

*Anastasia Gluschtschevska,
Aspirantin,
Institut für internationale Beziehungen,
Kiewer Nationale Taras-Schewtschenko-Universität*

Die strukturellen Post-Krise Veränderungen in der globalen Wertschöpfungskette der transnationalen Unternehmen deutscher Automobilindustrie

Stichwörter: *das transnationale Unternehmen, internationale Produktion, die globale Wertschöpfungskette, die geografische Streuung, der Export (die Ausfuhr), die Automobilindustrie, Deutschland, die Weltwirtschaftskrise.*

Zusammenfassung. *Dieser Beitrag untersucht die wichtigsten globalen Post-Krise Änderungen der Rekonfiguration der Wertschöpfungskette der transnationalen Unternehmen deutscher Automobilindustrie nach der globalen Wirtschaftskrise. Die Autorin kommt zur Schluss, dass die Produktionorganisation der transnationalen Unternehmen deutscher Automobilindustrie eine regionale Natur hat und um mögliche Absatzmärkte lokalisiert ist. So ist die geografische Streuung der internationalen Produktionssysteme von TNU der deutschen Automobilindustrie mit der deutschen Exportstruktur identisch, die zunehmend nach Osteuropa, Regionen Asiens (China, Indien) und Lateinamerikas (Mexiko).*

Globale Wertschöpfungskette ist ein spezieller Parameter des internationalen Produktionssystems der transnationalen Unternehmen (TNU), der eine organisierte und geordnete Tätigkeit der Erstellung und Pflege der Wertschöpfung aufgrund integrierter Maßnahmen für Entwicklung der Technologie und Innovation, Produktion der Erzeugnisse, ihren Vertrieb und Vermarktung auf der internationale Ebene vorausieht (1, p.25). Im Rahmen der heutigen globalen Wertschöpfungskette erfolgen fast 80% des Welthandels, und mehr als 60% des Welthandels (20 Billionen Dollar im Jahre 2012) - entfallen auf den Handel der Mittelwaren und der Mitteldienstleistungen, die in den verschiedenen Phasen des globalen Produktionsprozesses der transnationalen Unternehmen verwendet werden. Fast 28% der Weltexporte beträgt der Mehrwert, der von einer TNU geschaffen ist und der zunächst von den Ländern für Einbeziehung von Waren und Dienstleistungen importiert, und dann als Endprodukt exportiert wird (2).

Die Automobilindustrie ist jener Bereich, der sich durch spezifischen qualitativen und quantitativen Inhalt ihres Endproduktes mit festen und umfangreichen Produktionsbeziehungen auf der Makro- und Mesoebene unterscheidet. Das moderne Auto besteht im Durchschnitt aus 10.000 verschiedenen Teilen und Zubehör, und manchmal aus 12.500 Teilen (3) (zum Vergleich: im Jahre 1965 hatte das Modell Volkswagen Käfer 4.893 Details, und im Jahre 1988 bestand Volkswagen Golf aus 6.843 Teilen und Zubehör (4)). Es wurde festgestellt, dass die Schaffung eines neuen Arbeitsplatzes in der Automobilindustrie einen Bedarf an 10 neuen Arbeitsplätzen (5) in den angrenzenden Bereichen Upstream (Primär- und Sekundärsektor - Bergbau, Metallurgie, Petrochemie-, Glas-, Textil- und Elektronik Industrie) und Downstream (tertiärer Sektor, der finanzielle, logistische und Werbedienste leistet und den Automotive Aftermarket, den Sekundärmarkt von Fahrzeugen

und ihre Miete und Pacht umfasst) (6) schafft. Es ist kein Wunder, dass zum Beispiel, der Einkaufsaufschub der neuen Autos von amerikanischen Verbrauchern nicht nur die Autoindustrie der USA-, Chinas und Deutschlands destabilisierte, sondern die Verarbeitungsindustrie von Liberia stark beeinträchtigte, die der wichtigste Lieferant für Gummireifenproduktion ist (7).

Die Weltwirtschaftskrise und die Schuldenkrise der Euro-Zone haben auch maßgeblich die Architektur der globalen Wertschöpfungskette der transnationalen Unternehmen deutscher Automobilindustrie beeinflusst. Da die Automobilindustrie eine Branche ist, deren Konfiguration der internationalen Produktion von dem Vorhandensein der Verbraucher und des Absatzmarktes direkt abhängt, betrachten wir die Transformation der geographischen Struktur der Exporte von Kfz-TNUs Deutschlands 2009 und 2012.

