ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Beer, Siegfried

Article

Branchenskizze: Ostdeutsche Kraftfahrzeugproduktion

Wirtschaft im Wandel

Provided in Cooperation with:
Halle Institute for Economic Research (IWH) – Member of the Leibniz Association

Suggested Citation: Beer, Siegfried (1999) : Branchenskizze: Ostdeutsche Kraftfahrzeugproduktion, Wirtschaft im Wandel, ISSN 2194-2129, Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH), Halle (Saale), Vol. 5, Iss. 9-10, pp. 36-37

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/142982

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Branchenskizze: Ostdeutsche Kraftfahrzeugproduktion

In Ostdeutschland gehört die Kraftfahrzeugproduktion (Kraftwagen- und -teileproduktion) zu den Industriebranchen mit der größten Wachstumsdynamik nach der Wende. Die frühzeitige Privatisierung, der Zufluß von Kapital und Know-how durch westdeutsche und ausländische Investoren sowie die seit 1994 wieder gestiegene Nachfrage nach Automobilen bewirkten, daß die Umstrukturierung in dieser Branche relativ gut vorangekommen ist.

Die Voraussetzungen für den Start in die Marktwirtschaft waren auch für die Betriebe des Kraftfahrzeugbaus alles andere als rosig; überwiegend veraltete Produkte bestimmten das Erzeugnisprogramm, der Kapitalstock war in weiten Teilen unmodern und verschlissen, die Fertigungstiefe sowie der Personalbestand waren sehr hoch. Die unmittelbare Folge der Marktöffnung waren tiefe Produktionseinschnitte und das gänzliche Auslaufen nicht mehr nachgefragter Produkte wie der Pkw-Modelle „Trabant“ und „Wartburg“. Die Umstrukturierung und der Neuaufbau der Kraftfahrzeugproduktion kamen insbesondere durch die frühzeitige Zusammenarbeit mit großen Automobilherstellern in Gang. Dabei konnte teilweise auf Geschäftsbeziehungen aufgebaut werden, die bereits zu DDR-Zeiten existierten (z. B. mit der Volkswagen AG). Für den weiteren Fortgang waren vor allem die Entscheidungen zum Bau neuer Autowerke in Mosel bei Zwickau und in Eisenach maßgeblich – Regionen mit einer langjährigen Tradition im Automobilbau, in denen u. a. fachlich gut ausgebildete Arbeitskräfte vorhanden waren.

Von 1991 bis 1998 wurden – nach Daten des ifo Institutes – insgesamt 7,0 bis 7,5 Mrd. DM in die Restrukturierung und den Neuaufbau der ostdeutschen Kraftfahrzeugproduktion investiert; davon rund 3,5 Mrd. DM in die neuen Werke in Mosel und Chemnitz (Motorenfertigung) und etwa 1,4 Mrd. DM in das neue Werk in Eisenach. Ostdeutschland ist dadurch heute einer der modernsten Standorte der Pkw-Produktion in Europa.

Durch die kräftige Investitionstätigkeit, Einführung moderner Produktionskonzepte u. a. hat sich die Produktion der ostdeutschen Kraftfahrzeugindustrie um etwa das 5,4fache im Zeitraum von 1991 bis 1998 erhöht. Ein noch höheres Produktionswachstum erreichten lediglich die Hersteller von Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräten und -einrichtungen. Der Umsatz (ohne Umsatzsteuer) stieg 1998 auf rund 14 Mrd. DM (vgl. Tabelle) und lag damit bei knapp einem Zehntel des gesamten Umsatzes der ostdeutschen Industrie. Gegenüber 1997 wurde ein Umsatzsprung um etwa die Hälfte realisiert; er resultierte vor allem aus der Inbetriebnahme neuer Fertigungseinheiten (Lackiererei, Fahrzeugendmontagelinien) im VW-Werk in Mosel. Dort wurde die Pkw-Produktion von 110.000 Stück (1997) auf 260.000 Stück (1998) gesteigert. 1998 wurden in Ostdeutschland insgesamt 435.000 Pkw produziert, das waren 8,1 vH der Inlandsproduktion der deutschen Hersteller.

Über 40 vH des Umsatzes der Kraftwagenproduktion, bei Kraftwagen und Kraftwagenmotoren sogar 58 vH, wurden im Ausland realisiert. Damit ist die Kraftfahrzeugindustrie – wie in Westdeutschland – die exportintensivste Branche in Ostdeutschland geworden. Mehr als ein Fünftel der Exporte der ostdeutschen Industrie im Jahr 1998 stammten aus dieser Branche, was freilich auch unter dem Aspekt der noch schwach entwickelten Exportkraft der Unternehmen vieler Zweige des Verarbeitenden Gewerbes zu sehen ist.

Der kräftige Anstieg der Automobilproduktion hat 1998 zu einer deutlichen Ausweitung der Beschäftigung geführt. Die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich gegenüber 1997 um nahezu ein Fünftel auf rund 28.000; unter Einbeziehung der Kleinbetriebe bis 19 Beschäftigte auf ca. 29.300. Der Anteil der in dieser Branche Tätigen am Verarbeitenden Gewerbe (rund 5 vH) ist damit höher als zu DDR-Zeiten (ca. 4 vH). Allerdings bestehen erhebliche Größenunterschiede gegenüber Westdeutschland. Während im Osten 19 Personen je 10.000 Einwohner 1998 in der Kraftfahrzeugproduktion tätig waren, waren es im Westen 107, also fast sechsmal soviel.

