

Die Automobilindustrie in den beitrittswilligen Ländern

Tim Allen

In den letzten zehn Jahren war beim Handel mit Industrieerzeugnissen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den beitrittswilligen Ländern ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen, der zum Teil auf den Boom in der Automobilindustrie zurückzuführen ist. In dieser Branche entfällt fast der gesamte Handel der 13 beitrittswilligen Länder¹ mit der EU auf fünf mitteleuropäische Länder und die Türkei. Der Import von Kraftfahrzeugen (und Fahrzeugteilen) hat dort nach wie vor größeren Umfang als der Export in die EU, doch seit 1997 ist eine kontinuierliche Verringerung des Handelsdefizits zu verzeichnen. Diese Entwicklung hängt stark mit den Investitionen großer westeuropäischer Automobilhersteller zusammen. Die wichtigsten Handelspartner in der EU sind Deutschland, Frankreich und Italien. Deutschland, das hier mit weitem Abstand auf Platz 1 liegt, engagiert sich beim Handel mit Kraftfahrzeugen (und Fahrzeugteilen) vorwiegend in Ungarn, der Tschechischen Republik und der Slowakei, während Polen, Slowenien und die Türkei seit nunmehr fast dreißig Jahren enge Beziehungen zu Frankreich und Italien pflegen.

Statistik

kurz gefasst

AUSSENHANDEL

THEMA 6 – 1/2001

Inhalt

Boomende Automobilbranche . 2

Sechs Länder stechen hervor . 2

Der Fall Türkei 3

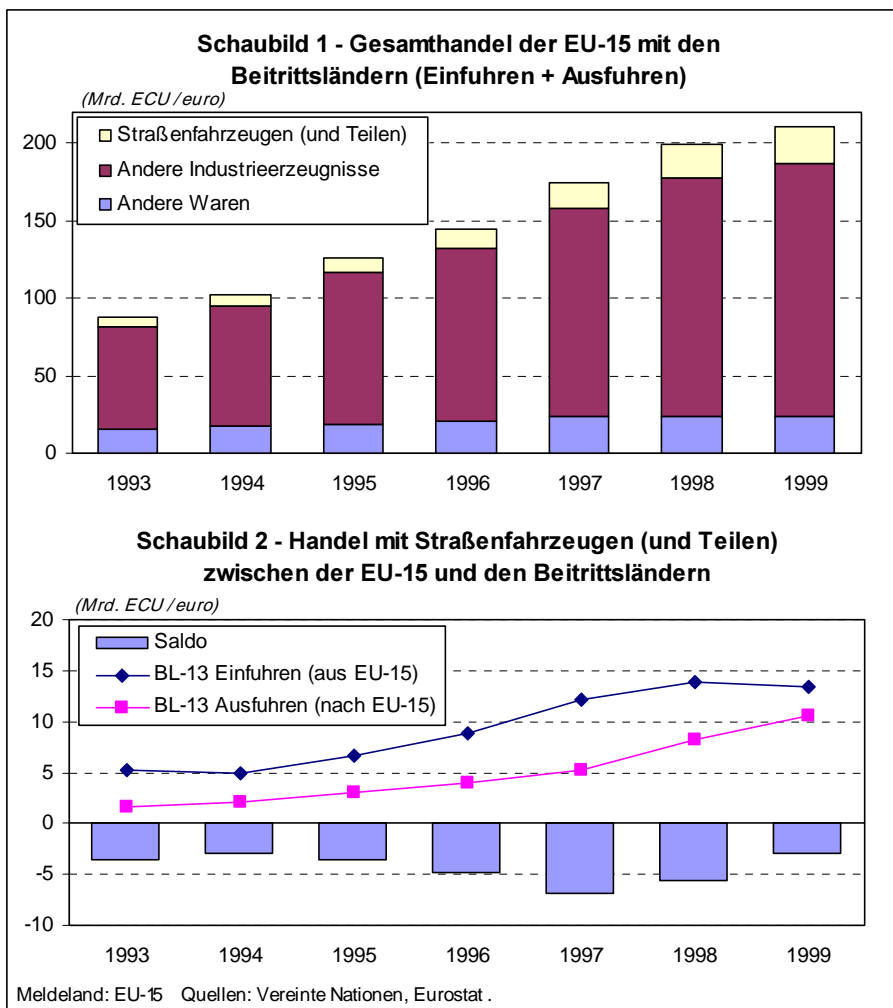
Ausländische Direktinvestitionen spielen eine Schlüsselrolle 3

Frankreich, Italien und Deutschland wichtigste Handelspartner 4

Wichtige Lieferanten von Fahrzeugteilen und Zubehör 5

Nur wenige wichtige Akteure ... 6

Weitere Intensivierung im Jahr 2000 7



Manuskript abgeschlossen: 16/3/2001
ISSN 1025-0379
Katalognummer: KS-NO-01-001-DE-I
© Europäische Gemeinschaften, 2001

¹ 13 beitrittswilligen Länder (BL-13): Bulgarien, Zypern, Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Türkei.

Tabelle 1 - Anteil der Straßenfahrzeuge im Handel zwischen der EU-15 und den Beitrittsländern (%)

Partnerland	(Einfuhren + Ausfuhren)						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
BL-13	7,8	6,8	7,8	8,9	9,9	11,0	11,4
MEL-5	8,5	8,1	9,2	10,5	11,2	13,1	13,8
SK	4,7	6,3	11,8	13,7	14,6	23,6	23,3
SI	14,3	14,5	14,4	15,1	14,4	16,3	15,9
CZ	7,8	7,5	8,1	10,0	11,4	13,0	14,0
HU	7,0	7,1	7,5	7,2	8,8	11,4	13,8
PL	8,5	7,2	8,5	10,8	11,1	10,8	10,8
CY	3,4	4,4	5,5	5,6	6,5	8,8	8,7
TR	8,3	4,7	6,3	7,7	9,8	8,6	8,7
LT	7,4	7,2	6,2	6,6	8,9	8,7	4,7
BG	5,6	5,0	6,8	4,7	3,5	4,9	4,5
LV	6,8	5,3	5,1	4,4	6,0	6,6	4,4
EE	7,2	6,6	5,3	5,3	6,6	5,7	4,1
MT	1,7	2,4	2,7	3,0	3,1	3,3	3,5
RO	4,0	2,5	2,4	2,7	2,6	4,1	3,2

Meldeland: EU-15. Quellen: Vereinte Nationen; Eurostat.

