

Kasten 1

Gesamtwirtschaftliche Wertschöpfungseffekte des Rückgangs der Kfz-Produktion

Die Produktion in der Kfz-Branche lag in den ersten zehn Monaten des Jahres 2019 um 11,1% unter dem Stand im Vorjahreszeitraum. Auf das gesamte Jahr 2019 bezogen würde dies eine Verringerung des Produktionswertes im Bereich Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen um 40,0 Mrd. Euro bzw. eine Verringerung der Bruttowertschöpfung um 11,0 Mrd. Euro bedeuten.

Der negative gesamtwirtschaftliche Produktionseffekt ist allerdings höher, da der Rückgang der Kfz-Produktion zu einer Verringerung der Vorleistungskäufe aus anderen Branchen führt. Damit könnte die Produktion in den betroffenen Branchen schrumpfen. Bezieht man die über den Vorleistungsbezug induzierten Effekte mit ein, so dürfte der Rückgang der Produktion im Kfz-Gewerbe zu einer Verringerung der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung in Höhe von 20,5 Mrd. Euro führen.^{K1} Das bedeutet, dass im Jahr 2019 die gesamtwirtschaftliche Bruttowertschöpfung um etwa knapp 0,1% höher wäre, wenn es nicht zu dem Rückgang der Kfz-Produktion und der damit verbundenen Verringerung von Vorleistungskäufen gekommen wäre.

In Tabelle K1 sind die Produktionsbereiche angegeben, deren Bruttowertschöpfung infolge des Rückgangs der Kfz-Produktion relativ am stärksten zurückgehen.

Tabelle K1:

Effekte des Rückgangs der Kfz-Produktion auf die Bruttowertschöpfung in ausgewählten Wirtschaftsbereichen

	Absoluter Effekt ¹ in Mio. EUR	Relativer Effekt ² in %
Kraftwagen und Kraftwagenteile	-11 020	-12,2
Gießereierzeugnisse	-350	-5,4
Handelsleistungen mit Kfz; Instandhaltung und Reparatur an Kfz	-1 010	-1,8
Gummi- und Kunststoffwaren	-410	-1,7
Metallerzeugnisse	-890	-1,7
Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	-500	-1,6
Roheisen, Stahl, Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen u. Stahl	-140	-1,5
Reparatur, Instandhaltung u. Installation v. Maschinen u. Ausrüstungen	-270	-1,4

¹ Absolute Veränderung der Bruttowertschöpfung infolge des Rückgangs der Kfz-Produktion. – ² Anteil der Veränderung der Bruttowertschöpfung infolge des Rückgangs der Kfz-Produktion an der Bruttowertschöpfung des jeweiligen Wirtschaftsbereichs.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des IWH.

Zu beachten ist, dass hier nur die Effekte über den Vorleistungsbezug erfasst werden. Dabei sind die Effekte des Rückgangs der Kfz-Produktion über den Vorleistungsbezug (z. B. Kauf von Ersatzteilen, Reparaturleistungen) im Maschinenbau nicht sehr hoch: Die Bruttowertschöpfung dürfte dadurch in diesem Bereich nur um 260 Mio. Euro bzw. 0,3% sinken. Darüber hinaus hat der Rückgang der Kfz-Produktion auch Konsequenzen für den Kauf von kompletten Maschinen und Ausrüstungen durch die Kfz-Branche. Hierbei handelt es sich allerdings um Investitionen und nicht um Vorleistungen. Der Erwerb von Investitionsgütern wird in der Input-Output-Tabelle nicht einzelnen Wirtschaftsbereichen zugeordnet. Die negativen Effekte der geringeren Investitionsgüterkäufe durch die Kfz-Branche dürften für den Maschinenbau deutlich höher sein als die Effekte, die durch geringere Vorleistungskäufe hervorgerufen werden.

^{K1} Die Berechnungen basieren auf der Input-Output-Tabelle für das Jahr 2015. Dabei wird der Produktionswert im Bereich Kraftwagen und Kraftwagenteile bis 2017 mit Angaben zum Produktionswert des Statistischen Bundesamtes, Fachserie 18, Reihe 1.4 und für den Zeitraum danach mit dem Produktionsindex fortgeschrieben. Mit dem offenen statischen Input-Output-Modell werden für das Jahr 2019 die totalen – d. h. die direkten und die über den Vorleistungskreislauf induzierten indirekten – Effekte auf die Produktionswerte in allen Wirtschaftsbereichen berechnet. Aus diesen werden die Wertschöpfungseffekte abgeleitet. Zur Methode vgl. Miller, R. E., Blair, P. D., 2009. Input-Output Analysis. Foundations and Extensions, 2nd Edition. Cambridge University Press, New York and Cambridge, 283 f.