



Beginnt das De-Risking?

Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China im ersten Halbjahr 2023 und Weiterentwicklung des IW-Monitorings zu den Einfuhr-Abhängigkeiten von China

Jürgen Matthes und Thomas Puls

Köln, 15.09.2023

IW-Report 43/2023

Wirtschaftliche Untersuchungen,
Berichte und Sachverhalte

**Herausgeber****Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V.**

Postfach 10 19 42

50459 Köln

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) ist ein privates Wirtschaftsforschungsinstitut, das sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung einsetzt. Unsere Aufgabe ist es, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge zu verbessern.

Das IW in den sozialen Medien

Twitter

[@iw_koeln](https://twitter.com/iw_koeln)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](https://www.linkedin.com/company/institut-der-deutschen-wirtschaft)

Instagram

[@IW_Koeln](https://www.instagram.com/iw_koeln)**Autor****Jürgen Matthes**

Leiter Themencluster

Globale & regionale Märkte

matthes@iwkoeln.de

0221 – 4981-754

Thomas Puls

Senior Economist

Digitalisierung & Klimawandel

puls@iwkoeln.de

0221 – 4981-766

Alle Studien finden Sie unter**www.iwkoeln.de**

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.

Stand:

September 2023

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Einleitung: Rückgang des Außenhandels mit China.....	5
2 Erklärungsfaktoren für den Rückgang	6
3 Fokus: Entwicklungen in der Automobilindustrie	8
4 IW-Monitoring zur Entwicklung der Einfuhrabhängigkeiten.....	13
5 Fazit	19
Abstract.....	21
Literaturverzeichnis	22
Tabellenverzeichnis.....	23
Abbildungsverzeichnis.....	23

JEL-Klassifikation

F1 – Internationaler Handel

Y1 – Daten: Tabellen und grafische Darstellungen

L6 – Branchenstudien: Verarbeitendes Gewerbe

P4 – Andere Wirtschaftssysteme

Zusammenfassung

Eine Analyse des Außenhandels mit China und der Einfuhrabhängigkeiten von China im ersten Halbjahr 2023 zeigt: Gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 sanken die deutschen Ausfuhren nach China um über 8 Prozent und die deutschen Einfuhren aus China um knapp 17 Prozent. Eine tiefere Analyse verdeutlicht, dass dafür Entwicklungen in nur wenigen Branchen prägend waren: Dazu zählt auf der Einfuhrseite vor allem eine negative Sonderentwicklung im Chemie-Bereich. Allein auf sie gehen 14 Prozentpunkte des gesamten Einfuhrrückgangs von 17 Prozent zurück. Demgegenüber kam es zu einem deutlichen Einfuhranstieg bei Elektrischen Ausrüstungen um 25 Prozent und bei Kraftfahrzeugen und -teilen von 75 Prozent im Vorjahresvergleich. Diese beiden Effekte summieren sich auf einen einfuhrseitigen Wachstumsbeitrag von fast 5 Prozentpunkten. Die Entwicklung bei Kraftfahrzeugen und -teilen führte auch auf der Exportseite zu markanten Effekten: Der Ausfuhrückgang von 21 Prozent trägt zu drei Vierteln zum Gesamtrückgang von über 8 Prozent bei.

Besonders beim Handel mit Kraftwagen und Kraftwagenmotoren zeigen sich starke Veränderungen. Hierfür gibt es verschiedene Ursachen. Einerseits kam es um den Jahreswechsel herum zum Markteintritt mehrerer chinesischer Fahrzeughersteller in Deutschland, wodurch deren Absatzzahlen und damit auch der wertmäßige Import aus China von geringer Basis aus stark anzogen. Andererseits kommt das bisher die Autoproduktion am Standort Deutschland stützende Geschäftsmodell – der interkontinentale Export hochwertiger Fahrzeuge – zunehmend unter Druck. Deutsche Hersteller verlagern seit Jahren immer mehr Produktion nach China, am aktuellen Rand offenbar auch zunehmend im Bereich der bislang widerstandsfähigen Oberklasse. Grund hierfür ist vor allem die überragende Bedeutung Chinas als Absatzmarkt, aber auch die Energiewende und das avisierte Auslaufen des Verbrennungsmotors. Hinzu kommt, dass es in China Verbundvorteile bei der Produktion elektrifizierter Antriebsstränge gibt. All das sind starke Argumente für die Produktion zusätzlicher Modelle in China. In Zukunft dürfte die Entwicklung der deutschen Autoindustrie weltweit weniger als früher der Entwicklung der deutschen Autoindustrie am Standort Deutschland nützen.