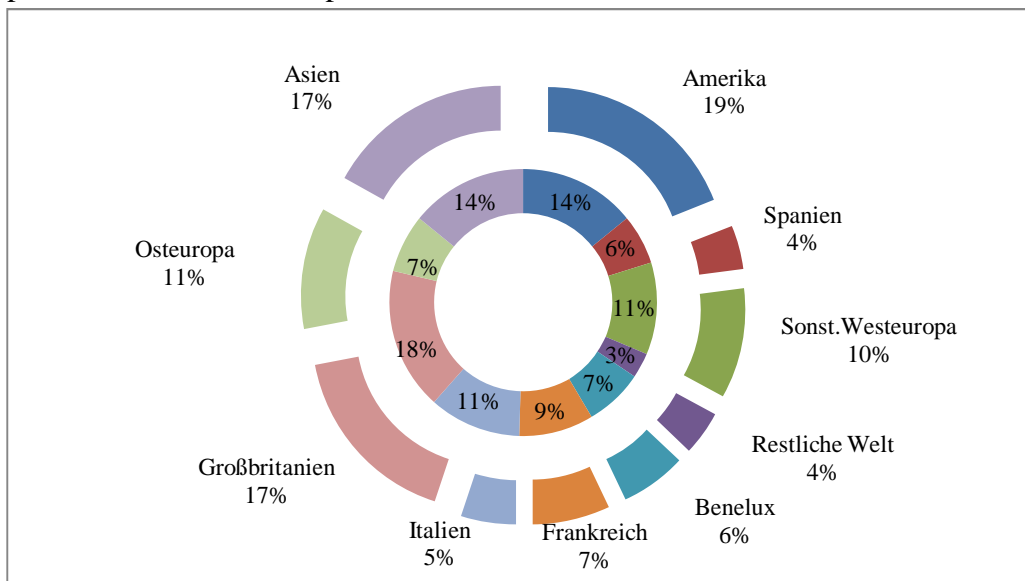


Abb.1 Exporte von Personenkraftwagen (Pkw) der deutschen TNU der Automobilindustrie nach Bestimmungsländern 2009 (8, p. 28) und 2012 (9, p. 36) Jahr

Wie in Abbildung 1 gezeigt ist, erlebte in dem Zeitraum zwischen 2009 und 2012 die geographische Exportstruktur der transnationalen Unternehmen deutscher Automobilindustrie große Veränderungen. Die stärkste Nachfrageschwäche der deutschen Pkw im Jahre 2012 und somit ihrer Exportvolumenkontraktion nach Westeuropa auf 48% (im Jahre 2009 waren es 61%) wurde mit einem Nachfragerückgang in der Eurozone (im Jahre 2009 machte diese noch 40 Prozent aller Pkw-Exporte aus, 2012 fiel sie auf knapp 27% zurück) begleitet. Allerdings hat der Export in andere Wirtschaftsregionen deutlich an Bedeutung gewonnen: zum Beispiel, hat sich die Ausfuhr in die Vereinigten Staaten und China auf 15% (+5%) und 7% (3%) entsprechend erhöht. Osteuropa hat auch seinen Anstieg in der Nachfrage von Pkw der deutschen TNU der Automobilindustrie im Jahre 2012 auf 11% (+ 4%). Experten sprechen über ein großes Exportpotenzial in Asien und Lateinamerika, insbesondere in den BRIC-Ländern, die durch relativ niedrige Pkw-Dichte und ungesättigten Kfz-Bedarf verursacht ist. Nach Ansicht von Experten ist eine Wiederherstellung der traditionell hohen Exportanteilmehre Westeuropas nach der Überwindung der Auswirkungen der Euro-Schuldenkrise und Aktivierungsmechanismus von "Nachholbedarf" zu erwarten (8, p. 29).

Auf Grund dieser empirischen Daten kann man vermuten, dass die wichtigsten Produktionszentren der deutschen Automobilhersteller gemäß der geographischen Struktur der Exporte die Regionen von Amerika, Asien und Westeuropa sind.

Der Prozess der Internationalisierung, Globalisierung und Transnationalisierung der deutschen Automobilindustrie begann in den 50er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts, aber erst im Jahre 2010 überschritt die Produktion von ausländischen Tochtergesellschaften in Höhe von 6 Mio. Einheiten zum ersten Mal diese Indikatoren der heimischen Unternehmen (in der BRD wurden 5,6 Millionen Fahrzeuge produziert). Schwacher Prävalenz von ausländischen Produktionsvolumen im Jahre 2011 (7 Mio. gegen 5,9 Mio. Fahrzeuge) (10) folgte seine schnelle Vermehrung. Die Angaben im Jahre 2012 konsolidieren und setzten den Trend weiter: 8,2 Mio. gegenüber 5,4 Mio. Autos. Jetzt werden drei der fünf Fahrzeuge in ausländischen Tochtergesellschaften von TNU der deutschen Automobilindustrie hergestellt, und einer von fünf in der Welt ist deutscher Herkunft (8, p.30).

