Arbeitsplätze verloren.

Schaubild 4: Durchschnittlicher jährlicher Anstieg (1995-2001) der Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) für ausgewählte Regionen in Deutschland, in %



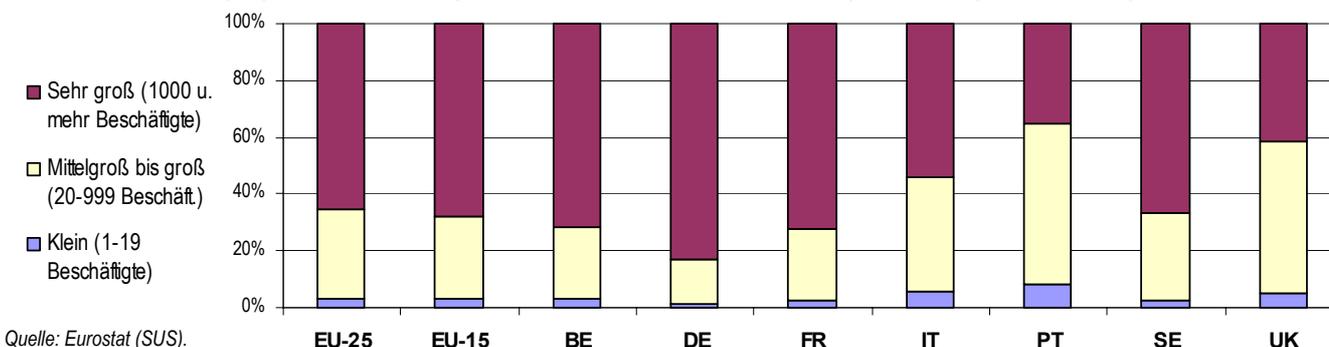
Quelle: Eurostat (SUS).

Großunternehmen dominieren den Sektor

Im Jahr 2001 wurden in der Kraftfahrzeugindustrie in der EU mehr als 17 200 Unternehmen gezählt. Im Bereich der Herstellung von Teilen und Zubehör wurden die meisten Unternehmen verzeichnet (etwas weniger als 50 %), gefolgt von der Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (rund 40 %). Die Anzahl der Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren war relativ gering.

Nimmt man alle Untersektoren zusammen, so liegt Polen als einziger neuer Mitgliedstaat über der Schwelle von 1000 Unternehmen. Betrachtet man die Länder, in denen die Kraftfahrzeugindustrie traditionell stark vertreten ist, so wurden im Vereinigten Königreich nahezu 3000 Unternehmen registriert, gefolgt von Deutschland, Italien, Frankreich und Spanien mit zwischen 2000 und 2500 Unternehmen.

Schaubild 5: Beschäftigung in der Kraftfahrzeugindustrie (NACE 34) nach Unternehmensgröße für ausgewählte EU-Mitgliedstaaten, 2001



Quelle: Eurostat (SUS).

EU-weit entfielen nahezu zwei Drittel der in der Kraftfahrzeugindustrie Beschäftigten (NACE 34) auf sehr große Unternehmen (mit 1000 und mehr Beschäftigten) (siehe Schaubild 5). In der Regel handelt es sich dabei um die Produktions- bzw. Montagewerke großer Kraftfahrzeughersteller oder Zulieferbetriebe. In Deutschland liegt der Anteil dieser sehr großen Unternehmen bei über 80 %.

In Belgien, Frankreich und Schweden machte der Anteil der in sehr großen Unternehmen der Kraftfahrzeugindustrie Beschäftigten über 60 % aus, während in Portugal und im Vereinigten Königreich die Beschäftigung in mittleren und großen Unternehmen (mit 20 bis 999 Beschäftigten) vorherrschte.

EU-weit ist die sichtbare Arbeitsproduktivität bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1) um rund 17 % höher als im Kraftfahrzeug-sektor insgesamt (NACE 34). Abgesehen von Italien, in dem die Produktivität um 22 % unter dem entsprechenden Wert für die Kraftfahrzeugindustrie insgesamt liegt, wurden in allen Ländern für NACE 34.1 höhere Werte verzeichnet (siehe Schaubild 6).

