

## Die Kraftfahrzeugindustrie – ein wichtiger Industriezweig für Rheinland-Pfalz



Von Rainer Klein

Die Kraftfahrzeugindustrie zählt in Rheinland-Pfalz nach wie vor zu den wichtigsten Branchen des verarbeitenden Gewerbes. Die Exportquote ist weit überdurchschnittlich. Der Anteil der erzielten Umsätze am gesamten verarbeitenden Gewerbe hat zugenommen, ebenso erhöhte sich der Wertschöpfungsanteil dieser Schlüsselindustrie. Die im Vergleich zu anderen Branchen ohnehin relativ hohe Produktivität ist weiter gestiegen. Die Lohnstückkosten liegen relativ niedrig. Die Leistungsfähigkeit der Betriebe und die Effektivität der betrieblichen Produktionsprozesse sind hoch einzustufen.

### **Kraftfahrzeugindustrie erwirtschaftet 2,4% der Wertschöpfung im Land**

Bedeutung und Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie in Rheinland-Pfalz lassen sich anhand der Umsatz- und Beschäftigtenzahlen sowie der Angaben zu den Bruttolöhnen und -gehältern aus dem Monatsbericht im verarbeitenden Gewerbe untersuchen. Aus diesem Datenspektrum können näherungsweise auch Kennzahlen für die Produktivität sowie die Lohnstückkosten abgeleitet werden.<sup>1)</sup> Export- und Importwerte aus der Außenhandelsstatistik liefern wertvolle Zusatzinformationen über die Auslandsmärkte.

1) Anhand der Ergebnisse der Statistiken zum verarbeitenden Gewerbe kann die Produktivität nur hilfsweise aufgrund der Kennzahl „Umsatz je Beschäftigten“ gemessen werden. Zur Abschätzung der Lohnstückkosten kann aus diesen Statistiken nur die Relation der Bruttolöhne und -gehälter am Umsatz herangezogen werden.

Die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen – im Weiteren als Kraftfahrzeugindustrie bezeichnet – ist nach der Wirtschaftszweigsystematik (WZ 2003) in drei Gruppen untergliedert:

- Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren,
- Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern sowie
- Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren.

Die Entwicklung der Produktionsverfahren in der Kraftfahrzeugindustrie geht dahin, dass bei der Endmontage immer mehr vorgefertigte Komponenten verwendet werden. Daraus erklärt sich auch, dass die Bedeutung der Zulieferer weit über die reine Produktion von Kraftfahrzeugteilen und -zubehör hinausgeht. Die Kraftfahrzeugindustrie braucht

Internationale Arbeitsteilung stark ausgeprägt

## T 1

### Kraftfahrzeugindustrie 2000 und 2004

Berichtsmerkmal	Einheit	2000	2004	Veränderung in %
Betriebe	Anzahl	55	58	5,5
Beschäftigte	Anzahl	27 882	27 311	-2,0
Umsatz	1 000 EUR	8 421 433	8 623 019 <sup>1)</sup>	2,4
Auslandsumsatz	1 000 EUR	3 722 636	4 493 368 <sup>1)</sup>	20,7
Exportquote	%	44,2	52,1 <sup>1)</sup>	x
Bruttolöhne und -gehälter	1 000 EUR	1 005 177	1 115 720	11,0
Löhne	1 000 EUR	717 355	743 902	3,7
Gehälter	1 000 EUR	287 824	371 818	29,2
Anteil der Bruttolöhne und -gehälter am Umsatz	%	11,9	12,7 <sup>1)</sup>	x
Umsatz je Beschäftigten	EUR	302 038	317 794 <sup>1)</sup>	5,2

1) Ergebnisse für 2003; aus Geheimhaltungsgründen können keine Angaben für 2004 veröffentlicht werden.

zudem eine globale Wirtschaft, um ihre spezialisierten und qualitativ hochwertigen Waren auf größeren, weniger gesättigten Märkten absetzen zu können.

In Zeiten offener Handelsräume werden regionale und nationale Grenzen mit Hilfe einer leistungsfähigen Logistik schon seit langem überschritten. Niedrige Lohnstückkosten sind im internationalen Vergleich ein wichtiger Standortvorteil.

Hierbei stellt sich natürlich die Frage, ob der Anteil der inländischen Wertschöpfung an der Industrieproduktion immer weiter zurückgeht und im Gegenzug der Anteil der aus dem Ausland bezogenen Vorleistungen zunimmt und somit die Fertigungstiefe abnimmt. Nach einer Analyse des Statistischen Bundesamtes<sup>2)</sup> ist der Anteil der Importe an den deutschen Exportgütern von

29,7% im Jahr 1995 auf 38,8% im Jahr 2002 gestiegen. Gleichzeitig hat jedoch der Beitrag der Exporte zum Bruttoinlandsprodukt von 16,2% auf 20,8% kräftig zugenommen. Auch wenn man davon ausgeht, so die Einschätzung des Statistischen Bundesamtes, dass sich der Importanteil der Exporte im Zeitraum 1995 bis 2002 dämpfend auf das Bruttoinlandsprodukt ausgewirkt hat, wurde dies überkompensiert von der positiven Wirkung der stark gestiegenen Exportnachfrage nach heimischen Produkten.