Wie man liest die Tabelle ? Z.B. im Jahre 1999 waren bis zu 23% EU-slowakischen Handels in Straßenfahrzeugen (SITC 78).

Tabelle 2 - Anteil der EU-15 im Straßenfahrzeughandel der Beitrittsländer (%)

Meldeland	(Einfuhren + Ausfuhren)				
	1994	1995	1996	1997	1998
BL-13	:	:	68,5	68,6	:
MEL-5	68,5	71,9	71,1	72,2	77,8
SI	87,2	87,0	87,6	88,3	88,2
PL	87,7	87,5	82,6	78,2	78,7
SK	37,5	43,2	53,6	61,1	77,9
HU	53,6	54,8	61,3	64,8	74,6
CZ	57,6	64,5	62,0	66,2	73,9
LV	37,7	56,4	67,2	70,8	71,6
BU	:	:	66,5	68,3	:
TR	59,8	65,9	69,7	66,6	65,8
MT	69,6	67,3	63,9	61,8	64,5
RO	42,3	40,4	44,9	46,8	61,8
LT	51,9	47,6	47,1	56,3	58,8
EE	:	43,4	50,6	38,7	56,2
CY	48,3	48,2	48,0	47,2	47,9

Meldelander: 13 Beitrittsländer. Quelle: Vereinte Nationen.

Z.B. im Jahre 1998 führte Slowenien 88% seines Handels mit Straßenfahrzeuge (und der Teile) mit EU-15 durch.

Boomende Automobilbranche

Im letzten Jahrzehnt haben die sich meisten Beitrittsländer verstärkt für den Außenhandel geöffnet. Besonders die wirtschaftlichen Beziehungen zur EU wurden intensiviert, wobei der Handel mit Industrie-erzeugnissen² immer größere Bedeutung erhielt. Besonders deutlich wird diese Entwicklung beim boomenden Handel mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen (Abschnitt 78 des SITC). Die Automobilhersteller, die zu einer der am stärksten international organisierten Branchen gehören, haben die mitteleuropäischen Länder rasch in ihre internationalen Produktions- und Distributionsnetze einbezogen. 1999 entfielen mehr als 10 % vom Gesamtvolumen des Handels zwischen der EU und Mitteleuropa auf den Automobilbereich (in den fünf mitteleuropäischen Ländern Polen, Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei und Slowenien waren es ca. 14 %). Im Zeitraum 1993-1999 verdreifachten sich die Exporte aus der EU in die beitragswilligen Länder, und die Importe in die EU stiegen nahezu um das Siebenfache an (s. Schaubilder 1 und 2).

Im gleichen Zeitraum waren die Importe von Kraftfahrzeugen (und Fahrzeugteilen) in die 13 beitragswilligen Länder umfangreicher als deren Exporte in die EU. Dieses Defizit hat sich allerdings seit 1997 stark verringert, vor allem in der Slowakei und der Tschechischen Republik, wo 1997/1998 das bis dahin konstante Handelsdefizit in einen Überschuss umschlug. Der 1999 in den beitragswilligen Ländern gegenüber 1998 zu verzeichnende Importrück-

gang ist vorwiegend auf den rückläufigen Handel in den baltischen Staaten, der Slowakei, der Türkei, Bulgarien und Rumänien zurückzuführen (s. Schaubild 3). Diese Entwicklung hängt zum Teil mit der Finanzkrise in Russland und dem Kosovo-Konflikt zusammen, dessen negative Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum und den Handel in der gesamten Region zu spüren waren.

Aus Tabelle 1 geht hervor, wie stark der Handel mit Kraftfahrzeugen (und Fahrzeugteilen) mit den EU-Mitgliedstaaten in den einzelnen beitragswilligen Ländern zugenommen hat. In der Slowakei zum Beispiel hat die Automobilbranche ihren Anteil am Gesamthandel (Importe und Exporte) mit der EU im Zeitraum 1993-1999 von 5 % auf fast 25 % gesteigert. Auch der Anteil der EU-Länder am Gesamtvolumen des Handels der beitragswilligen Länder mit Fahrzeugen und Fahrzeugteilen ist von 1993 an regelmäßig gestiegen – bis auf fast 70 % im Jahr 1997; In Slowenien lag er 1998 bei 88 %, in Polen bei 79 % (s. Tabelle 2) und in den fünf mitteleuropäischen Ländern als Einheit betrachtet bei fast 78 %.

Sechs Länder stechen hervor

Das rasche Handelswachstum im Kraftfahrzeugsektor ist vor allem auf die Entwicklung in sechs der dreizehn beitragswilligen Länder zurückzuführen, nämlich (in abnehmendem Umfang) in Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn, gefolgt von der Türkei, der Slowakei und Slowenien. Auf diese Länder entfiel 1999 der größte Teil des Handels mit Kraftfahrzeugen (und Fahrzeugteilen) zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den beitragswilligen Ländern (s. Schaubild 3). Die weniger kontinuierliche Entwicklung des Handels mit der Türkei legt allerdings den Schluss nahe, dass hier ein Sonderfall vorliegt.

² Siehe „Der Aussenhandel der Mitteleuropäischen Länder“, Statistik kurzgefasst 02/1999 und „Der Aussenhandel der Mitteleuropäischen Länder nach Warengruppen“, Statistik kurzgefasst 03/2000, Eurostat.