Die Weiterführung und Vertiefung des IW-Monitorings der Einfuhrabhängigkeiten von China verdeutlicht, dass sich allenfalls erste Anzeichen für ein importseitiges De-Risking zeigen: Unter über 800 8-Steller-Produktgruppen mit einem chinesischen Einfuhranteil von über 50 Prozent im Jahr 2022 und einem relativ hohen Einfuhrwert gab es im ersten Halbjahr 2023 mit rund 70 Prozent der Gruppen deutlich mehr Anteilsrückgänge als im Jahr 2022. Ein genauerer Blick relativiert dieses Ergebnis allerdings. Mit knapp 16 Prozent ist der Anteil der Produktgruppen mit deutlichen Rückgängen von über 20 Prozentpunkten beim chinesischen Einfuhranteil im Jahr 2023 nur begrenzt. Relativierungen ergeben sich gerade auch bei dem Versuch, kritische Abhängigkeiten stärker einzugrenzen. So sind starke Anteilsreduktionen weniger relevant, wenn der Blick verengt wird auf Produktgruppen mit hohen Einfuhrwerten und/oder mit einem tendenziellen Industriefokus. Unter den industriefokussierten Produktgruppen mit einem Einfuhrwert von über 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 beträgt der Anteil von chinesischen Einfuhranteilsrückgängen nur etwas über die Hälfte und der Anteil starker Rückgänge von über 20 Prozentpunkten nur weniger als 5 Prozent. Es erscheint daher verfrüht, eine klare Schlussfolgerung über das Ausmaß eines möglichen De-Risking zu treffen. Ein genauerer Blick auf industriefokussierte Produktgruppen zeigt, in welchen Bereichen besonders sensible Abhängigkeiten liegen.

Um De-Risking, verstanden als ein Abbau wirklich kritischer Importabhängigkeiten, zu vermessen, braucht es ein noch genaueres Abhängigkeitsmonitorings. Dazu sind Experteninterviews und noch tiefere Außenhandelsanalysen nötig. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, diese aufwendigen Forschungen auf regelmäßiger Basis zu ermöglichen und damit die China-Strategie mit Blick auf das De-Risking-Ziel mit Leben zu füllen.

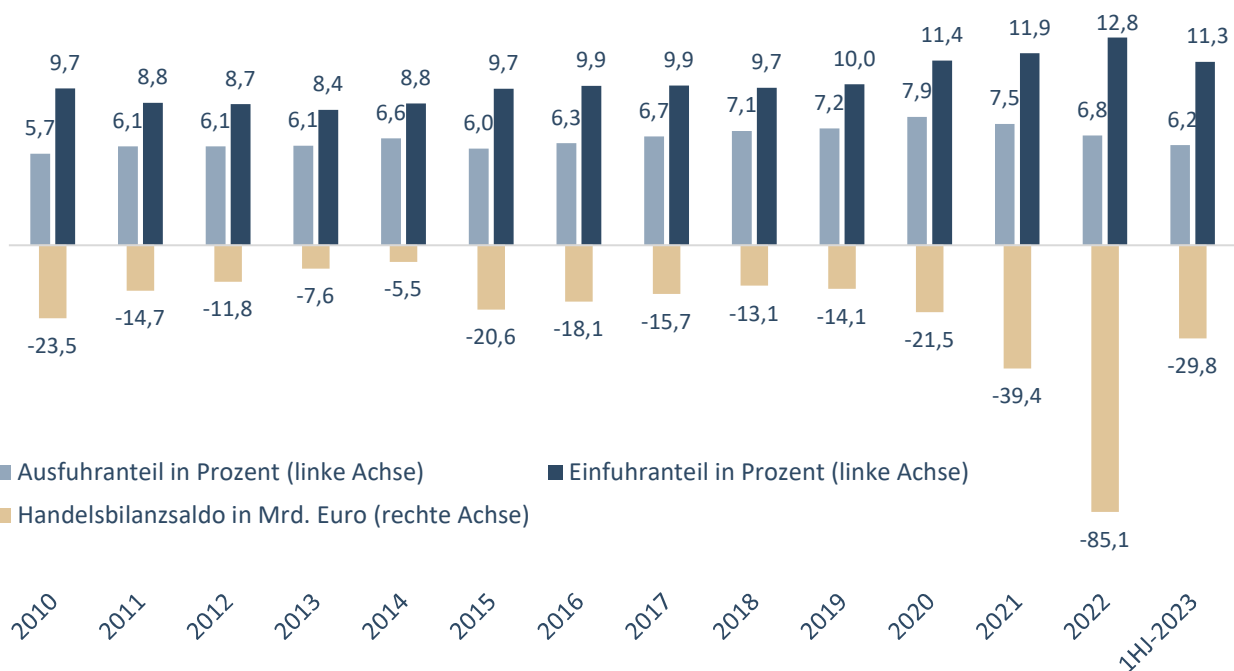
1 Einleitung: Rückgang des Außenhandels mit China

Im Jahr 2023 zeigt sich bislang eine gegenläufige Entwicklung im Vergleich zum Jahr 2022. Wuchs der deutsche Außenhandel mit China – und hier vor allem die Einfuhren und weniger die Ausfuhren – im Vorjahr noch (Matthes, 2023), zeigt sich im ersten Halbjahr 2023 durchweg ein Rückgang. So sank der wertmäßige Außenhandel um 13,7 Prozent im Vorjahresvergleich. Dahinter steht ein Rückgang bei den Ausfuhren von 8,4 Prozent und bei den Einfuhren sogar um 16,8 Prozent. Bemerkenswert ist der deutliche Importrückgang, da die Einfuhren im Jahr 2022 noch um über 34 Prozent gestiegen waren.