Dies gilt in besonderem Maße auch für die rheinland-pfälzische Kraftfahrzeugindustrie, deren Auslandsumsatz im Betrachtungszeitraum von 2000 bis 2004 um 41% gesteigert werden konnte, während der Gesamtumsatz der Branche lediglich um 14% ausgeweitet wurde.

Auf die rheinland-pfälzische Kraftfahrzeugindustrie entfielen 2004 knapp 10% der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe. Der Wertschöpfungsanteil dieser Branche am verarbeitenden Gewerbe war nach den Ergebnissen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) für 2002<sup>3)</sup> auf knapp 10% zu beziffern. Gemessen an der gesamten Wertschöpfung der rheinland-pfälzischen Wirtschaft konnte dieser Produktionsbereich demnach 2,4% auf sich vereinigen.

Die Kraftfahrzeugindustrie ist allgemein weniger arbeitsintensiv als das verarbeitende Gewerbe insgesamt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in vielen Bereichen dieser Branche die Möglichkeit zur Mechanisierung und Automatisierung und damit zur Steigerung der Kapitalintensität der Produktion besteht.

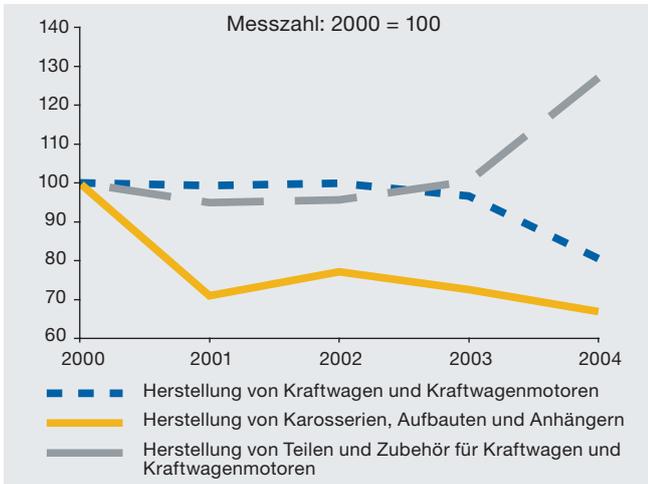
10% der Wertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes stammen aus der Kraftfahrzeugindustrie

2) Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen: Input-Output-Rechnung – Importabhängigkeit der deutschen Exporte 1991, 1995, 1998 bis 2000 und 2002, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2004.

3) Aktuellere Daten aus der so genannten Originärberechnung im Rahmen der VGR werden Ende Februar 2006 bekannt gegeben und lagen bei Redaktionsschluss zu diesem Beitrag noch nicht vor.

## S 1

### Beschäftigte in der Kraftfahrzeugindustrie 2000–2004 nach Wirtschaftszweigen



Auch nachgelagerte Bereiche von Bedeutung

Auch die in der Wertschöpfungskette nachgelagerten Wirtschaftssektoren, wie der Kraftfahrzeughandel und der Bereich der Wartung und Reparaturen, sind – nicht zuletzt im Hinblick auf die Beschäftigung – von Bedeutung. So kommt die Wirtschaftsabteilung „Kraftfahrzeughandel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen sowie Tankstellen“ immerhin auf einen Anteil von 1,9% an der gesamten rheinland-pfälzischen Wertschöpfung.

### Kraftfahrzeugindustrie gewinnt innerhalb des verarbeitenden Gewerbes weiter an Bedeutung

Jeder zehnte Industriebeschäftigte ist in der Branche tätig

Von Ende September 2000 bis Ende September 2004 sank die Zahl der Beschäftigten im rheinland-pfälzischen verarbeitenden Gewerbe um 7,4% auf 280 437 Personen. Gleichzeitig stieg der Umsatz in den Jahren 2000 bis 2004 um 8% auf 65,8 Mrd. Euro. Hingegen verlief der Beschäftigungsrückgang in der Kraftfahrzeugindustrie mit lediglich –2% auf 27 311 Beschäftigte vergleichsweise moderat; damit einher ging

jedoch ein deutliches und überdurchschnittliches Umsatzplus. Sowohl der Umsatz- als auch der Beschäftigtenanteil der in diesem Industriezweig angesiedelten Betriebe am gesamten verarbeitenden Gewerbe hat sich somit im Betrachtungszeitraum erhöht.

Während die gezahlten Bruttoentgelte für das gesamte verarbeitende Gewerbe stagnierten, stiegen die ohnehin überdurchschnittlich hohen Bruttolöhne und -gehälter in der Kraftfahrzeugindustrie im Zeitraum von 2000 bis 2004 noch einmal um 11% auf gut 1,1 Mrd. Euro. Außer auf die Betriebe der unmittelbaren Kraftfahrzeugproduktion, die gut die Hälfte der Bruttoentgelte in der gesamten rheinland-pfälzischen Kraftfahrzeugindustrie auszahlten, entfielen annähernd 47% der Entgelte auf die Betriebe der Teile- und Zubehörproduktion.