Der Fall Türkei

In der Tat unterscheidet sich der Handel der Türkei in der Automobilbranche von dem vieler anderer Beitrittsländer – schon allein aufgrund seiner geografischen Ausrichtung. Der Handel mit der EU spielt in der Türkei mit einem Anteil von knapp über 65 % am Gesamthandel im Kraftfahrzeugsektor eine geringere Rolle als in vielen mitteleuropäischen Beitrittsländern (75 %-90 %), da die Türkei im Gegensatz zu den fünf erwähnten mitteleuropäischen Ländern auch in andere Regionen Handelsbeziehungen unterhält: Asien, der Nahe Osten und die NUS-Staaten spielen für sie eine Schlüsselrolle. Ähnlich wie in einigen der anderen beitriftswilligen Länder existiert auch in der Türkei eine Zulieferindustrie mit einem breiten Produktionsspektrum.

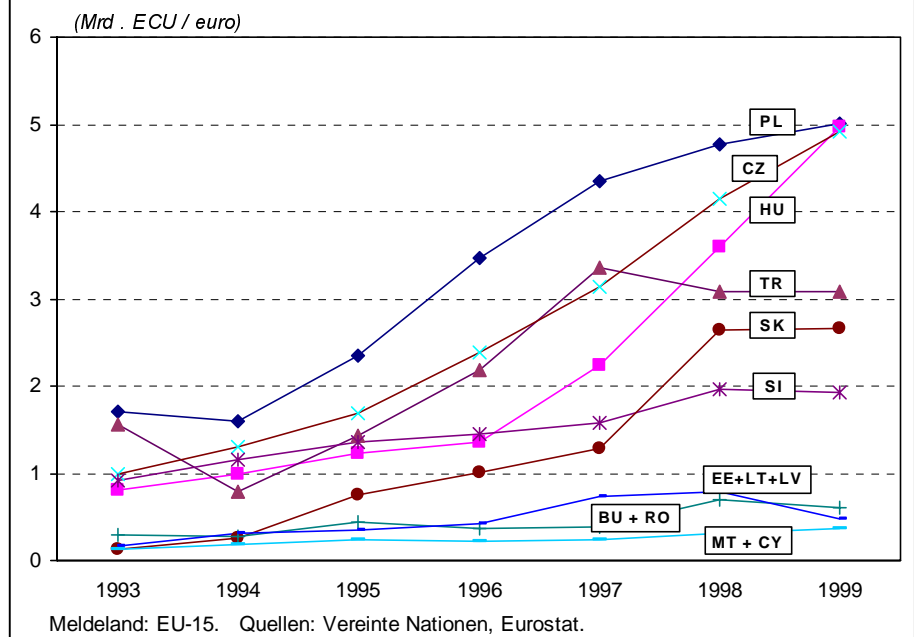
Nach einer Wirtschaftskrise, deren Tiefstand 1994 erreicht war, konnte die Türkei ihren Handel mit der EU fast verdreifachen. 1998 ging sein Umfang jedoch wieder zurück, während er in vielen der großen Beitrittsländer weiter anstieg. Zwar waren die Krisen in Asien und Russland (1997 bzw. 1998) in den meisten Ländern zu spüren, doch die türkische Automobilbranche war besonders stark betroffen – nicht zuletzt wohl aufgrund ihrer oben erwähnten geografischen Orientierung. Gleichwohl war die Türkei 1999 wertmäßig der viertwichtigste Handelspartner der EU³.

Andere Beitrittsländer engagieren sich bei weitem nicht so stark in der Automobilbranche. In den beiden Inselstaaten Malta und Zypern⁴ z. B. liegt der Schwerpunkt des wirtschaftlichen Interesses im Tourismusbereich. Estland ist in der Elektronikbranche aktiv. Auch die anderen baltischen Länder sowie Rumänien und Bulgarien engagierten sich im Automobilbereich nicht

³ Siehe „Der Turkey und die EU“, Statistik kurzgefasst, 05/2000, Eurostat; und „Transformation Efforts of Turkish Automobile Industry for the global Markets“, Université d'Evry, Gerpisa: Actes 20-Article 1.

⁴ Siehe „Malta und die EU“, Statistik kurzgefasst, 07/2000 und „Zypern und die EU“, Statistik kurzgefasst, 06/2000, Eurostat.

Schaubild 3 - Handel mit Straßenfahrzeugen (und Teilen) zwischen der EU-15 und den Beitrittsländern



sehr stark (s. Tabelle 1).

Ausländische Direktinvestitionen spielen eine Schlüsselrolle

Dass Kraftfahrzeuge (und Fahrzeugteile - SITC 78) innerhalb so weniger Jahre zu einer der wichtigsten Produktgruppen für den Handel zwischen der EU und einigen großen mitteleuropäischen Ländern (Polen, Tschechische Republik, Ungarn, Slowakei und Slowenien) wurden, hängt mit dem enormen Zustrom ausländischer Direktinvestitionen in diese Region zusammen. Diese können sich grundsätzlich sowohl auf die Exporte als auch auf die Importe auswirken, denn zum einen führen sie zur Steigerung der Produktions- und somit der Exportkapazität (wenn sich das Unternehmen nicht vor allem für ein Engagement auf dem inländischen Markt interessiert), zum anderen kann von ausländischen Unternehmen eine starke Tendenz zu Importaktivitäten erwartet werden. Damit lässt sich auch erklären, dass ein Zustrom ausländischer Direktinvestitionen nicht automatisch zu einer Verbesserung der Handelsbilanz führt, sondern sie kurzfristig sogar verschlechtern kann. Gleichwohl kann man darüber diskutieren, ob ein solcher systematischer

Zusammenhang zwischen ausländischen Direktinvestitionen und der Entwicklung des Handels⁵ vorliegt, doch für viele der beitriftswilligen Länder ist der Fall klar.