Diese Entwicklung führte dazu, dass der Einfuhranteil Chinas im ersten Halbjahr 2023 auf 11,3 Prozent zurückging, nachdem China im Jahr 2022 einen Höchststand von 12,8 Prozent erreicht hatte (Abbildung 1-1). Chinas Anteil an der Einfuhr setzte seinen schon länger anhaltenden Rückgang fort und erreichte im Jahr 2023 bislang nur 6,2 Prozent. Damit ist China anteilmäßig als Exportpartner in seiner Bedeutung geschrumpft. Bereits Anfang der 2010er Jahre hatte das Land dieses Anteilsniveau in etwa erreicht. Da im ersten Halbjahr 2023 die Einfuhr stärker als die Ausfuhr sank, verringerte sich auch das Handelsbilanzdefizit auf knapp 30 Milliarden Euro. Im ersten Halbjahr 2022 hatte es noch bei über 41 Milliarden Euro gelegen – im Gesamtjahr 2022 lag es bei über 85 Milliarden Euro. Gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum ging das Handelsbilanzdefizit damit um 28 Prozent oder 11,5 Milliarden Euro zurück.

Abbildung 1-1: Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China

Anteil Chinas an den deutschen Einfuhren und Ausfuhren in Prozent sowie Handelsbilanzsaldo in Milliarden Euro



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Diese ungewöhnliche Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China wirft verschiedene Fragen auf, denen dieser Report nachgeht:

- Welche Erklärungsfaktoren lassen sich finden, wenn die Handelsentwicklung genauer analysiert wird?

- Bei dieser Analyse fallen Besonderheiten beim Handel mit Kraftfahrzeugen auf. Was steckt dahinter?
- Haben sich die teils hohen einführseitigen Abhängigkeiten von China durch den starken Importrückgang in diesem Jahr nennenswert verringert?

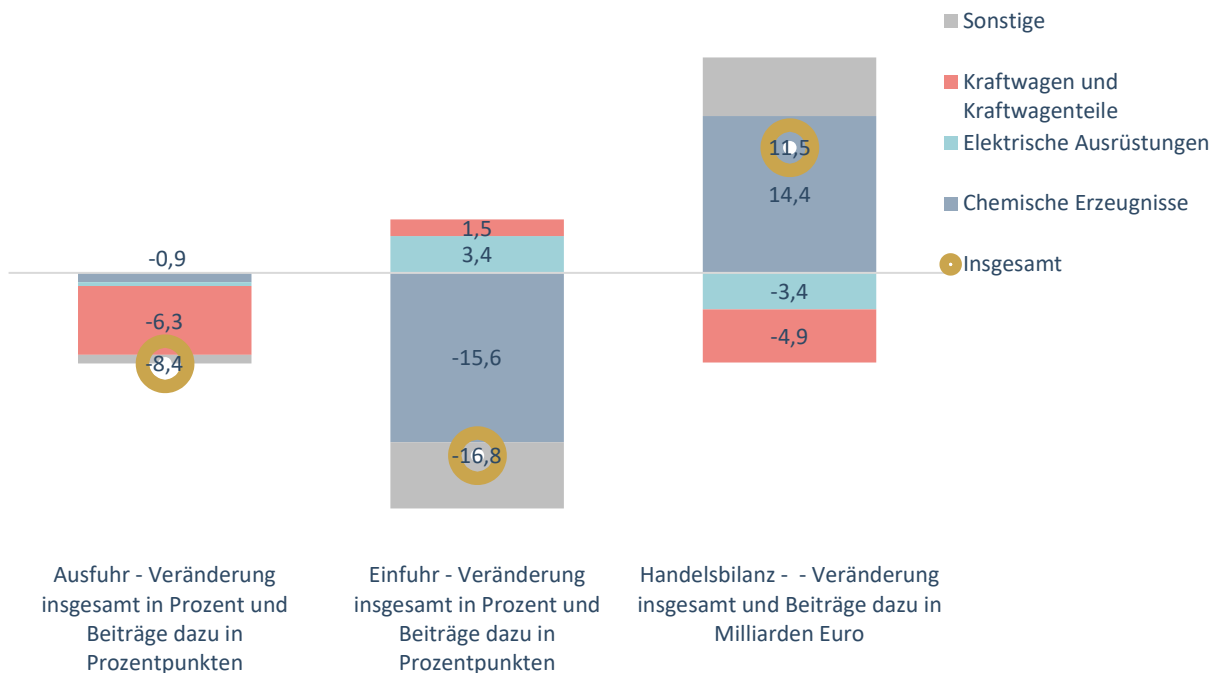
2 Erklärungsfaktoren für den Rückgang

Ein tieferer Blick auf die 2-Steller-Ebene der Außenhandelsstatistik zeigt, dass der Handel mit China im ersten Halbjahr 2023 auf der Export- und auf der Importseite durch einige Branchen sehr stark beeinflusst wurde. Dahinter stehen zum einen einmalige Sondereffekte, zum anderen möglicherweise auch länger anhaltende Trends. Drei Branchen stehen dabei im Vordergrund: die chemische Industrie, die Elektroindustrie und die Automobilindustrie.

Ein klarer Sondereffekt ist im Bereich der Chemie besonders relevant. Denn 15,6 Prozentpunkte des gesamten Einfuhrrückgangs aus China um 16,8 Prozent gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum gehen auf die **Chemischen Erzeugnisse** zurück. Das ist ein prozentualer Wachstumsbeitrag von 93 Prozent (Abbildung 2-1, mittlere Säule).