Tabelle 1

**Inlands-, Auslandsproduktion und Exporte von Pkw der deutschen TNU der
Automobilindustrie insgesamt(8, p.33)**

Jahr	Auslandsproduktion	Veränderung in %	Inlandsproduktion	Veränderung in %	Exporte
1992	1,55 Mio.		4,86 Mio.		2,57 Mio.
1996	2,43 Mio.	58 %	4,54 Mio.	-7 %	2,65 Mio.
2000	3,7 Mio.	52 %	5,13 Mio.	13 %	3,46 Mio.
2004	4,22 Mio.	14 %	5,19 Mio.	1 %	3,67 Mio.
2008	5,29 Mio.	25 %	5,53 Mio.	7 %	4,13 Mio.
2010	6,09 Mio.	15 %	5,55 Mio.	0 %	4,24 Mio.
2012	8,24 Mio.	35 %	5,39 Mio.	-3 %	4,13 Mio.

Zu Beginn des ersten Jahrzehnts des XXI. Jahrhunderts hatten deutsche Pkw-Hersteller, Zulieferer von Teilen und Zubehören mehr als 1.700 Produktionsstätten in 72 Ländern (im Jahre 1996 waren das nur 950 Auslandsstandorte). Somit wurden die Fahrzeuge von den deutschen TNU in 149 Montagehallen und Fabriken in den 42 Ländern hergestellt, sieben der Produktionsländer noch im Jahre 2004; 16 Montagewerke und Fabriken zur Herstellung von Anhängern, Aufbauten und Containern befanden sich in 11 Ländern; die Herstellung von Ersatzteilen und Zubehör ist in 64 Ländern mit 1557 Fertigungsbetrieben und Lizenzunternehmen präsentiert.

Man kann über ein präzedenzloses Wachstum der Auslandsaktivitäten der Produktionsstätten der ausländischen Tochtergesellschaften der deutschen TNU der Automobilindustrie 1990-2004 JJ. sprechen - um 170% mit einer weiteren Erhöhung der internationalen Kapazitäten um 60%, seit 1996 (11, p.4).

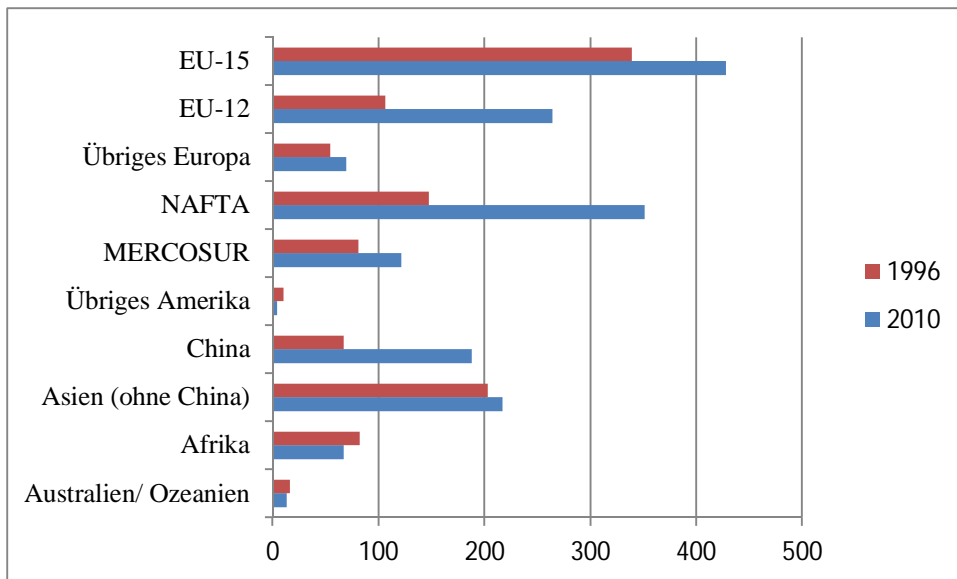


Abb.2 Auslandsstandorte der deutschen TNU der Automobilindustrie (11, p.5)