Der seit Beginn der neunziger Jahre erfolgte rasche Anstieg der ausländischen Direktinvestitionen führte insbesondere in der Automobilbranche zum Ausbau der Vorteile der beitriftswilligen Länder und somit des Handels. Für die Investoren war Mitteleuropa als kostengünstiger, in der Nähe wichtiger Märkte gelegener Standort mit ausgebildeten Fachkräften und einem potenziellen einheimischen Markt durchaus interessant. Bei den Kunden wurde ein starker Wunsch nach dem Besitz eines eigenen Autos vermutet, und die Länder bemühten sich zudem durch besondere Zollbestimmungen und Subventionierungsmaßnahmen auch selbst um Investoren⁶.

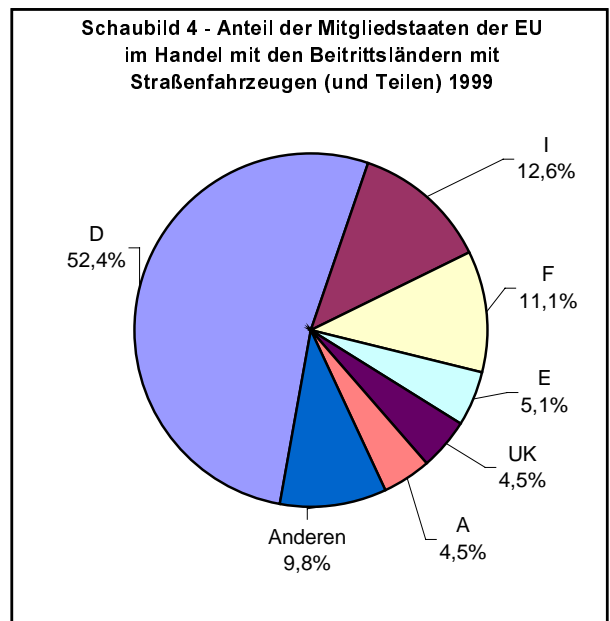
⁵ Siehe Michael Freudenberg und Françoise Lemoine, „Les pays d'Europe centrale et orientale dans la division du travail en Europe“ *Economie internationale*, n°80, 4eme trimestre 1999.

⁶ Siehe „Economic Survey of Europe 2000, n°1“, Secretariat of the ECE, Geneva.

Tabelle 3 - Handel zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den BL-13 mit Straßenfahrzeugen (Mio. ECU / euro)

Melde-land	(Einfuhren + Ausfuhren)						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
EU-15	6 828	6 934	9 819	12 875	17 299	22 009	24 035
UEBL	317	370	445	542	681	775	864
DK	52	63	70	113	130	147	145
D	2 974	2 934	4 376	5 888	8 475	11 342	12 572
EL	43	49	62	75	95	84	96
E	176	241	331	535	850	1 052	1 215
F	1 156	1 205	1 243	1 668	1 766	2 399	2 670
IRL	2	3	7	17	21	24	44
I	1 157	1 015	1 691	2 005	2 420	2 733	3 011
NL	184	227	261	335	473	642	590
P	9	14	21	26	53	70	76
A	226	216	456	528	633	913	1 086
FIN	48	67	69	88	134	157	146
S	140	153	231	242	424	547	432
UK	344	377	556	814	1 145	1 123	1 089

BL-13: 13 Beitrittsländern Meldeländer: EU-Mitgliedstaaten.
Quellen: Vereinte Nationen, Eurostat.



Wie man liest das Schaubild? Z. B. im Jahre 1999 machte Deutschland die Hälfte des Handels der Straßenfahrzeuge (SITC 78) zwischen EU-15 und der Beitrittsländer aus

Ein Paradebeispiel hierfür ist Ungarn, wo die Automobilhersteller durch die Schaffung von zollfreien Gebieten Anreize zur Ansiedlung von Produktionsstätten oder Warenlagern erhielten⁷. Die meisten Investitionen sind auf die Privatisierung ehemals staatlicher Unternehmen zurückzuführen, die Investoren aus dem Westen anzogen⁸. So wurde z. B. die tschechische Handelsbilanz sehr stark durch Volkswagen und die Privatisierung von Skoda beeinflusst.

Die Modernisierung der Betriebe trug ein Übriges dazu bei, dass in so kurzer Zeit erhebliche Produktionsvorteile erreicht werden konnten. Interessanterweise wurden innerhalb von zwei Jahren (1991-1992) etwa 90 % der gesamten Automobilproduktionskapazitäten der MEL von nur vier Fahrzeugherstellern erworben, nämlich von Volkswagen, General Motors (Opel), Fiat und Renault. 1998 ge-

hörten nahezu alle existierenden Produktionskapazitäten westlichen Unternehmen bzw. wurden von diesen kontrolliert⁹. Heute befindet sich die Automobilindustrie der Region fest in der Hand der vier genannten Hersteller plus Daewoo. Das Suzuki-Werk in Ungarn ist eine der wenigen japanischen Produktionsstätten. Die Japaner hatten sich im Hinblick auf Investitionen in den MEL zunächst abwartend verhalten und engagierten sich erst später in der Region. Wie Berichte über ein mögliches Engagement von Toyota in Polen¹⁰ belegen, scheint das Interesse in jüngster Zeit gewachsen zu sein.

Frankreich, Italien und Deutschland wichtigste Handelspartner

Im Folgenden wird der Umfang der Handelsbeziehungen der beitrittswilligen Länder mit den einzelnen EU-Mitgliedstaaten näher dargestellt. Von den EU-Ländern sind Deutsch-

land, Italien und Frankreich die wichtigsten Handelspartner im Ost-West-Handel (Tabelle 3 und Schaubild 4). Auf sie entfällt mehr als ein Drittel des gesamten Automobilhandels zwischen der EU und den beitrittswilligen Ländern. Deutschland hat seinen Handelsumfang im Zeitraum 1993–1999 mehr als vervierfacht, Italien und Frankreich haben ihn im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Auf den mit Abstand wichtigsten Handelspartner Deutschland entfällt über die Hälfte des gesamten Automobilhandels zwischen der EU und den dreizehn beitrittswilligen Ländern.