Abbildung 2-1: Treibende Faktoren für die Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China

Veränderung der Einfuhren und Ausfuhren und der Handelsbilanz im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem ersten Halbjahr 2022



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Dahinter steht eine **Sonderentwicklung im Bereich der Sonstigen organischen Grundstoffe und Chemikalien**, bei denen vor allem im ersten Halbjahr 2022 ein extrem starker Einfuhranstieg aus China zu verzeichnen war. Dieser große Zuwachs trug maßgeblich zum damaligen Importanstieg bei (Matthes, 2023), bildete sich aber im weiteren Jahresverlauf wieder weitgehend zurück. Da die Einfuhren aus China im Jahr 2023 diesen Sondereffekt nicht aufweisen, wirkt ein Basiseffekt und zieht die Veränderungsrate in diesem Jahr auf

–86 Prozent sehr stark nach unten. Die Sonstigen organischen Grundstoffe und Chemikalien machten im ersten Halbjahr 2022 rund 16 Prozent der gesamten Einfuhren aus China aus, im ersten Halbjahr 2023 dagegen nur noch rund 3 Prozent. Allein 14 Prozentpunkte – oder 86 Prozent – des gesamten Einfuhrückgangs von 16,8 Prozent sind auf den Einbruch in dieser Produktgruppe zurückzuführen. Ohne diesen Sondereffekt wären die Einfuhren aus China im ersten Halbjahr 2023 daher nur um weniger als 3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 gesunken und nicht um fast 17 Prozent. Auch zur Verbesserung des Handelsbilanzsaldos von 11,5 Milliarden Euro trägt die Chemie extrem stark bei. Ohne den Sondereffekt bei den Sonstigen organischen Grundstoffen und Chemikalien, der die Handelsbilanz um 13,2 Milliarden Euro erhöht, wäre der Saldo, statt sich zu verbessern, noch weiter ins Minus gerutscht als im Vorjahr. Auf die Chemischen Erzeugnisse insgesamt entfällt ein Beitrag von 14,4 Milliarden Euro an der Verbesserung der Handelsbilanz, was auch hier die herausragende Bedeutung des Sondereffekts in der Untergruppe verdeutlicht. Auf der Exportseite ist der Beitrag der Chemischen Erzeugnisse dagegen mit –0,9 Prozentpunkten zum gesamten Ausfuhrückgang von 8,4 Prozent nur gering (Abbildung 2-1).

Das Gleiche gilt für die **Elektrischen Ausrüstungen**. Hierunter fallen zum Beispiel auch Batteriezellen und Akkus. Auch diese Produktgruppe spielt bei der Veränderung der Ausfuhren nach China nur eine geringe Rolle (–0,3 Prozentpunkte), während sie auf der Einfuhrseite einen relevanten Beitrag leistete. Hier kam es – entgegen dem rückläufigen Trend bei den gesamten Einfuhren – zu einem Anstieg von 25 Prozent. Der Anteil der Elektrischen Ausrüstungen an den gesamten Einfuhren aus China erhöhte sich damit von 13 Prozent im ersten Halbjahr 2022 auf 20 Prozent im ersten Halbjahr 2023. Damit zog diese Produktgruppe die gesamte Einfuhrveränderung um 3,4 Prozentpunkte nach oben. Ohne diesen Effekt wären die Einfuhren nicht um knapp 17 Prozent, sondern um mehr als 20 Prozent gesunken. Bei der Handelsbilanz führte der starke Importanstieg bei den Elektrischen Ausrüstungen für sich genommen zu einer Verschlechterung um 3,4 Milliarden Euro (Abbildung 2-1).

Die Entwicklung des Außenhandels mit **Kraftfahrzeugen und -teilen** mit China wirkt sich deutlich auf der Ausfuhr- und der Einfuhrseite aus. Ein wesentlicher Einfluss ist vor allem bei den Warenexporten sichtbar. Mit 6,3 Prozentpunkten trägt diese Produktgruppe maßgeblich zum Ausfuhrückgang von 8,4 Prozent bei – das ist ein prozentualer Wachstumsbeitrag von mehr als drei Viertel (Abbildung 2-1). Dahinter steht ein Einbruch der Exporte von Kraftfahrzeugen und -teilen nach China von 21 Prozent im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum. Entfielen in der ersten Hälfte 2022 noch 30 Prozent der gesamten deutschen Ausfuhren nach China auf diese Produktgruppe, waren es in den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 nur noch 26 Prozent. Auch auf der Einfuhrseite spielt die Handelsentwicklung bei Kraftfahrzeugen und -teilen eine Rolle mit einem absoluten Wachstumsbeitrag von 1,5 Prozent eine gewisse Rolle. Dieser Effekt geht zurück auf einen Einfuhranstieg von 75 Prozent (von knapp 2 Milliarden Euro auf gut 3,4 Milliarden Euro), was wiederum zu einem Anstieg des Anteils dieser Produktgruppe an allen Einfuhren aus China von 2,1 auf 4,3 Prozent führte. Weil dieser Anteil zwar stark zulegte, aber noch gering ist, beeinflusst der starke Einfuhranstieg von 75 Prozent bei den Kraftfahrzeugen und -teilen den gesamten Einfuhrzuwachs nur moderat. Aus der Kombination von Einfuhranstieg und Ausfuhrückgang leitet sich ab, dass diese Produktgruppe einen relevanten Einfluss auf die Handelsbilanz hatte, deren Saldo sich isoliert betrachtet um 4,9 Milliarden Euro verschlechterte. Auch hier gilt: Wenn es den Sondereffekt in der Chemie nicht gegeben hätte, wäre die Handelsbilanz durch die Entwicklung des Handels mit Kraftfahrzeugen und -teilen noch weiter in die roten Zahlen gerutscht.

