ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Jannsen, Nils

Article

Zur Bedeutung der Automobilproduktion für den Konjunkturverlauf

IfW-Box, No. 2019.4

Provided in Cooperation with:
Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Jannsen, Nils (2019) : Zur Bedeutung der Automobilproduktion für den Konjunkturverlauf, IfW-Box, No. 2019.4, Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiel

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/201183

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

IfW-Box 2019.4

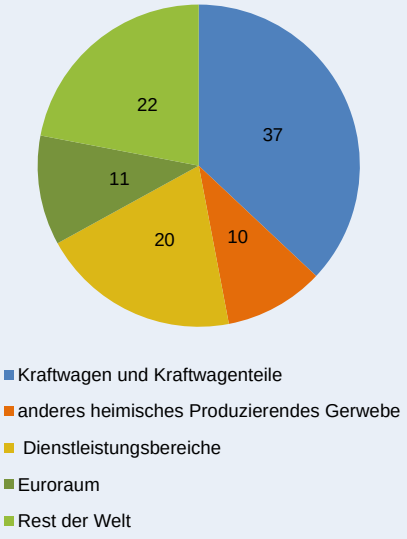
Zur Bedeutung der Automobilproduktion für den Konjunkturverlauf

Nils Jannsen

Die Automobilproduktion ist im dritten Quartal des vergangenen Jahres deutlich zurückgegangen. Dieser Rückgang ist auf die Probleme der deutschen Automobilhersteller bei der Umstellung auf den neuen WLTP-Standard zurückzuführen (Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2018: Kasten 2.3; Jannsen und Kallweit 2018). Da viele Modellvarianten nicht rechtzeitig das neue Prüfverfahren durchlaufen konnten, drosselten die Hersteller ihre Produktion. Freilich handelt es sich bei diesen Problemen um eine temporäre Produktionsbehinderung, so dass man erwarten könnte, dass sich die Produktion rasch wieder erholt und – sofern ausreichend Kapazitätsreserven bestehen – die zwischenzeitlichen Produktionsausfälle nachgeholt werden. Die andauernde Schwächephase bei der Automobilproduktion sowie die eingetrübten konjunkturellen Aussichten haben jedoch Sorgen genährt, dass die Erholung schwächer ausfallen könnte, als noch vor einigen Monaten absehbar war. Aufgrund der großen Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Wirtschaft sind diese Zusammenhänge zentral für die Einschätzung der konjunkturellen Grundtendenz in Deutschland.

Nach dem deutlichen Rückgang im Juli lag die Produktion im Wirtschaftsbereich „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ im dritten Quartal des vergangenen Jahres um 8 Prozent unterhalb des durchschnittlichen Niveaus vom Vorquartal. Allein dadurch ist das Bruttoinlandsprodukt im dritten Quartal (bei einem Anteil an der gesamten Bruttowertschöpfung von 4,7 Prozent) wohl um etwa 0,35 Prozent gedrückt worden.[a] Zudem dürfte der Rückgang aufgrund von Produktionsverflechtungen auch auf andere Wirtschaftsbereiche im In- und Ausland ausgestrahlt haben. So werden gemäß den Input/Output-Verflechtungen für ein im Wirtschaftsbereich Kraftwagen und Kraftwagenteile hergestelltes Endprodukt etwa 37 Prozent der Bruttowertschöpfung in diesem Bereich selbst geleistet (Abbildung 1). Etwa 30 Prozent der Bruttowertschöpfung werden in anderen heimischen Wirtschaftszweigen erbracht, wobei knapp 10 Prozent auf andere Zweige des Produzierenden Gewerbes entfallen. Schließlich wird etwa ein Drittel der Bruttowertschöpfung im Ausland geleistet, mit einem Anteil des Euroraums von reichlich 11 Prozent. Demnach könnte das Bruttoinlandsprodukt im dritten Quartal über die Produktionsverflechtungen mit anderen inländischen Wirtschaftsbereichen zusätzlich noch einmal um etwa 0,3 Prozent gedrückt worden sein. Es ist allerdings ungewiss, ob sich diese Produktionsrückgänge insbesondere in den Dienstleistungsbereichen in vollem Umfang materialisiert haben, da bekannt war, dass der Produktionseinbruch eine temporäre Ursache hatte.