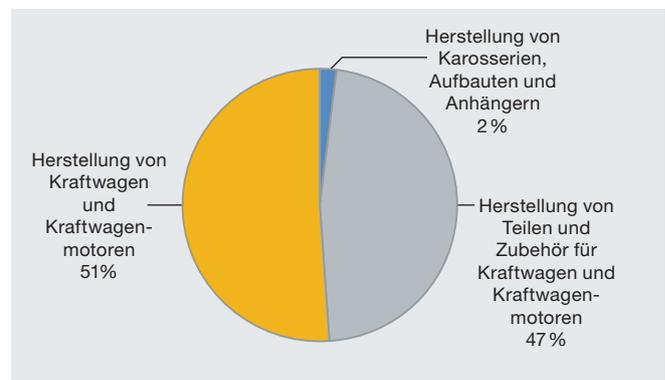
Überdurchschnittliches Umsatzplus gab Einkommensimpulse

Die Ausrichtung des rheinland-pfälzischen verarbeitenden Gewerbes auf Auslandsmärkte wird nicht zuletzt von der expansiven Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie mitgeprägt, die deutlich mehr als 50% ihres Umsatzes im Ausland erzielt. Die Exportquote des verarbeitenden Gewerbes erreichte im Jahr 2004 einen Durchschnittswert von lediglich knapp 46%.

Lukrative Auslandsmärkte in der Europäischen Union und im Nahen Osten

## S 2

### Bruttolöhne und -gehälter in der Kraftfahrzeugindustrie 2004 nach Wirtschaftszweigen



S 3

## Umsatz je Beschäftigten des verarbeitenden Gewerbes 2003 nach ausgewählten Wirtschaftszweigen



Die Exporte der rheinland-pfälzischen Kraftfahrzeugindustrie gehen in erster Linie nach Frankreich, Großbritannien, Spanien und Italien. Speziell im Nutzfahrzeugsegment spielen im außereuropäischen Raum neben Südafrika auch die nahöstlichen Länder Iran, Kuwait, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate eine große Rolle. Importseitig dominieren die Handelsbeziehungen mit französischen Geschäftspartnern. Osteuropäische Länder wie Ungarn oder Polen gewinnen allerdings an Bedeutung, vor allem bei Importen von Fahrgestellen, Motoren und Kraftfahrzeugteilen.

### Kennziffern geben Einblick in Produktivität und Lohnstückkosten

Aus den Ergebnissen des Monatsberichts im verarbeitenden Gewerbe lassen sich näherungsweise Aussagen über die Produktivität der einzelnen Industriebranchen ableiten, indem der Umsatz in Relation zu den Beschäftigten gesetzt wird. Diese Pro-

duktivitätskennziffer (die anders als in der Fachliteratur keine rein mengenmäßige Relation darstellt und zudem nicht um die Vorleistungen bereinigt ist) lag im Jahr 2003 in der Kraftfahrzeugindustrie bei 317 794 Euro, verglichen mit 217 536 Euro im Durchschnitt des verarbeitenden Gewerbes. Sie wurde 2004 weiter gesteigert und konnte damit seit dem Jahr 2000 um rund ein Sechstel angehoben werden. Diese Entwicklung entspricht zwar dem Durchschnitt des gesamten verarbeitenden Gewerbes, fand jedoch auf deutlich höherem Niveau statt.

Die Lohnstückkosten, gemeinhin als Relation der Arbeitskosten zur Wirtschaftsleistung einer Branche definiert und hier vereinfacht als Relation der Bruttoentgelte am Umsatz ermittelt, stellen einen wichtigen Indikator zur Charakterisierung der Effizienz der Wirtschaft dar. Eine niedrige Messziffer spricht für eine hohe Konkurrenzfähigkeit der Betriebe.

Auch aus diesem Blickwinkel schneidet die Kraftfahrzeugindustrie recht gut ab: Sie wies 2003 eine Relation der Bruttoentgelte am Umsatz von 12,7% aus; im Jahr 2004 ist die Kennzahl unter die 12%-Marke gesunken. Für das gesamte verarbeitende Gewerbe ergaben sich indes Werte von 17% bzw. 16% für die Jahre 2003 und 2004. Im Vergleich zur Kraftfahrzeugindustrie in Deutschland schneidet die Branche in Rheinland-Pfalz damit besonders gut ab. Deutschlandweit wurde eine Relation der Bruttoentgelte am Umsatz im Jahr 2003 in Höhe von 14% und 2004 in Höhe von 13% ausgewiesen.

Relation der Bruttolöhne und -gehälter am Umsatz sinkt

Produktivität steigt auf hohem Niveau weiter an

Rainer Klein, Diplom-Ökonom, leitet das Referat Produzierendes Gewerbe.