

Die Diskussion um das Thema Basar-ökonomie schlägt in der deutschen Wirtschaftspresse regelmäßig hohe Wellen. Dabei rückt meist die Frage, ob der Standort Deutschland mehr und mehr zum Montageband für importierte Teile verkommt, ins Zentrum der Betrachtungen. So wurde jüngst vom Center Automotive Research der Fachhochschule Gelsenkirchen angeprangert, dass sich in des Deutschen liebstem Kind, dem Auto, mehrheitlich ausländische Komponenten befänden. Dieser sicherlich zutreffende Sachverhalt stellt sich für betroffene Unternehmen jedoch häufig anders dar.

2005 immerhin über 48 Milliarden Euro erreicht, während die Importe nur knapp 31 Milliarden Euro betragen. Und der stattliche Exportüberschuss wächst weiter.

Der Blick auf ausgewählte Märkte lässt die Relationen noch deutlicher werden. So liefert die deutsche Industrie um achtmal mehr Kfz-Teile nach China, als sie von dort importiert. Im Fall der USA sind es sogar um elfmal mehr. Mag der erste Wert noch mit dem geringen Entwicklungszustand der chinesischen Automobilindustrie zu erklären sein, zählt dieses Argument im US-Geschäft sicher nicht.

Globalisierung

Fluch oder Segen für den deutschen Mittelstand?



Foto: Eduard N. Fiegel

Innovation ist die einzig sinnvolle Antwort auf die Globalisierung, meint bfai-Chefredakteur Ernst Leiste.

Die Präsenz und der Einkauf im Ausland erfolgen nicht nur aus Kostengründen – es sprechen weitaus mehr Argumente für die Internationalisierung, meint bfai-Chefredakteur Ernst Leiste.

Wenn etwa ein deutscher Kfz-Zulieferer trotz des Schreckgespenstes der Produktpiraterie den Weg in den aufsteigenden Automarkt der Volksrepublik China wagt, tut er dies meist nicht ganz freiwillig, sondern wird hierzu von den großen Autoherstellern gedrängt. Den Anfang machten in den 80er-Jahren Unternehmen, die ihrem Großkunden Volkswagen folgten. Inzwischen gibt es in China, das 2006 Deutschland als weltweit drittgrößten Kfz-Produzenten verdrängt haben dürfte, bereits über 100 Fertigungsstätten deutscher Kfz-Teilehersteller.

Spielten beim Bezug von Kfz-Teilen anfangs Kostengründe eine wesentliche Rolle, kommen inzwischen andere Faktoren hinzu: die unter Wettbewerbsaspekten erforderliche Präsenz vor Ort, zusätzliche Exportchancen vom neuen Auslandsstandort und vertragliche beziehungsweise gesetzliche Verpflichtungen, darunter einschneidende Local-content-Vorschriften. Musste im Reich der Mitte früher noch über die Hälfte der erforderlichen Kfz-Inputs aus dem Ausland zugekauft werden, erreicht die Lokalisierungsrate mittlerweile 70 bis 80 Prozent.

Satte Überschüsse im Global Sourcing

Auch wird bei der Diskussion um die Globalisierung oft vergessen, dass die deutsche Automobilindustrie deutlich mehr Kfz-Teile exportiert, als sie aus dem Ausland bezieht. So haben die entsprechenden deutschen Lieferungen ins Ausland nach Angaben des Statistischen Bundesamtes

Der Bereich Kfz-Teile ist nicht einmal ein Sonderfall. Eine 2006 vorgelegte Studie der KfW-Bankengruppe und des Verbandes der Vereine Creditreform kam zu folgendem Schluss: Wesentliches Motiv für die Auslandsengagements mittelständischer Unternehmen ist das Erschließen neuer Absatzmärkte, eine mögliche Kostenersparnis durch Produktionsverlagerung hingegen von nachgeordneter Bedeutung. Die Aktivitäten vor Ort gehen, trotz häufig anderslautender Befürchtungen, nicht zwangsläufig zu Lasten der Arbeitsplätze in den Heimatländern.

Globalisierung schafft Jobs im Inland

Auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, dass die Auslandsaktivitäten der deutschen Wirtschaft dem inländischen Standort und dem deutschen Arbeitsmarkt nützen. Danach bauten in den vergangenen fünf Jahren 41 Prozent der auslandsaktiven Unternehmen hierzulande Beschäftigung auf und nur 25 Prozent ab.

Wir können die Globalisierung nicht aufhalten. Wir sollten es auch nicht wollen – 8,3 Millionen Arbeitsplätze hängen in Deutschland direkt vom Export ab. Uns bleibt nur die Innovation, um in Deutschland und an anderen Standorten gegenüber der internationalen Konkurrenz punkten zu können. Das 15-Milliarden-Euro-Programm der Bundesregierung für High-Techförderung bis 2009 kommt da gerade recht.