Abbildung 1:
Bruttowertschöpfungsanteile für Endprodukte des Wirtschaftsbereichs Kraftwagen und Kraftwagenteile



In Prozent.

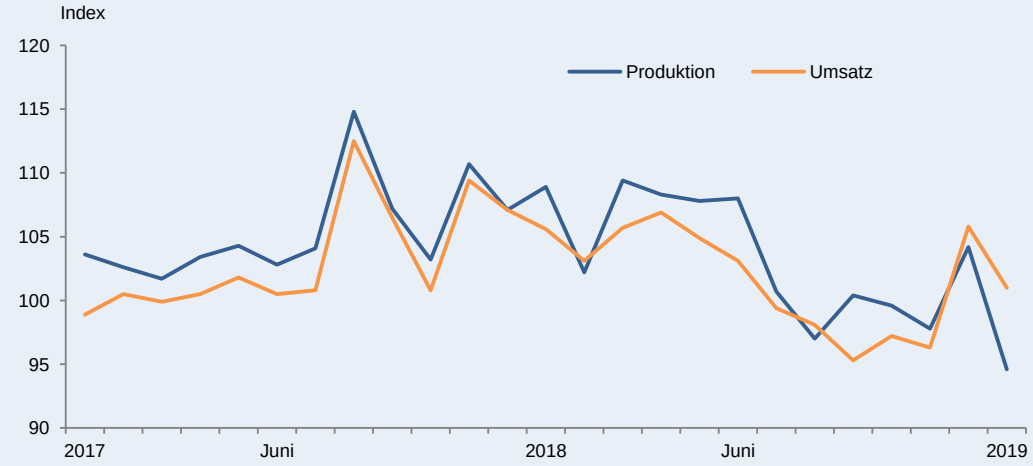
Quelle: World Input Output Tabellen für das Jahr 2014; eigene Berechnungen.

Eine so wie von uns in der vorausgegangenen Prognose erwartete nachhaltige Erholung hat sich bislang noch nicht eingestellt (Abbildung 2). Zwar stieg die Produktion im Dezember kräftig an und näherte sich damit erstmals wieder dem zur Mitte des vergangenen Jahres verzeichneten Niveau an. Allerdings ging sie im Januar wieder deutlich zurück. Eine Ursache für die recht spät einsetzende Erholung der Produktion könnte sein, dass die Hersteller den Absatz zunächst aus ihren Lägern bedient haben. Dies könnte insbesondere dann sichtbare Auswirkungen auf die Produktion gehabt haben, wenn die Hersteller die Produktion im vergangenen Jahr zunächst nicht entsprechend der Absatzrückgänge zurückgefahren haben und so unerwünscht ihre Lagerbestände kräftig gestiegen sind. In der Tat hat sich der Anteil der Pkw-Hersteller, die in Befragungen ihre derzeitigen Lagerbestände als zu hoch beurteilen, seit September

Ademmer, M., J. Boysen-Hogrefe, S. Fiedler, D. Groll, N. Jannsen, S. Kooths und G. Potjagailo (2019). Deutsche Konjunktur kühlt ab. Kieler Konjunkturberichte 53 (2019|Q1). Institut für Weltwirtschaft, Kiel (Kasten 2: 11–13).

spürbar erhöht und lag im Durchschnitt des vierten Quartals deutlich über den in den Vorquartalen verzeichneten Werten. Allerdings sind die Unternehmensbefragungen wohl nur eine grobe Richtschnur für die tatsächliche Lagerentwicklung. Zudem haben sich Produktion und Umsätze von Kraftwagen und Kraftwagenteilen seit Mitte des vergangenen Jahres recht ähnlich entwickelt, was eher auf geringe Schwankungen bei den Lägern hindeutet.

Abbildung 2:
Produktion und Umsatz im Bereich Kraftwagen und Kraftwagenteile 2017–2019



Monatsdaten; saison-, kalender- und preisbereinigt.

Quelle: Statistisches Bundesamt, *Indizes der Produktion und des Umsatzes im Verarbeitenden Gewerbe*.