Die übrigen Produktgruppen, die in der Sammelgruppe Sonstige aufgehen, haben weder auf der Ausfuhr- noch auf der Einfuhrseite größere absolute Wachstumsbeiträge von deutlich mehr als 1 Prozentpunkt geleistet. Nur in der Summe machen sie einen relevanten Effekt auf die Einfuhren und damit auf die Handelsbilanz aus (Abbildung 2-1). Nur der Maschinenbau kann noch genannt werden, der 1,4 Milliarden zur Verbesserung der Handelsbilanz beitrug, weil die Einfuhren aus China um 15 Prozent abnahmen und die Ausfuhren – gegen den rückläufigen Trend – um moderate 3 Prozent zulegten.

3 Fokus: Entwicklungen in der Automobilindustrie

Der tiefere Blick auf die 4-Steller-Ebene der Außenhandelsstatistik zeigt, dass die bemerkenswerte Verschlechterung der Handelsbilanz der Obergruppe Kraftwagen und -teile eher auf die Kraftwagen als auf die Kraftfahrzeugteile zurückzuführen ist. Auf der Ausfuhrseite trägt die Gruppe „Andere Teile und anderes Zubehör für Kraftwagen“, auf die ein knappes Drittel der Ausfuhren der Obergruppe entfällt, rund 1,6 Prozentpunkte zum gesamten Ausfuhrückgang von 8,4 Prozent bei. Auf die Kraftwagen und -motoren, die für knapp zwei Drittel der Ausfuhren der Obergruppe stehen, entfällt ein deutlich größerer absoluter Wachstumsbeitrag von 4,7 Prozentpunkten, der auf einen Rückgang der Ausfuhren von 24 Prozent in dieser Kategorie zurückzuführen ist. Auf der Einfuhrseite ist das Bild noch klarer. Hier leisten die Kraftfahrzeugteile keinerlei Wachstumsbeitrag, da die Einfuhren aus China im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum gleichgeblieben sind. Dagegen stiegen die Einfuhren von Kraftwagen und -motoren aus China in diesem Zeitraum um 243 Prozent.

Vor diesem Hintergrund lohnt es sich, einen genaueren Blick auf die Ausfuhr- und Einfuhrentwicklung von Kraftfahrzeugen und die dahinterstehenden strukturellen Entwicklungen zu werfen. Dabei ist deutlich zwischen dem Anstieg der Einfuhren aus China und dem Rückgang der Ausfuhren zu unterscheiden, da die Gründe für diese Trends sehr unterschiedlich sind.

Die Analyse des 75-prozentigen Einfuhrwertanstiegs aus China ist vergleichsweise einfach. Mehrere chinesische Pkw-Hersteller haben um den Jahreswechsel herum den Markteintritt in Deutschland vollzogen, wodurch die Anzahl der in Deutschland neu zugelassenen Pkw aus chinesischer Fertigung bis Juli 2023 im Vorjahresvergleich um 73 Prozent gestiegen ist (Tabelle 3-1). In den ersten sieben Monaten des Jahres 2023 verkauften acht chinesische Hersteller ihre Fahrzeuge in Deutschland und erreichten einen Marktanteil von 1,5 Prozent. Im Vorjahreszeitraum tauchten hingegen nur drei dieser Firmen in der Zulassungsstatistik auf. Hinzu kamen wohl auch noch in geringer Zahl in China gefertigte Modelle nicht chinesischer Marken. Ein Kandidat hierfür wäre etwa der in Nord-Ost-China gefertigte BMW iX3. Zwischen Januar und Juli 2023 wurden von diesem Modell 2.307 Einheiten in Deutschland zugelassen, was einem Anstieg von gut 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Die in Deutschland absatzstärksten Konzernmarken – MG Roewe, Smart, Lynk&Co – sind dabei durchweg traditionellen chinesischen Autokonzernen zuzurechnen, die zudem in enger Beziehung zu deutschen Herstellern stehen. Die Marke MG Roewe gehört zum VW Kooperationspartner SAIC, mit dem VW seit 40 Jahren in China zusammenarbeitet und der mit VW sogar in Europa einen Markenpool bei der Berechnung der herstellereinspezifischen CO₂-Zielwerte bildet. Fahrzeuge der Marken Smart und Lynk&Co stammen aus dem Geely-Konzern. Geely ist Kooperationspartner und wichtiger Shareholder von Mercedes. Die engen Beziehungen zu deutschen Herstellern scheinen diesen Marken einen Startvorteil gegenüber neuen chinesischen Herstellern

wie BYD oder Nio gegeben zu haben. Auffällig ist auch, dass der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge bei den Importen aus China bei praktisch 100 Prozent liegt. Der erst vor wenigen Monaten erfolgte Markteintritt diverser Akteure und der Fokus auf vollelektrische Fahrzeuge, deren Anteil an den Neuzulassungen in Deutschland derzeit schnell zunimmt, deutet stark darauf hin, dass das Einfuhrvolumen von Autos aus China in der näheren Zukunft signifikant weiterwachsen wird.