Im Jahre 2011 befanden sich in osteuropäischen Ländern fast 44% des Gesamtvolumens der Auslandsstandorte der deutschen TNU der Automobilindustrie. Die Standorte innerhalb der Europäischen Union machen sogar 91% der Auslandsstandorte in Europa aus. Gleichzeitig ist der Anteil Chinas in der globale Wertschöpfung der deutschen TNU der Automobilindustrie durch eine Verdreifachung der Auslandsstandorte von 6% auf 11% gestiegen. Mit 351 Standorten ist der NAFTA-Raum mit 20% der Auslandsstandorte die drittgrößte Standortregion nach Europa und Asien. Vor allem die Zulieferindustrie, deren Betriebe sich in dem Zeitraum zwischen 1996 und 2010 mehr als verdoppeln konnten, hat einen großen Anteil an der Bedeutung Nordamerikas für die deutsche Automobilindustrie. Neben dem NAFTA-Raum hat auch der MERCOSUR Bedeutung und stellt mit 121 Auslandsstandorten 7% des Auslandsengagements dar. Zugleich wachsen China und der Rest Asiens, so dass sie zusammen auf knapp über 400 Auslandsstandorte kommen. Dies bedeutet einen Anteil von 24%. Deutlich nachgelassen hat unterdessen das Engagement der deutschen Automobilindustrie in Afrika, das nach leichtem Zuwachs Mitte der 90er Jahre bei stetigem Rückgang der Auslandsstandorte auf einen prozentualen Anteil von 4% kommt. Australien/Ozeanien bleibt mit 13 Auslandsstandorten und damit 1% unverändert Standortregion der deutschen Automobilindustrie.

In den letzten 14 Jahren fand eine beispiellose Zunahme der internationalen Produktionsstandorte der deutschen Automobilhersteller in China, Indien und Mexiko statt. So wurde während 1996-2010 die Anzahl von Auslandsstandorten der deutschen TNU in China um über 180% bis 188 gewachsen, in Mexiko - um 154% bis 112 Produktionsstätten, in Indien betrug der Wachstum 123% bis 76 Standorten (11, p. 11-12).

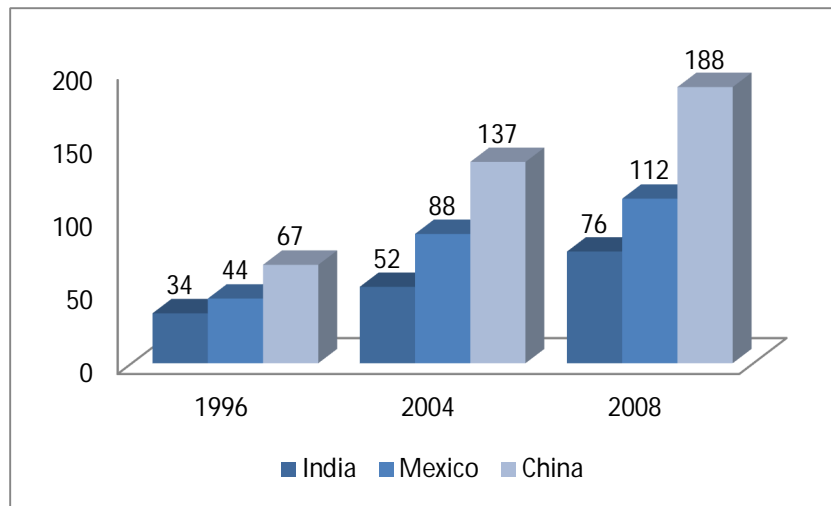


Abb. 3 Auslandsstandorte der deutschen TNU der Automobilindustrie mit stärkstem Wachstum: Indien, Mexiko und China (11, p.12)

Im Jahre 2012 kam es zu einem stetigen Anstieg in der Produktion von deutschen TNU der Automobilindustrie in Ost- und Westeuropa - um 6% auf 1,51 Mio. bzw. 16% auf 1,46 Mio. Fahrzeuge auf. Als einen strategischen Standort der Bereitstellungskapazitäten kann China bezeichnet werden, dass einen beispiellosen Wachstum der Anzahl von hergestellten Fahrzeugen gezeigt hat - um 36% auf 2,9 Mio. Die Pkw-Produktion in Lateinamerika stieg ebenfalls um 16% auf 2,05 Mio. Einheiten (8, p.30).