Auffallend hohe Werte für diesen Indikator melden Ungarn mit 109 % und Portugal mit 57% über dem EU-Durchschnitt.

Neben attraktiven Lohnsätzen, die bei der Entscheidung für einen Standort eine entscheidende Rolle spielen dürften, ist auch die Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte ein wesentlicher Faktor, insbesondere wenn Unternehmen in die neuesten Automationstechnologien investieren.

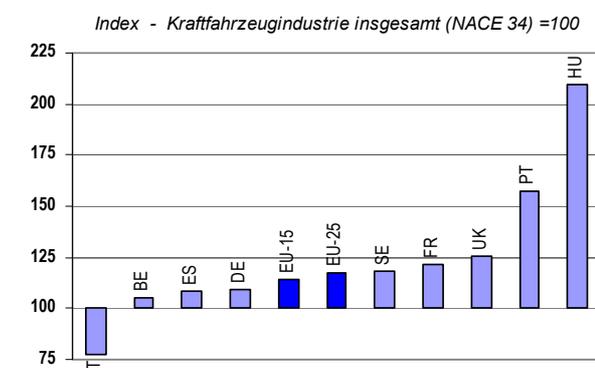
Nach der EU-Arbeitskräfteerhebung hatte 2002 nahezu eine von vier in der Kraftfahrzeugindustrie der EU Beschäftigten den Sekundarbereich I (gemäß der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen – ISCED, siehe Wissenswertes zur Methodik) abgeschlossen, nahezu 55 % konnten den Abschluss des Sekundarbereichs II vorweisen.

Unter den Ländern mit einer bedeutenden Kraftfahrzeugindustrie wichen Italien und das Vereinigte

Königreich am stärksten vom EU-Durchschnitt ab, allerdings auf unterschiedliche Weise: In Italien konnten lediglich rund 40 % der Beschäftigten insgesamt den Abschluss des Sekundarbereichs II oder einen höheren Bildungsabschluss nachweisen, während sich der entsprechende Anteil im Vereinigten Königreich auf rund 85 % belief.

Aus der Arbeitskräfteerhebung geht hervor, dass die Kraftfahrzeugindustrie weiterhin von Männern dominiert wird. EU-weit liegt der Anteil der in diesem Sektor beschäftigten Frauen bei rund 20 %. Ein ähnlicher Frauenanteil wurde in allen Ländern verzeichnet, die in diesem Sektor bedeutende Beschäftigungszahlen aufweisen. Die stärksten Unterschiede zum EU-Durchschnitt waren in Portugal und in der Tschechischen Republik festzustellen. Dort wurden mit 38 % bzw. 34 % der höchste Frauenanteil festgestellt. Im Vereinigten Königreich waren nur 13 % der Beschäftigten Frauen.

Schaubild 6: Sichtbare Arbeitsproduktivität bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1), für ausgewählte EU-Mitgliedstaaten, 2001



Quelle: Eurostat (SUS).

Handelsüberschuss der EU in den drei NACE-Gruppen

Die Handelsbilanz der Kraftfahrzeugindustrie wies für das Jahr 2003 einen hohen Handelsüberschuss aus. In sieben der fünfundzwanzig Mitgliedstaaten war die Bilanz positiv. Positive Handelsbilanzen für alle drei NACE-Gruppen wiesen jedoch lediglich Deutschland und Frankreich auf. Dies trifft auch auf die EU als Ganzes zu.

Da die deutsche Automobilindustrie stark exportorientiert ist (sowohl in Bezug auf Kraftfahrzeuge als auch auf Komponenten), ist es nicht überraschend, dass Deutschland in dieser Gruppe mit einem Handelsüberschuss von 31 % an erster Stelle steht. Es folgen die Tschechische Republik und Schweden mit einem Überschuss von jeweils 21 %.

Unter den neuen Mitgliedstaaten nehmen die Tschechische Republik und Ungarn mit einem Handelsüberschuss von über 20 % bei der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.1) eine Sonderstellung ein.