Für den weiteren Verlauf stellt sich die Frage, ob sich die Produktion wieder ihrem zuvor verzeichneten Trend annähert und ob es zu nennenswerten Nachholeffekten der zwischenzeitlich ausgefallenen Produktion kommt. So haben sich zuletzt Sorgen gemehrt, dass die deutschen Automobilhersteller unter einem merklichen Vertrauensverlust leiden („Abgasaffäre“) oder sich die Automobilkonjunktur generell abgeschwächt haben könnte, so dass der zugrundeliegende Produktionstrend mittlerweile deutlich niedriger zu veranschlagen sei als noch zur Mitte des vergangenen Jahres. Gegen einen Vertrauensverlust spricht allerdings, dass sich die Zulassungen von Pkw heimischer Produzenten nicht systematisch schwächer entwickelt haben als die ausländischer Anbieter (Deutsche Bundesbank 2019). Auch war der Anteil von Dieselfahrzeugen an den gesamten Neuzulassungen im Verlauf des vergangenen Jahres zumindest in Deutschland nicht mehr rückläufig, so dass von dieser Seite die Absatzaussichten in den vergangenen Monaten offenbar nicht spürbar belastet worden sind. Allerdings haben die deutschen Automobilhersteller ihre Produktion zuletzt offenbar relativ stärker in ausländischen Produktionsstätten ausgeweitet (VDA 2019). Zwar wäre selbst dann, wenn sich diese Tendenz fortsetzt, mit einer deutlichen Erholung der Produktion von dem im Januar verzeichneten Produktionsniveau zu rechnen. Jedoch dürfte dadurch die Produktion im Prognosezeitraum gedämpft werden.

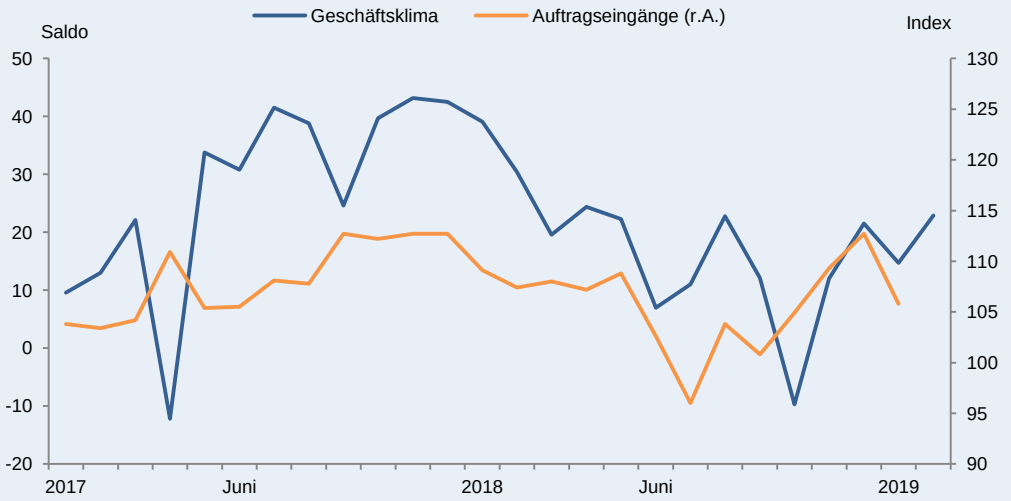
Die Unternehmenszuversicht von Automobilherstellern unterlag Umfragen zufolge in den vergangenen Monaten teils erheblichen Schwankungen. Insgesamt beurteilten die deutschen Automobilhersteller ihre Geschäftsaussichten zuletzt wieder recht günstig, ohne dabei allerdings das außergewöhnlich hohe Niveau von vor etwa einem Jahr zu erreichen (Abbildung 3). Zwar haben sich die Exporterwartungen der Pkw-Hersteller zuletzt eingetrübt, gleichwohl planen sie, ihre Produktion in den kommenden Monaten deutlich auszuweiten. Die Auftragseingänge sind seit Juli wieder spürbar gestiegen, auch wenn es im Januar zu einem Rücksetzer kam. Insgesamt sprechen die Frühindikatoren dafür, dass die Absatzaussichten für die deutschen Automobilhersteller zwar weiterhin aufwärts gerichtet sind, sich aber etwas eingetrübt haben.