Eine Aufgliederung der Daten nach SITC 3¹¹ (s. Schaubild 5) zeigt, dass komplette Fahrzeuge (SITC 781) die wichtigsten Exportprodukte nach Frankreich und Italien darstellen. Fahrzeugteile und Zubehör (SITC 784) dominieren klar die Importe aus Italien und Deutschland, bei denen – genau wie beim Import kompletter Fahrzeuge aus Frankreich – im gesamten Zeitraum ein kontinuierlicher Anstieg zu verzeichnen war.

⁷ Siehe Rob van Tulder und Winfried Rui-grok, „European Cross-National Production Networks in the Auto industry: Eastern Europe as the Low End of European Car Complex“, Brie Working Paper 121, May 1998.

⁸ „Skoda Auto: impact on Czech Trade Balance“, IPB Bank, Economic Focus Report, March 2/2000.

⁹ Siehe Rob van Tulder und Winfried Rui-grok, Brie Working Paper 121, May 1998.

¹⁰ „The Automotive industry in central and eastern Europe: perspective to 2005“, Economist Intelligence Unit, 2000.

¹¹ Siehe Methodik.

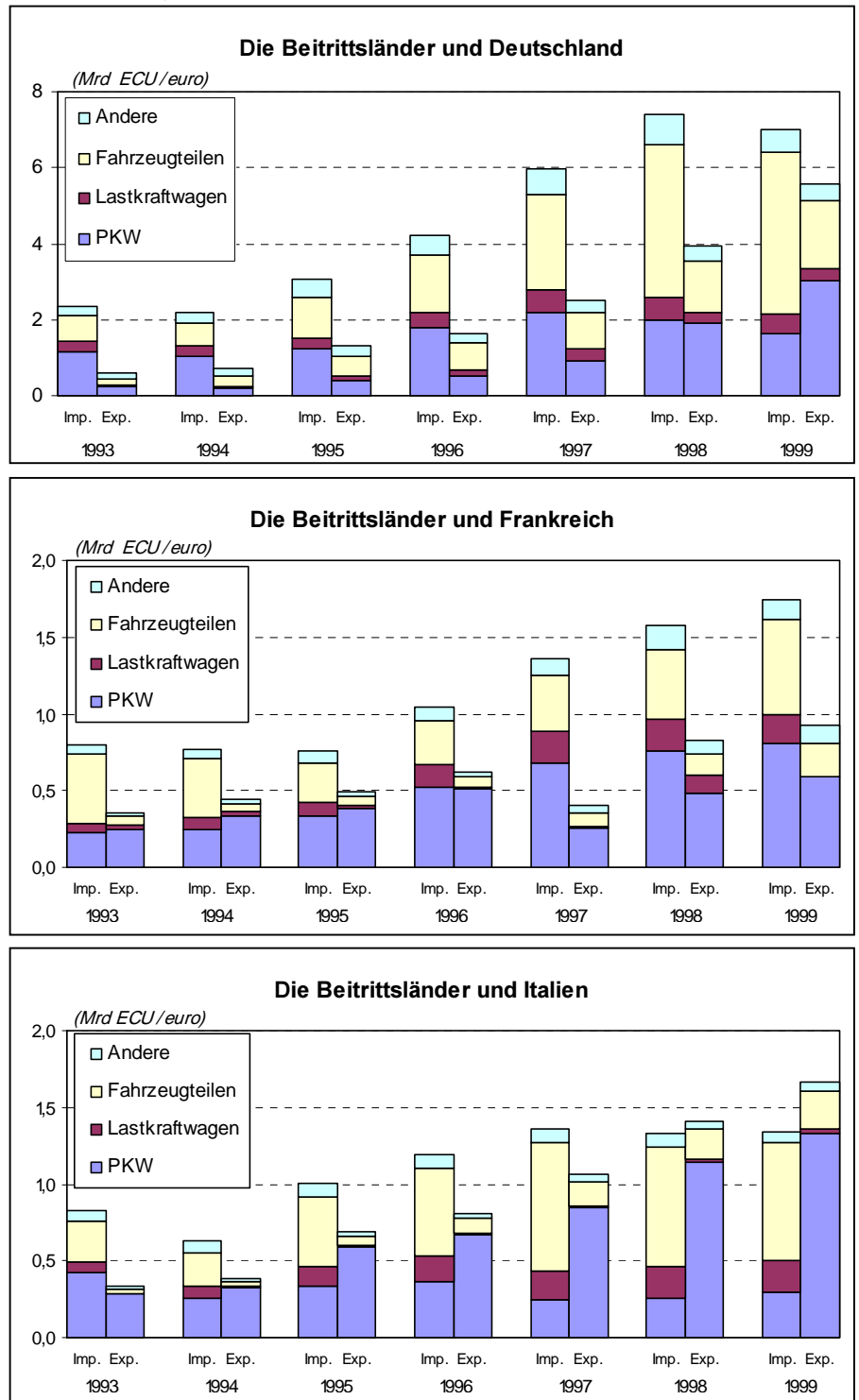
Wichtige Lieferanten von Fahrzeugteilen und Zubehör