Tabelle 3: Handelsbilanz der Kraftfahrzeugindustrie nach NACE-Gruppe, 2003

Ausfuhren-Einfuhren in % von Ausfuhren + Einfuhren

	Herstellung von Kraftwagen und -motoren (NACE 34.1)	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (NACE 34.2)	Herst. v. Teilen u. Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (NACE 34.3)	KRAFTFAHRZEUG-INDUSTRIE INSGESAMT (NACE 34)
BE	8,1	-1,9	-21,2	2,1
CZ	21,5	-9,3	21,4	20,8
DK	-49,0	-15,4	3,9	-30,7
DE	32,6	23,1	27,1	30,8
EE	-92,1	-3,2	4,3	-62,0
EL	-96,1	-59,3	-74,0	-91,2
ES	11,1	-30,3	-19,9	1,2
FR	15,3	0,1	8,2	13,0
IE	-84,2	-47,9	-47,8	-78,5
IT	-41,2	26,3	27,9	-21,5
CY	-99,0	-99,5	-84,5	-97,2
LV	-94,5	-77,8	-83,9	-91,8
LT	-47,6	-62,5	-33,1	-47,4
LU	-47,5	-12,9	-24,4	-44,3
HU	22,0	-24,2	-26,7	1,4
MT	-99,0	-88,8	-68,3	-92,7
NL	-14,9	-40,1	-11,5	-15,6
AT	-7,2	-7,7	-6,2	-6,9
PL	-27,0	-26,0	5,5	-15,5
PT	-4,0	-45,9	-12,6	-6,9
SI	-91,7	-11,6	38,4	-53,7
SK	-90,8	-2,5	6,8	-54,2
FI	-48,1	-1,4	-28,5	-40,8
SE	36,4	49,5	-10,3	20,8
UK	-38,0	-21,3	-24,0	-33,9
-25	19,0	61,1	37,2	25,7

Mitgliedstaaten: Intra- und Extra-EU-Handel; EU: Extra-EU-25-Handel.

Quelle: Eurostat (Comext).

Was die Handelspartner der EU anbelangt, so stammten 2003 wertmäßig mehr als die Hälfte aller in die EU eingeführten Kraftfahrzeuge aus Japan (52 %), während 17 % aus Südkorea eingeführt wurden (siehe Schaubild 7a). Den drittgrößten Anteil an den Einfuhren von Kraftfahrzeugen hatte die Türkei.

Der wichtigste Ausfuhrmarkt waren 2003 die USA; die dorthin ausgeführten Kraftfahrzeuge machten 17 % des Gesamtwertes aus. An zweiter Stelle standen die Ausfuhren in die Schweiz mit einem Anteil von 12 %. Die auf die Türkei, Russland und Norwegen entfallenden Anteile machten zwischen 5 % und 9 % aus (siehe Schaubild 7b).

Dabei ist zu beachten, dass sich diese Anteile auf sehr unterschiedliche Gesamtvolumen beziehen: während die Extra-EU-Einfuhren von Kraftfahrzeugen einen Gesamtwert von 21,3 Mrd. EUR ausmachen, belaufen sich die Extra-EU-Ausfuhren von Kraftfahrzeugen auf einen Gesamtwert von 32,9 Mrd. EUR. Der Wert der EU-Einfuhren aus Japan ist also sieben Mal höher als der Wert der EU-Ausfuhren nach Japan.

Schaubild 7a: EXTRA-EU-EINFUHREN von Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeugen, 2003 – Anteil je Land, auf der Basis des Produktwerts