Eine Möglichkeit, den quantitativen Einfluss der Probleme mit dem neuen WLTP-Standard abzuschätzen, ist ein Vergleich der Produktionsentwicklung mit anderen Ländern. Dafür ziehen wir die Automobilproduktion in knapp 20 OECD-Ländern heran und bilden daraus einen sogenannten synthetischen Doppelgänger für die Produktion in Deutschland (Ademmer et al. 2019: Kasten 2). Es zeigt sich, dass die Produktion des synthetischen Doppelgängers im dritten Quartal deutlich weniger gesunken ist als in Deutschland. Darüber hinaus erholte sich im vierten Quartal die Produktion beim Doppelgänger stärker und lag merklich über dem zweiten Quartal. Insgesamt lag das Niveau der Automobilproduktion in Deutschland Ende 2018 um knapp 9 Prozent unterhalb der des synthetischen Doppelgängers. Dies spricht

dafür, dass der Produktionseinbruch in Deutschland im Wesentlichen auf die Probleme mit dem neuen WLTP-Standard zurückzuführen ist. Ein Grund dafür, warum das neue Prüfverfahren in Deutschland offenbar zu deutlich größeren Problemen als in vielen anderen Ländern, in denen es zeitgleich bindend wurde, geführt hat, könnte in der recht großen Modellvielfalt der deutschen Produzenten liegen, durch die der Prüfaufwand um ein Vielfaches größer war.

Alles in allem gehen wir davon aus, dass sich die Automobilproduktion in Deutschland im Verlauf des ersten Halbjahres vom Einbruch des vergangenen Jahres erholen wird. Zwar ist sie im Januar noch einmal deutlich gesunken. Die vorliegenden Produktionszahlen des Verbands der deutschen Automobilindustrie sprechen jedoch dafür, dass die Pkw-Produktion bereits im Februar wieder spürbar anziehen wird. Eine große Dynamik wird die Produktion im Verlauf des Jahres aber wohl nicht entfalten, da sich das konjunkturelle Umfeld mittlerweile eingetrübt hat. Mit umfangreichen Nachholeffekten bezüglich der im vergangenen Jahr ausgefallen Produktion rechnen wir vor diesem Hintergrund derzeit nicht, zumal sich die Auftragsreichweite bei Kfz-Herstellern ausweislich der Angaben des Statistischen Bundesamts nur leicht erhöht hat und die Unternehmen ihren Auftragsbestand derzeit nicht als ungewöhnlich hoch bewerten.

Abbildung 3:
Geschäftsaussichten und Auftragseingänge in der Automobilbranche 2017–2019



Monatsdaten; saisonbereinigt; Auftragseingang: preisbereinigt.

Quelle: Deutsche Bundesbank, *Saisonbereinigte Wirtschaftszahlen;* ifo, Konjunkturperspektiven.

[a]Der Rückgang der Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe im dritten Quartal in Höhe von 1,6 Prozent lässt sich rechnerisch vollständig durch den Produktionsrückgang bei Kraftwagen und Kraftwagenteilen erklären.

Literatur

Ademmer, M., J. Boysen-Hogrefe, S. Fiedler, D. Groll, N. Jannsen, S. Kooths und G. Potjagailo (2019). Deutsche Konjunktur kühlt ab. Kieler Konjunkturberichte 53 (2019|Q1). Institut für Weltwirtschaft, Kiel. Via Internet (18.3.2019) <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/kieler-konjunkturberichte/2019/deutsche-konjunktur-kuehlt-ab-0/>.

Jannsen, N., und M. Kallweit (2018). Auswirkungen des neuen WLTP-Prüfverfahrens. *Wirtschaftsdienst* 98 (11): 831-832.

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2018). Aufschwung verliert an Fahrt – Weltwirtschaftliches Klima wird rauer. Gemeinschaftsdiagnose im Herbst 2018. Essen.

VDA (Verband der Automobilindustrie) (2019). Mattes: Deutsche Hersteller zeigen viele Innovationen in Genf. Pressemitteilung vom 2. März. Via Internet (5.3.2019) <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20190304-Mattes-Deutsche-Hersteller-zeigen-viele-Innovationen-in-Genf-.html>.