Tabelle 3-1: Absatz in China gefertigter Pkw in Deutschland um 73 Prozent gestiegen

Neuzulassungen nach Hersteller zwischen Januar und Juli

	Aiways	BYD	GWM	Lynk& Co	Maxus	MG Roewe	Nio	Smart	Insgesamt
2022	0	0	0	1.996	0	4.849	0	7.676	14.521
2023	44	632	849	1.882	24	11.638	394	9.663	25.126

Quelle: KBA, 2023

Im Gegensatz dazu ist die negative Entwicklung des Ausfuhrvolumens von Kraftwagen nach China von bereits deutlich länger laufenden Entwicklungen geprägt. Zum Verständnis dieser Prozesse ist es von Vorteil, sich mit der Entwicklung der Weltautomobilproduktion und dem Geschäftsmodell der deutschen Autoindustrie in den letzten 20 Jahren auseinanderzusetzen.

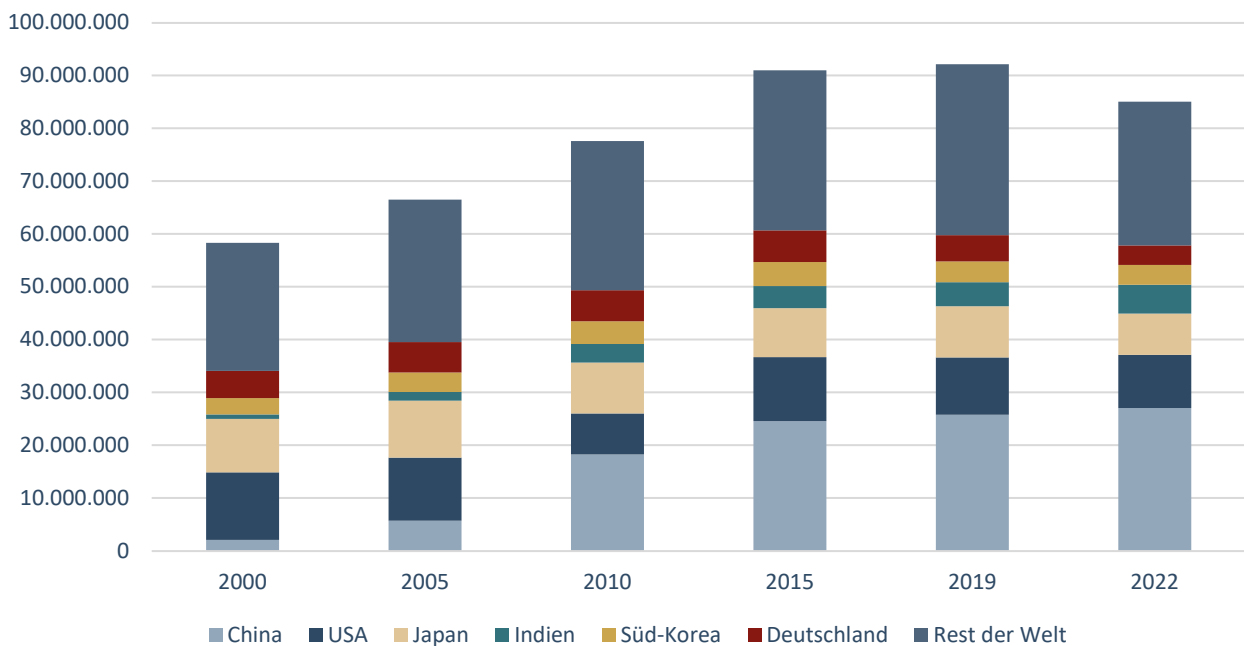
Zunächst ist zu konstatieren, dass Kraftfahrzeuge zu einem asiatischen Produkt geworden sind. Im Jahr 2022 wurden fast 60 Prozent aller Kraftfahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge) in einem asiatischen Land gefertigt. Im Jahr 2000 betrug dieser Anteil noch knapp 31 Prozent. Im gleichen Zeitraum sank der Anteil Europas an der Produktion von 34,8 auf 19,1 Prozent. Unter den fünf größten Produzenten fanden sich im Jahr 2022 mit China, Japan, Indien und Südkorea vier asiatische Standorte. Deutschland war nur noch der sechstgrößte Produzent von Kraftfahrzeugen (Abbildung 3-1).

Neben Deutschland kam aus Europa nur noch Spanien als Neunter unter die Top Ten. Dies dokumentiert den rasanten Bedeutungsverlust der europäischen Kfz-Produktion. Im Jahr 2000 fand man neben Deutschland (Rang 3) noch Frankreich (4), Spanien (6), das Vereinigte Königreich (10) und Italien (11) unter den wichtigsten Produktionsstandorten. Die anderen traditionellen Standorte in Europa erlebten aber bereits im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends einen Absturz der heimischen Produktion. Frankreich verlor zwischen den Jahren 2000 und 2022 (2019) fast 59 (36) Prozent seiner Kfz-Produktion und war im Jahr 2022 noch die Nummer zwölf unter den Produzenten. Im Vereinigten Königreich verzeichnete man Produktionsrückgänge um 52 (24) Prozent und fiel auf Platz 17 unter den Herstellerländern. Italien hatte bereits 2019 über 47 Prozent seiner Kfz-Produktion verloren und lag 2022 bei einem Minus von über 54 Prozent. Gemessen in produzierten Pkw lag der Rückgang in Italien sogar bei fast 67 Prozent.