Ein kurzer Überblick über internationales Produktionssystem der deutschen TNU der Automobilindustrie ermöglicht folgende Schlussfolgerungen zu ziehen: der Schwerpunkt der Entwicklung der globalen Wertschöpfungskette bleibt die osteuropäischen Region und der Rest der internationalen Produktion wird in Asien (China) und Amerika (Mexiko und Süden der USA) konzentriert. Allerdings entspricht diese geografische Streuung nicht ganz der Liste der wichtigsten Exportländer von Produkten TNU deutscher Automobilindustrie in westlichem Teil Europas.

Die Autorin ist der Meinung, dass die Verlegung der Produktionsstätten nach Osteuropa den deutschen transnationalen Korporationen der Automobilindustrie erlaubt, die Produktionskosten der Fahrzeuge aufgrund der relativ niedrigen Lohnkosten in den obengenannten Ländern unter Beibehaltung der territorialen Nähe zu den wichtigsten Absatzwegen in Westeuropa deutlich zu senken.

Das Recht auf Zugang zu den großen und ungesättigten Märkten in Asien und Amerika forderte die Erfüllung der Anforderungen über einem lokalen Inhalte (local content requirements) (Anteil der inländischen Komponente des Gastlandes im Endprodukt), die die deutschen Automobilkorporationen zwang, die Produktionskapazität der Endmontage der Fahrzeuge vor Ort möglicher Verkäufe von Fertigprodukten, wie USA, Brasilien, China, Indien und einige europäische Länder zu verlegen (12). Es ist kennzeichnend, dass von dieser protektionistischen Politik in Bezug auf nationale Automobilindustrie und verwandte Branchen haben den US-Unternehmen ermöglicht, den Mehrwert in der globalen Automobilindustrie auf 13% zu erhöhen, den europäischen Zulieferern die Rate bei 14% zu erhalten, während China und Indien ihren Anteil auf 8% und 10% erhöht haben (13).

Die eingeführten politischen Beschränkungen haben zu einer allmählichen Konsolidierung der internationalen Produktion der TNU der Automobilindustrie und zur Konzentration ihrer Aktivitäten auf regionaler Ebene geführt. Diese regionale Strategie für den Einsatz der internationalen Produktion abhängig von der Verfügbarkeit der potenziellen Märkte bezeichnen die Spezialisten der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung als "follow sourcing" (14).

Die Tendenz zur Regionalisierung der internationalen Produktion der globalen Automobilindustrie wird für eine einzigartige und markante Erscheinung gehalten, weil sie im krassen Gegensatz zu den von anderen großen expansions- und verbraucherorientierten Branchen wie Textil und Elektronik steht, die den geozentrischen Wachstumstyp gewählt haben, was eine Konzentration der Produktion in den Ländern mit Low-Cost-Produktion zulässt (15).

References:

1. Rogach OI, Transnational corporations: textbook: Kiev; VPTS, 2008: 400.
2. World investment report 2013. Global value chains: investment and trade for development: United Nations Conference on Trade and Development (Geneva, Switzerland), 2013: 264.
3. Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Herausforderungen und Perspektiven für den Strukturwandel im Automobilsektor: WISO Diskurs (Berlin), 2010: 49.
4. Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette: Heinz-Rudolf Meißner: DGB-Rechtsschutz GmbH (Brannenburg, Deutschland), 2009: 67.
5. Kondratiev V, Automotive: Crisis and innovation: World Economy and International Relations, 2011: №3: 12-21.
6. The contribution of the Automobile Industry to Technology and Value Creation: ATKerney (ATKerney LLC Korea), 2013: 12.
7. Trade and Employment in the Global Crisis: Jansen, Marion, Erik von Uexkull: International Labour Office, Academic Foundation, (Geneva, Switzerland), 2010: 70-72.
8. Jahresbericht 2013: Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2013: 245.
9. Jahresbericht 2010: Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2010: 242.
10. Jahresbericht 2012: Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2012: 234.
11. Auslandsaktivitäten der Deutschen Automobilindustrie: Verband der Automobilindustrie (Berlin), 2011: 18.
12. Global value chains in a postcrisis world: a development perspective: Olivier Cattaneo, Gary Gereffi, and Cornelia Staritz, editors: The World Bank (Washington, USA), 2010: 420.
13. Automotive manager: trends, opportunities and solutions along the entire value chain: Oliver Wyman (Munich, Germany): I/2013, 2013: 36.
14. The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries? Humphrey, John, and Olga Memedovic: UNIDO Sectoral Studies Series Working Paper, United Nations Industrial Development Organization, (Vienna, Austria), 2003: 62.
15. Cars, Carriers of Regionalism? Lung, Yannick, Rob Van Tulder, and Jorge Carillo, eds.: Palgrave Macmillan (New York, USA), 2004: 399.