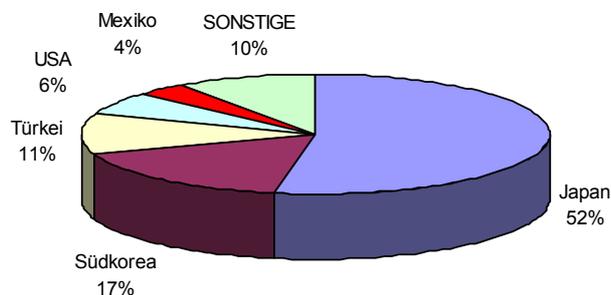
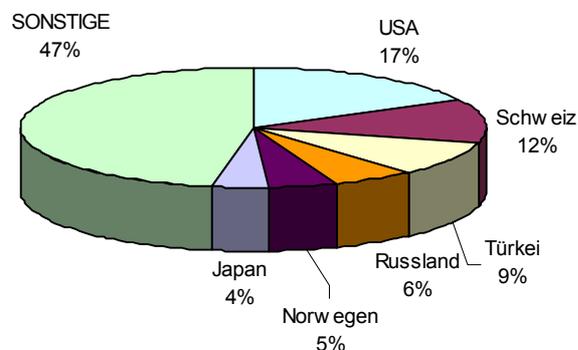


Schaubild 7b: EXTRA-EU-AUSFUHREN von Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastkraftwagen und Spezialfahrzeugen, 2003 – Anteil je Land, auf der Basis des Produktwerts



Quelle: Eurostat (Comext).

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

ABKÜRZUNGEN

EU: Europäische Union, einschließlich der 25 Mitgliedstaaten (EU-25): Belgien (BE), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und das Vereinigte Königreich (UK).

EU-15: Europäische Union, einschließlich der 15 Mitgliedstaaten (BE, DK, DE, EL, ES, FR, IE, IT, LU, NL, AT, PT, FI, SE, UK).

SYMBOLE

„.“ nicht verfügbar bzw. vertraulich.

In dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ bezieht sich die gesamte Kraftfahrzeugindustrie auf NACE Rev. 1 Abteilung 34.

DEFINITIONEN

Untergliederung der Beschäftigung und der Wertschöpfung nach Wirtschaftszweigen

In der Strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) werden Beschäftigung und Wertschöpfung nach der Systematik NACE Rev.1 in Wirtschaftszweige untergliedert. Dies erfolgt nach Abschnitten (1 Buchstabe), Unterabschnitten (2 Buchstaben), Abteilungen (2-stellige Codes), Gruppen (3-stellige Codes) und Klassen (4-stellige Codes). Alle Tätigkeiten der Kraftfahrzeugindustrie sind im NACE- Abschnitt D erfasst. Die in der vorliegenden Veröffentlichung untersuchte Kraftfahrzeugindustrie beinhaltet folgende Abteilungen und Gruppen:

DM 34	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen
DM 34.1	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren
DM 34.2	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern
DM 34.3	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren

Zahl der Beschäftigten: Gesamtzahl der in der jeweiligen Einheit tätigen Personen (einschließlich mitarbeitender Inhaber, regelmäßig in der Einheit mitarbeitender Teilhaber und unbezahlt mithelfender Familienangehöriger) sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden (z.B. Handelsvertreter, Lieferpersonal, Reparatur- und Instandsetzungsdienst). Ebenfalls angeschlossen sind Teilzeitkräfte sowie Saisonkräfte, Auszubildende und Heimarbeiter, die alle jeweils auf der Lohn- und Gehaltsliste erscheinen. Die Beobachtungseinheit zur Aggregation der Daten ist das Unternehmen, das definiert wird als „die kleinste Kombination rechtlicher Einheiten, die eine organisatorische Einheit zur Erzeugung von Waren und Dienstleistungen bildet und insbesondere im Bezug auf die Verwendung der ihr zufließenden laufenden Mittel über eine gewisse Entscheidungsfreiheit verfügt“.

Umsatz: Der Umsatz umfasst die von der Erhebungseinheit während des Berichtszeitraums insgesamt in Rechnung gestellten Beträge, die den Verkäufen von Waren und Dienstleistungen an Dritte entsprechen.

Wertschöpfung: Die Wertschöpfung zu Faktorkosten beinhaltet die Bruttoerträge durch betriebliche Aktivitäten nach Anpassung bezüglich der betrieblichen Subventionen und indirekten Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

Grad der Spezialisierung: Der am stärksten spezialisierte Mitgliedstaat ist der, in dem der auf die Kraftfahrzeugindustrie oder einen ihrer Sektoren entfallende Anteil an der Wertschöpfung verglichen mit dem Verarbeitenden Gewerbe (NACE D) dieses Mitgliedstaats am höchsten ist. Der am

wenigsten spezialisierte Staat ist der, in dem dieser Anteil am geringsten ist.