In der Produktivität und Rentabilität lassen sich für die Unternehmen der gesamten Branche bis 1996 – nur bis dahin stehen amtliche Daten zur Verfügung – noch deutliche Rückstände gegenüber Westdeutschland ausmachen. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in den vergangenen zwei Jahren (hohe Produktionszuwächse, moderater Lohnkostenanstieg) dürfte sich jedoch die Situation inzwischen deutlich verbessert haben, zumal die Unternehmen, die Kraftwagen und Kraftwagenmotore herstellen, bereits 1996 eine höhere Produktivität und bessere Ertragslage aufwiesen als die in Westdeutschland (vgl. Tabelle/kursiv).

Siegfried Beer sbr@iwh.uni-halle.de

Tabelle:
Der ostdeutsche Kraftfahrzeugbau (einschl. -teileproduktion)[a] 1995 bis 1998 in amtlichen Daten

			ME	1995	1996	1997[b]	1998[b]
I.	**Ausgewählte Kenndaten**						
1.	Betriebe		Anzahl	183	165	159	159
2.	Beschäftigte[c]		1.000 Pers.	23,2	22,0	23,5	28,1
3.	Produktionsindex (1995=100)		Punkte	100,0	98,8	114,1	168,3
4.	Umsatz insgesamt[d]		Mio. DM	7.963	7.840	9.209	13.945
4.1.	Inlandsumsatz[d]		Mio. DM	.	.	.	8.065
4.2.	Auslandsumsatz[d]		Mio. DM	.	.	.	5.881
	Exportquote		*vH*	.	.	.	*42,2*
5.	Bruttowertschöpfung[e]*		Mio. DM	1.618	1.510	.	.
	Vorleistungsquote *		*vH*	*78,9*	*80,5*	.	.
6.	Bruttoanlageinvestitionen		Mrd. DM	0,43	0,98	.	.
II.	**Produktionssparten mit hohen Umsatzanteilen:**						
	- Kraftwagen u. Kraftwagenmotore		vH	59,3	58,4	33,0	66,4
	- Teile u.ä. f. Kraftwagen und deren Motore		vH	23,5	25,8	28,5	26,5
III.	**Anteile am Verarbeitenden Gewerbe[f] :**						
	Beschäftigte		vH	4,0	3,9	4,2	5,0
	Umsatz		vH	6,6	6,2	6,6	9,1
	Auslandsumsatz		vH	.	.	.	20,9
	Bruttowertschöpfung		vH	4,8	4,4	.	.
	Bruttoanlageinvestitionen		vH	2,9	6,6	.	.
IV.	**Ost(a)-West(b)-Vergleichsdaten:**						
1.	Arbeitsproduktivität[g] *	(a)	1.000 DM	74,8	71,9	.	.
		(b)	1.000 DM	112,0	112,6	.	.
	darunter in der Kraftwagen-	*(a)*	*1.000 DM*	*124,4*	*124,4*	.	.
	und -motorenproduktion	*(b)*		*119,0*	*119,9*	.	.
2.	Anteil der Kosten am Bruttoproduktionswert[d]*	a)	vH	102,0	103,8	.	.
		(b)	vH	100,1	100,4	.	.
	darunter in der Kraftwagen-	*(a)*	*vH*	*96,4*	*97,3*	.	.
	und -motorenproduktion	*(b)*	*vH*	*100,3*	*100,6*	.	.
3.	Lohnstückkosten[h]*	(a)	vH	58,6	65,3	.	.
		(b)	vH	64,7	66,9	.	.
4.	Löhne und Gehälter je Beschäftigten	(a)	1.000 DM	44,0	47,1	49,1	51,1
		(b)	1.000 DM	72,8	75,9	76,4	78,1
5.	Bruttoanlageinvestitionen je Beschäftigten[i]	(a)	1.000 DM	18,7	44,3	29,9	.
		(b)	1.000 DM	16,7	20,4	24,5	.

[a] Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 1993 (WZ 93); Betriebe von Unternehmen mit 20 Beschäftigten und mehr, außer: * Unternehmen mit 20 Beschäftigten und mehr. – [b] Um Handwerksbetriebe erweiterterter Betriebskreis. – [c] Einschließlich tätiger Inhaber und mithelfender Familienangehöriger. – [d] Ohne Umsatzsteuer. – [e] Unbereinigt, in jeweiligen Preisen. – [f] Ohne Verlagsgewerbe und ohne Recyclinggewerbe. – [g] Bruttowertschöpfung (unbereinigt), in jeweiligen Preisen, je Beschäftigten. – [h] Bruttoeinkommen aus unselbständiger Arbeit in Relation zur Bruttowertschöpfung (unbereinigt), in jeweiligen Preisen, je Beschäftigten. – [i] Beschäftigtenzahl, Stand: September des jeweiligen Jahres.

Quelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des IWH.