

»» Personenkraftwagen dominieren deutschen Außenhandel



Nr. 149, 26. Oktober 2017

Autorin: Dr. Katrin Ullrich, Telefon 069 7431-9791, katrin.ullrich@kfw.de

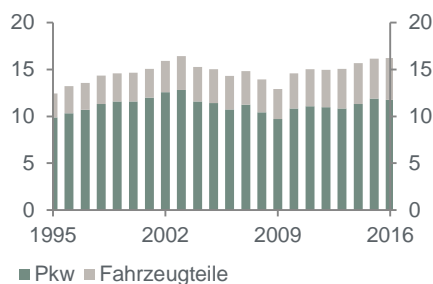
Deutschland zeichnet sich durch eine starke Position im internationalen Handel aus. Dazu tragen auch die günstigen Rahmenbedingungen bei, die sich in Platz 9 des Enabling Trade Index des World Economic Forums widerspiegeln. Vergleichsweise schlecht fällt allerdings die Bewertung des Zugangs zum deutschen Markt wegen der hohen Komplexität der Importzölle aus. Letzteres betrifft alle Mitglieder des EU-Binnenmarktes und wird aus dem Gemeinsamen Zolltarif für Warenimporte aus Drittstaaten gespeist.

Exportschlager Personenkraftwagen

Wären alle 255 Warengruppen gleich stark an der Ausfuhr beteiligt, würde sich für jede Gruppe ein Anteil von 0,4 % ergeben. Personenkraftwagen (Pkw) erreichen 2016 weit überdurchschnittliche knapp 12 % an der Warenausfuhr in Preisen des Jahres 2010. Die nächste Warengruppe sind Teile und Zubehör für Kraftfahrzeuge, die mit einem Anteil von 4,6 % schon einen deutlichen Abstand zum Erstplatzierten aufweisen. Die Exportorientierung der Automobilindustrie ist entsprechend stark: Von den im Jahr 2016 in Deutschland produzierten 5,7 Mio. Pkw wurden gut drei Viertel exportiert. Die Dominanz von Pkw und Fahrzeugteilen ist nicht neu. Die beiden Gütergruppen wiesen schon im Jahr 1995 mit knapp 10 und 2,6 % die höchsten Anteile auf.

Grafik 1: Warenausfuhr

Anteile in Prozent, konstante Preise von 2010



Quellen: Statistisches Bundesamt, UNCTAD, eigene Berechnungen.

Pkw dominieren auch die Einfuhr

Die deutsche Ausfuhr ist vergleichsweise stark auf einzelne Gütergruppen konzentriert, auch im Vergleich zu den Industrieländern insgesamt; bei der Einfuhr hingegen ist der Konzentrationsgrad vergleichbar. Aber auch die Einfuhr wird aktuell durch Pkw dominiert, ihr Anteil ist mit 5 % im Jahr 2016 an den Importen (in Preisen des Jahres 2010) ebenfalls weit überdurchschnittlich. Im Gegensatz zu den Rohölimporten, die seit 1995 deutlich an Bedeutung für die Einfuhr eingebüßt haben, konnten sie seit 2010 wieder Anteile zulegen. Kraftfahrzeugteile hingegen haben über den gesamten Zeitraum anteilmäßig zulegen können.

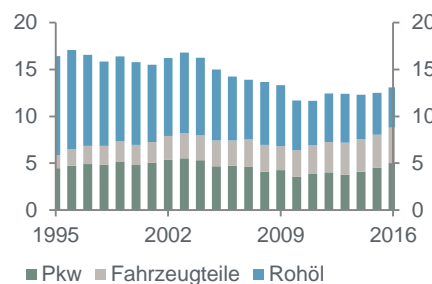
Für Pkw ergibt sich ein Exportüberschuss von fast 3 % des BIP im Jahr 2016. Ein Überschuss wurde auch schon im Jahr 1995 erzielt (rd. 1 % des BIP), der sich bis zur globalen Wirtschaftskrise kontinuierlich ausweitete und danach tendenziell stagnierte.

Export beruht überwiegend auf heimischer Wertschöpfung

Im Zuge der Globalisierung haben internationale Wertschöpfungsketten und die damit einhergehende Spezialisierung an Bedeutung gewonnen. Für den ökonomischen Nutzen aus der internationalen Arbeitsteilung ist mittlerweile weniger ausschlaggebend, welche Güter exportiert werden.

Grafik 2: Wareneinfuhr

Anteile in Prozent, konstante Preise von 2010



Quellen: Statistisches Bundesamt, UNCTAD, eigene Berechnungen.

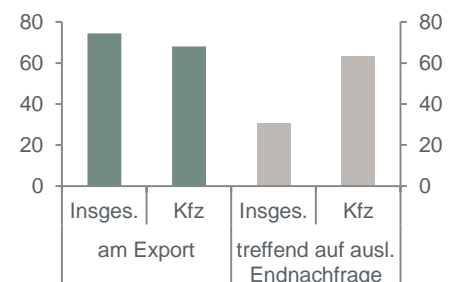
Wichtiger sind die Tätigkeiten und damit die Wertschöpfung, die in einem Land für den Export durchgeführt werden. Der Anteil heimischer Wertschöpfung an den Exporten ist für Deutschland wie für die OECD und die EU-28 tendenziell rückläufig und lag 2011 (letzter verfügbarer Wert) bei 74 % (OECD: 76 %, EU-28: 72 %).

Für die Automobilindustrie fällt zwar der heimische Wertschöpfungsanteil an den Exporten mit 68 % niedriger aus, da sie am Ende der Wertschöpfungskette steht und entsprechend umfangreiche Vorleistungen aus dem Ausland bezieht. Gleichzeitig treffen die Endprodukte direkt auf die Endnachfrage, sodass der heimische Wertschöpfungsanteil, der auf eine ausländische Endnachfrage trifft, mit 63 % überdurchschnittlich hoch ist. Der Industriezweig ist damit nochmals deutlich stärker von der Nachfrage und damit der Konjunktur im Ausland abhängig als die deutsche Wirtschaft mit ihrem hohen Offenheitsgrad insgesamt.

Durch die globalen Wertschöpfungsketten werden die Volkswirtschaften zunehmend voneinander abhängig. Von den Unternehmen verlangt dies, flexible und gleichzeitig robuste Wertschöpfungsketten aufzubauen, um mit unerwarteten Störungen in den Lieferbeziehungen umgehen zu können. ■

Grafik 3: Heimische Wertschöpfung

Anteil der heimischen Wertschöpfung in Prozent, für das Jahr 2011.



Quelle: OECD, eigene Berechnungen.