Der Handel zwischen den fünf im Bezug auf den Kraftfahrzeughandel „größten“ mitteleuropäischen Ländern (Tschechische Republik, Ungarn, Polen, Slowenien und die Slowakei) und der EU weist verschiedene interessante Aspekte auf. Man kann zum Beispiel der Frage nachgehen, ob sich diese Übergangswirtschaften nicht nur beim Export und Import von Fahrzeugen engagieren, sondern ob sie auch zu wichtigen Lieferanten von Fahrzeugteilen und Zubehör für die europäische Automobilindustrie geworden sind. Welches sind – auf der SITC 3-Ebene – die wichtigsten Produkte, die zwischen diesen fünf Ländern und den EU-Mitgliedstaaten gehandelt werden? Aus Schaubild 6 geht hervor, dass beim Export von Pkws und Nutzfahrzeugen aus der EU in die genannten fünf Länder im Zeitraum 1995-1999 kaum Zuwächse zu verzeichnen waren. Diese Tendenz steht im krassen Gegensatz zum enormen Anstieg des Exportes von Fahrzeugteilen aus der EU in diese Länder, der sich im gleichen Zeitraum wertmäßig nahezu verdreifacht hat. Umgekehrt ist auch beim Export von Kraftfahrzeugen aus den beitrtrittswilligen Ländern in die EU ein signifikanter Zuwachs zu verzeichnen. Ebenso sind die EU-Importe von Fahrzeugteilen aus Mitteleuropa stark angestiegen – etwa im gleichen Maß wie der Import kompletter Fahrzeuge. Was die Handelsbilanz angeht, so ist im Ersatzteilhandel ein konstantes Defizit zu verzeichnen. Andererseits wurden die vorgenannten fünf MEL 1998 zu Netto-Exporteuren von Fahrzeugen in die EU. Ihr Handelsüberschuss stieg 1999 im Vergleich zum Vorjahr sogar noch an.

Das spricht zum einen für ein starkes Engagement der in Rede stehenden Länder bei der Fahrzeugmontage, wobei die Teile aus der EU angeliefert und die kompletten Fahrzeuge dorthin zurückgeschickt werden. Zum anderen lässt es darauf schließen, dass Mitteleuropa für die Automobilbranche der EU zum wichtigen Lieferanten von Teilen und Zubehör geworden ist.

Die Nachfrage nach Fahrzeugteilen und -zubehör hängt selbstredend mit dem Umfang der Fahrzeugproduktion

Schaubild 5 - Entwicklung des Straßenfahrzeughandels (und deren Teile) in den Beitrittsländern



Einfuhren aus Deutschland, Frankreich oder Italien in Beitrittsländer, Ausfuhren aus Beitrittsländern nach Deutschland, Frankreich oder Italien.

Meldeländer: Deutschland, Frankreich und Italien. Quelle: Eurostat

und der Nachfrage nach Ersatzteilen zusammen. Festzuhalten ist aber auch, dass sich die Zulieferindustrie¹² an einen strategischen Wandel bei den Au-

tomobilherstellern anpassen musste, die aufgrund des starken Preiswettbewerbs verstärkt dazu übergingen, einen Großteil der Teilefertigung auszulagern. Hinzu kommt, dass den

¹² Siehe „Panorama of European Business“ Eurostat 2000.

Tabelle 4 - Straßenfahrzeuge (und Teile): Haupthandelsströme

(Mio ECU / euro)

Länder	Ausfuhren zu Mitgliedstaaten der EU							Einfuhren aus Mitgliedstaaten der EU						
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
PL-F	31	24	31	82	30	61	77	109	90	158	318	332	443	435
PL-I	261	227	314	373	541	605	604	265	226	352	468	585	526	571
PL-D	170	203	317	356	522	594	759	472	416	632	1 132	1 334	1 414	1 343
SI-F	268	355	370	387	187	494	237	251	318	228	279	324	374	365
SI-I	29	69	138	138	227	231	205	146	100	143	98	100	112	151
SI-D	53	51	56	104	272	223	395	121	160	232	233	239	275	286
HU-F	1	2	7	17	17	21	22	24	52	59	50	85	114	138
HU-I	7	9	11	23	28	57	148	72	79	75	77	86	129	146
HU-D	82	127	257	277	358	629	1 323	361	429	392	427	981	1 753	2 183
CZ-F	30	30	49	68	110	171	254	34	76	98	163	183	159	203
CZ-I	22	29	37	57	156	223	167	57	47	83	196	149	127	140
CZ-D	222	224	364	475	716	1 135	1 577	345	476	598	777	935	1 054	1 148
SK-F	1	2	7	27	15	6	6	8	10	20	39	44	51	41
SK-I	1	34	56	37	39	214	352	18	16	17	28	29	22	20
SK-D	34	57	205	316	492	1 185	1 152	49	105	284	360	454	819	675
TR-F	18	21	15	34	40	65	328	317	161	119	132	310	320	439
TR-I	8	12	131	174	61	70	181	225	115	276	264	338	304	213
TR-D	37	45	59	69	93	115	285	706	289	485	872	1 405	1 243	803

Meldeländer: F (Frankreich), I (Italien), D (Deutschland). Quelle: Eurostat.

Herstellern von Fahrzeugteilen und Zubehör Anreize für Investitionen in Mitteleuropa gegeben wurden, um die Versorgung der in diesem Raum gelegenen Produktionsstätten mit qualitativ hochwertigen Ersatzteilen sicherzustellen¹³.

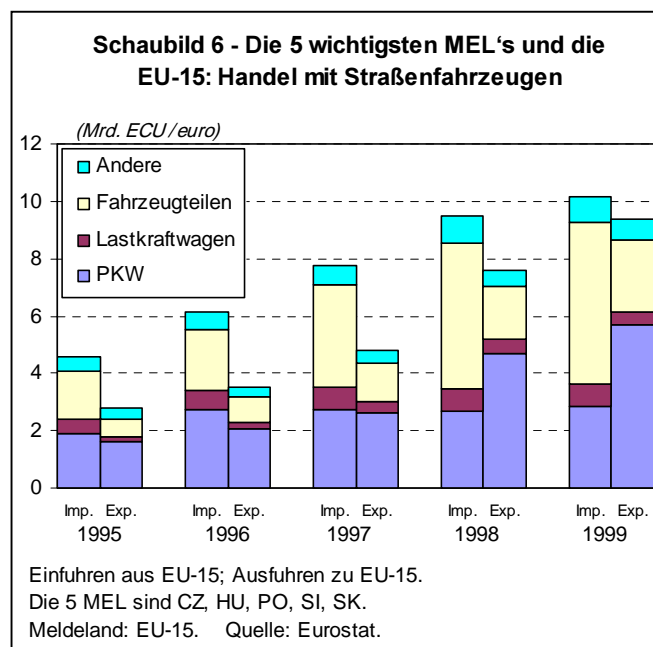
Nur wenige wichtige Akteure

1999 wurden 70 % des gesamten Automobilhandels zwischen den beitrittswilligen Ländern und der EU zwischen Deutschland, Frankreich und Italien auf der einen Seite und der Tschechischen Republik, Ungarn, Polen, Slowenien, der Slowakei und der Türkei auf der anderen abgewickelt (s. Tabelle 4).