Diese Zahlen zeigen: Die Produktionsrückgänge in Europa waren bereits vor der Pandemie massiv. Zudem hat Deutschland mit einem Minus von 3,6 Prozent zwischen den Jahren 2000 und 2019 oder –28 Prozent bis 2022 im europäischen Vergleich noch relativ gut abgeschnitten. Die aktuelle Entwicklung deutet darauf hin, dass sich in Deutschland nun ebenfalls ein stärkerer Marktanteilsverlust anbahnt.

Abbildung 3-1: Das Herz der Kraftfahrzeugindustrie schlägt in Asien

Anzahl produzierter Kraftfahrzeuge in den heute wichtigsten Herstellerländern



Quelle: OICA, 2023

Die Erklärung für die Unterschiede zwischen Deutschland und den anderen europäischen Ländern findet sich in der Entwicklung des Weltmarktes und in strategischen Entscheidungen der deutschen Hersteller. In Abbildung 3-1 ist deutlich zu sehen, dass die Verschiebungen in der globalen Autoindustrie von der Entwicklung in China ausgingen. Im Reich der Mitte entwickelte sich der Fahrzeugabsatz geradezu explosionsartig, was dann die oben dargestellte Entwicklung der Produktion nach sich zog. Im Jahr 2000 war China als Markt für Kfz und besonders für Pkw noch unbedeutend. Chinesische Fabriken stellten nur gut 600.000 Pkw für den heimischen Markt her. Im Jahr 2022 waren es 38-mal so viele. Unter Einbezug der Nutzfahrzeuge hat sich die chinesische Produktion in etwa verzwölffacht.

Die zentrale Bedeutung der Entwicklung in China verdeutlicht auch die Weltmarktentwicklung. Die globale Produktion von Kfz wuchs zwischen den Jahren 2000 und 2022 um fast 46 Prozent. Ohne China lag das Wachstum lediglich bei gut 3 Prozent. Da die Produktionsentwicklung auch die Verkäufe widerspiegelt, sollte einsichtig sein, dass die Präsenz einer Marke auf dem chinesischen Markt in den letzten 20 Jahren über den wirtschaftlichen Erfolg eines Fahrzeugherstellers entschieden hat. Anders als die europäische Konkurrenz waren die deutschen Hersteller frühzeitig auf dem chinesischen Markt präsent, VW sogar bereits seit den frühen 1980er Jahren. Mit ihren (bis vor Kurzem gesetzlich vorgeschriebenen) Joint-Venture-Partnern führen die deutschen Hersteller bei der Bedienung des chinesischen Marktes zweigleisig. Zum einen bauten sie Produktionskapazitäten vor Ort auf. Im Jahr 2018 wurden erstmals mehr Fahrzeuge deutscher Konzernmarken in China gebaut als in Deutschland. Damals waren es etwa 5,2 Millionen Einheiten, welche die deutschen Hersteller in China fertigten.

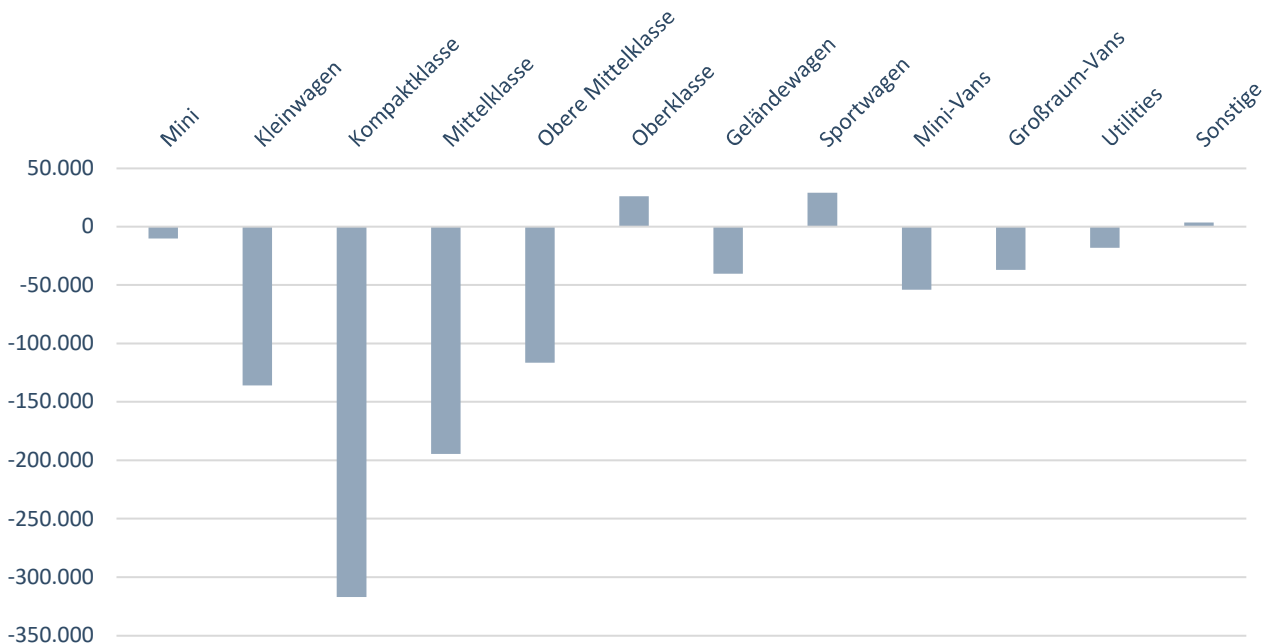
Das zweite Standbein ergab sich aus der starken Marktpräsenz der deutschen Marken in China und der von ihnen verfolgten Premiumstrategie. Durch die deutsche Dominanz im weltweiten Premiumsegment konnte auch der Standort Deutschland vom Marktwachstum in China profitieren. Hochwertige und hochpreisige