Produktionswert: Entspricht dem Wert des gesamten Produktionsumfangs während des Berichtsjahres, wobei die Einheit einen Teil davon während des Berichtszeitraums verkauft, einen Teil davon als Vorrat hält, um ihn später zu verkaufen, und einen Teil davon „kapitalisiert“, um ihn auf eigene Rechnung zu verwenden. Der Produktionswert umfasst auch die Bruttogewinnspanne bei Handelswaren.

Sichtbare Arbeitsproduktivität: Wertschöpfung zu Faktorkosten/Zahl der Beschäftigten (in 1000 EUR je Beschäftigtem).

Bildungsniveaus: Die Bildungsniveaus entsprechen der 1997 überarbeiteten Internationalen Standardklassifikation des Bildungswesens (ISCED). Nach dieser Klassifikation wird Bildung in sieben Hauptniveaus unterteilt, die in der Analyse in drei Stufen untergliedert 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 Post-Sekundarbereich, nicht-tertiäre Bildung;
- Tertiärbereich, definiert nach den ISCED- Bereichen 5 und 6, erste Stufe des Tertiärbereichs und zweite Stufe des Tertiärbereichs.

Die Sekundarstufe II umfasst für das Vereinigte Königreich die GCSE-Abschlüsse (*General Certificate of Secondary Education*).

Die Daten stammen aus der EU-Arbeitskräfteerhebung, 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 vom Dezember 1996 erhoben. Die SUS-Verordnung regelt die Übermittlung der Daten an Eurostat ab dem Bezugsjahr 1995. Sie gilt für alle marktbestimmten Tätigkeiten der Abschnitte C bis K der NACE Rev. 1. Das Aggregat „Gewerbliche Wirtschaft insgesamt“ beinhaltet die Abschnitte C bis K, ohne J, der NACE Rev.1. Weitere Informationen erhalten Sie unter: http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_en.htm

Die in der Analyse verwendeten SUS-Daten stammen aus der SUS-Datenbank, die über die ESTAT-Website: <http://europa.eu.int/comm/eurostat> frei zugänglich ist und Daten zu allen Unternehmen ab 1995 enthält (für die Jahre bis 1999 sind die Daten allerdings nicht ganz vollständig und auch nicht ganz genau).

EU-Arbeitskräfteerhebung (AKE): Die AKE ist eine Erhebung bei den privaten Haushalten, die Daten über die in den Haushalten lebenden Personen nach Nationalität und nach Erwerbsstatus sowie nach Geschlecht und Alter liefert. Der Schwerpunkt liegt auf Erwerbstätigkeit, Arbeitslosigkeit und Nichterwerbstätigkeit und den damit verbundenen Aspekten, wie dem Wirtschaftszweig, in dem die Beschäftigten tätig sind, und dem höchsten erzielten Bildungsabschluss.

COMEXT: Eurostat-Referenzdatenbank für Außenhandelsstatistiken. Die Daten der Mitgliedstaaten zu Aus- und Einfuhren umfassen sowohl den INTRA-EU-Handel als auch den EXTRA-EU-Handel. Sie werden nach detaillierten Produktgruppen untergliedert. In der Analyse wurden diese zusammengefasst, damit sie möglichst genau der Kraftfahrzeugindustrie entsprechen.

Datenauszug für diese Veröffentlichung: August 2004.

Weitere Informationsquellen:

➤ **Datenbanken**

[Webseite EUROSTAT/Industrie, Handel und Dienstleistungen/Industrie, Handel und Dienstleistungen - horizontale Ansicht/Strukturelle Unternehmensstatistik \(Industrie, Baugewerbe, Handel und Dienstleistungen\)/Jährliche Unternehmensstatistiken](#)

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Ausführliche Informationen über dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

ORIGINALTEXT: Englisch