Nach 1996 ist eine starke Intensivierung der Handelsaktivitäten zu verzeichnen, vor allem zwischen den oben erwähnten Handelspartnern. Deutschland wurde dabei immer mehr zum wichtigsten Partner der sechs beitrittswilligen Länder. Bei den meisten von ihnen (wenn auch nicht bei allen) stieg das Handelsvolumen mit Deutschland im Zeitraum 1993-1999 kontinuierlich an.

Ungarn, die Slowakei und die Tschechische Republik verbuchten beim Handel mit Deutschland (Export und Import) erstaunliche Zuwächse, insbesondere im Zeitraum 1993—1997. Polen hat neben seinen Beziehungen zu Deutschland auch den Handel mit Italien erheblich gesteigert (um fast 100 % im Zeitraum 1993-1999). Das Gleiche gilt für den Handel zwischen der Türkei und Frankreich, dessen Volumen sich zwischen 1993 und 1999 mehr als verdoppelt hat. Auch Slowenien mit seinen langjährigen Verbindungen zu Frankreich verzeichnete mit diesem Partner bei Kraftfahrzeugen und Fahrzeugteilen einen größeren Handelsfluss als beispielsweise mit Italien oder Deutschland.

Diese Verbindungen zwischen bestimmten Ländern resul-



tieren oftmals aus Direktinvestitionen, das heißt aus Investitionsentscheidungen, die zu Beginn der neunziger Jahre getroffen wurden, können aber auch mit früher geknüpften Beziehungen erklärt werden.

So engagiert sich Fiat bereits seit 1966 in Polen, und General Motors ist (vor allem durch die deutsche Tochterfirma Opel) seit mehr als 30 Jahren in Ungarn präsent. Renault kooperiert seit 1972 mit slowenischen Automobilherstellern. Diese historischen Verbindungen haben sicherlich ihren Teil dazu beigetragen, als diese großen Konzerne zusammen mit dem deutschen Unternehmen Volkswagen in den Jahren 1991 und 1992 ca. 90 % der gesamten Fahrzeugproduktionskapazität in Mitteleuropa¹⁴ erworben haben.

¹³ Siehe Frédéric Bourassa, „La restructuration du secteur automobile en Europe Centrale“, *Problèmes économiques*, n°2673, Juli 2000.

¹⁴ Siehe Rob van Tulder, Winfried Ruigrok.

Tabelle 5 - Wer handelte was und mit wem im Jahre 1999 ?

(%)

Partnerland	Strassenfahrzeuge (SITC 78)				PKW (SITC 781)				Teile (SITC 784)			
	Ausfuhren		Einfuhren		Ausfuhren		Einfuhren		Ausfuhren		Einfuhren	
	Bestimmungsland	Anteil	Ursprungsland	Anteil	Bestimmungsland	Anteil	Ursprungsland	Anteil	Bestimmungsland	Anteil	Ursprungsland	Anteil
CZ	D	79	D	77	D	75	D	63	D	87	D	88
	F	13	F	14	I	14	F	24	F	11	F	8
	I	8	I	9	F	11	I	14	I	2	I	4
HU	D	89	D	88	D	87	D	63	D	92	D	97
	I	10	I	6	I	12	F	23	I	5	I	2
	F	1	F	6	F	1	I	15	F	3	F	1
PL	D	53	D	57	I	77	D	46	D	62	D	60
	I	42	I	24	D	18	F	45	I	32	I	35
	F	5	F	19	F	5	I	9	F	7	F	5
SI	D	47	F	45	D	44	D	44	D	58	F	73
	F	28	D	36	F	28	F	34	F	35	D	14
	I	24	I	19	I	28	I	21	I	8	I	13
SK	D	76	D	92	D	72	D	65	D	97	D	97
	I	23	F	6	I	28	F	35	F	2	F	2
	F	0	I	3	F	0	I	0	I	1	I	1
TR	F	41	D	55	F	53	D	73	D	48	F	40
	D	36	F	30	D	27	F	21	I	34	D	37
	I	23	I	15	I	19	I	6	F	18	I	24

Wie man liest diese Tabelle ? im Jahre 1999 machte Deutschland 75% in der Gesamtausfuhr von Straßenfahrzeugen (SITC 781) aus der Tschechischen Republik nach Deutschland, Frankreich und Italien aus.

Meldeländer: D (Deutschland), F (Frankreich), I (Italien) Quelle: Eurostat.

Weitere Intensivierung im Jahr 2000

Wie bereits dargelegt, wurden 1999 mehr als drei Viertel des gesamten Ost-West-Automobilhandels mit Deutschland, Frankreich und Italien abgewickelt. Tabelle 5 zeigt die Handelsaktivitäten dieser drei Länder mit den wichtigsten beitragswilligen Ländern. So handelten z. B. die Tschechische Republik, Ungarn und die Slowakei 1999 im Kraftfahrzeugbereich fast ausschließlich mit Deutschland. Ungarn¹⁵ und die Slowakei haben sich auf die Fertigung von Kraftfahrzeugteilen für Deutschland (97 %) spezialisiert. Die Türkei hat 1999 Kraftfahrzeuge vor allem aus Deutschland importiert. Zwar war Deutschland 1999 für Polen, Slowenien und die Türkei der wichtigste Partner, doch auch mit Frankreich und Italien unterhielt man intensive Handelsbeziehungen. Bei kompletten Kraftfahrzeugen war der Handel mit Frankreich und Italien für diese drei Länder bisweilen

genauso wichtig wie der mit Deutschland. So ging ein erheblicher Prozentsatz der in Polen montierten Fahrzeuge nach Italien (77 % aller für Deutschland, Frankreich und Italien gefertigten Autos). Umgekehrt exportierte Frankreich sehr viele Autos nach Polen und war gleichzeitig wichtigster Teilelieferant für Slowenien und die Türkei.

Die jüngsten Daten für 2000 signalisieren eine weitere Intensivierung des Automobilhandels.

¹⁵ Siehe „Automotive parts manufacturing in Hungary“ Wirtschaftsministerium Ungarn, Februar 2000.

WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Datenquellen: Die Analyse bilateralen Handels zwischen der EU und den Kandidatenländern für Straßenfahrzeuge (Teilung 78 des SITC) basiert auf Zahlen, die von den Mitgliedstaaten der EU berichtet werden. Alle Daten sind gemäß den EU-Erklärungen (mit Ausnahme von Tabelle 2). Sie werden in der Comext-Datenbank gelagert. EC special trade domain für EU Daten, Comtrade domain für Österreich, Finnland und Schweden im Jahre 1993 und 1994 und die Beitrittsländer Daten.

Warennomenklatur: Die Analyse wurden nach Abschnitten und Gruppen des SITC rev. 3 untergliedert.

Abschnitt 78 des SITC: Straßenfahrzeuge

Produktgruppen: **781** Autos: Automobile und andere Kraftfahrzeuge, hauptsächlich für den Verkehr von Personen (mit Ausnahme öffentlicher Verkehrsmittel); **782** Lastwagen: Kraftfahrzeuge für den Verkehr von Waren und speziellen Zweckkraftfahrzeugen; **783** Straßenkraftfahrzeuge, NE; **784** Ersatzteile: Teile und Zubehör für Motoren der Produktgruppe 722, 781, 782 und 783; **785** Motorräder (einschließlich der Mo-

pede), motorisierte und nichtmotorisierte Transporte; **786** Anhänger und Sattelschlepper, andere Fahrzeuge.

Hergestellte Waren: Abschnitte 5, 6, 7 und 8 des SITC.

Länderaggregate: EU: EU 15.

Mitteuropäische Länder (MEL): Albanien, Bulgarien, Ungarn, Polen, Rumänien, Estland, Lettland, Litauen, Bosnien-Herzegowina, Kroatien und Slowenien; Tschechische Republik, Slowakei, Serbien Montenegro und Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien.

13 Beitrittskandidaten (BL-13): Bulgarien (BG), Zypern (CY), Tschechische Republik (CZ), Estland (EE), Ungarn (HU), Lettland (LV), Litauen (LT), Malta (MT), Polen (PL), Rumänien (RO), Slowakei (SK), Slowenien (SI), Türkei (TR).

Statistische Werte: EU - Cif/Fob

Weitere Informationen finden Sie unter www.europa.eu.int/comm/eurostat.

Weitere Informationsquellen:

➤ Veröffentlichungen

Titel Aussen- und Intrahandel der EU - monatliche Statistiken
 Katalognummer KS-AR-01-002-DE-C Preis EUR 20

➤ Datenbanken

Comext: EC special trade & Comtrade

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

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA - Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brussel Rue du Commerce 124 Handelsstraat 124 B-1049 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-mail: datashop.brussels@cec.eu.int	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	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 Fax (49) 1888-644 94 30 E-mail: datashop@statistik-bund.de	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34-91) 583 91 67 Fax (34-91) 579 71 20 E-mail: datashop.eurostat@ine.es	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tel. (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 31 02/06 Fax (39) 06 46 73 31 01/07 E-mail: dipdiff@istat.it
ITALIA - Milano	LUXEMBOURG	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	Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue A. Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35-2251 Fax (352) 43 35-22221 E-mail: dslux@eurostat.datashop.lu	STATISTICS NETHERLANDS 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@csb.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 Boks. 81 31, Dep. N-2033 OSLO Tel. (47) 21 09 46 42/43 Fax (47) 21 09 45 04 E-mail: datashop@ssb.no	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@zh.ch Internet: http://www.zh.ch/statistik
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
STATISTICS FINLAND Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto PL 28 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.tilastokeskus@tilastokeskus.fi Internet: http://www.tilastokeskus.fi/tik/datashop.html	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: info.service@scb.se Internet: http://www.scb.se/info/datashop/ieudatashop.asp	Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 LONDON SW1V 2QQ Tel. (44-20) 75 33 56 76 Fax (44-1633) 81 27 62 E-mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions. Enquiries & advice - R.CADE Unit 1L Mounjony Research Centre University of Durham DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 73 50 Fax: (44-191) 384 49 71 E-mail: r-CADE@dur.ac.uk URL: http://www.r-CADE.dur.ac.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 NEW YORK, NY 10165 Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 69 81 E-mail: eurodata@haver.com	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten):
 Bech Gebäude Büro A3/48 - L-2920 Luxembourg - Tel. (352) 4301 33408 - Fax (352) 4301 32649 - e-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Tim ALLEN, Eurostat/C4, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 35098, Fax (352) 4301 34339, E-mail: timothy.allen@cec.eu.int
 Eurostat dankt A. Petermann, S. Quefelec und C. Pochet für ihre Mitarbeit an diesem Beitrag.

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
 Internet-Adresse: <http://eur-op.eu.int/inf/general/s-ad.htm>
 E-mail: info.info@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 - BALGARJA - CESHÁ REPUBLIKA - CYPRUS
 EESTI - HRVATSKA - MAGYARORSZÁG - MALTA - POLSKA - ROMÁNIA - 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 1.1.2001 bis 31.12.2001):
 (Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Paket 1: Alle 9 Themenkreise (etwa 140 Ausgaben)

Papier: 360 EUR

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Paket 2: 1 oder mehrere der folgenden 7 Themenkreise:

Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“

Papier: 42 EUR

Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“

Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“

Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“

Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“

Themenkreis 6 „Außenhandel“

Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“

Papier: 84 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.