Fahrzeuge sind viel eher für einen kostenintensiven interkontinentalen Transport geeignet als margenschwache sogenannte Volumenmodelle. Deshalb fertigt man Letztere typischerweise im Absatzmarkt, Premiumprodukte dagegen tendenziell eher am Heimatstandort des Herstellers. So wurden im Jahr 2022 etwa 92 Prozent aller weltweit verkauften Oberklassemodelle deutscher Konzernmarken am Standort Deutschland gefertigt. In der Golfklasse waren es weniger als 31 Prozent. Die sehr hohen Marktanteile bei den großen Fahrzeugklassen ermöglichten es, vom Standort Deutschland aus den globalen Markt zu bedienen und damit die Produktion in Deutschland bis 2019 weitgehend stabil zu halten. Tatsächlich waren im Jahr 2022 über 99 Prozent aller Fahrzeugexporte nach China und 94 Prozent der Exporte in die USA dem Premiumsegment zuzurechnen. Damit ging aber auch eine zunehmende Spezialisierung am Standort Deutschland einher. Die Produktion in den Segmenten Oberklasse und Sportwagen wuchs auch in den letzten Jahren weiter, während die Produktion von Kleinwagen am Standort Deutschland eingestellt wurde. Auch die Kleinwagenproduktion wird in diesem Jahr weitestgehend auslaufen.

Deutschlands Exporte nach China verengen sich also auf immer kleinere Segmente wie die Oberklasse oder Sportwagen. In diesen Segmenten konnte aber auch in der schwierigen Zeit ab 2019 vom Standort Deutschland aus erfolgreich in die ganze Welt exportiert werden, wie aus der Statistik des Verbands der Automobilindustrie (VDA) ersichtlich ist (Abbildung 3-2).

Abbildung 3-2: Nur Oberklasse und Sportwagen im Plus

Veränderung der Anzahl von Deutschland in die Welt exportierter Pkw zwischen 2019 und 2022 nach Segmenten



Quelle: VDA, 2023

Trotz der problematischen Lage der Weltwirtschaft konnten die Exporte von Oberklassefahrzeugen und Sportwagen bis 2022 weiter gesteigert werden. Die Hauptabnehmerländer waren dabei die USA und China. Der Exportrückgang bei kleineren Fahrzeugen ist vor allem auf die Schwäche des europäischen Marktes im Vorjahr zurückzuführen. Bei Mittelklasse und oberer Mittelklasse kommen Verlagerungen nach China hinzu.

Das bisherige Erfolgsmodell ist aber am Scheideweg angekommen, was sich als Herausforderung für den Standort Deutschland erweist. Die Qualität der chinesischen Fertigung hat immer weiter zugenommen, so dass auch die Produktion von Fahrzeugen der Mittelklasse (z. B. Audi A4) und der oberen Mittelklasse (A6) für den chinesischen Markt zunehmend vor Ort erfolgt. Dieser Trend wird durch den Wandel hin zum elektrifizierten Antriebsstrang weiter verstärkt, denn durch seine dominante Stellung bei der Produktion von Batteriezellen und Elektromotoren weist China bei elektrifizierten Antriebssträngen erhebliche Verbundvorteile gegenüber dem Standort Deutschland auf, was die Produktion günstiger macht. In Deutschland mangelt es derzeit hingegen besonders an einer Fertigung von Batteriezellen, die oft aus China importiert werden müssen, bis die hierzulande im Bau befindlichen Werke auch wirklich produzieren. Da zudem fast die Hälfte aller weltweit verkauften Elektroautos in China zugelassen wird, bietet sich die verstärkte Produktion auch höherwertigerer Elektrofahrzeuge an diesem Standort geradezu an. Diesem Trend widerstanden bislang nur die absoluten Top-Modelle.

Doch auch das scheint sich zu ändern, wie ein Vergleich der Ausfuhrentwicklung mit der Absatzentwicklung in China zeigt. Die markenbezogenen Exportzahlen nach China liegen für das bisherige Jahr 2023 nicht vor, aber dafür einige Zahlen zur Absatzentwicklung deutscher Konzernmarken in China, die deutlich von den in der Handelsstatistik sichtbaren Trends abweichen. Insgesamt wuchs der chinesische Pkw-Markt im ersten Halbjahr 2023 um etwas über 3 Prozent, was in Anbetracht der im Vorjahr noch wirkenden Lockdowns relativ wenig ist. Laut der letzten Quartalsberichte der deutschen Autobauer entwickelten sich deren Absätze in China uneinheitlich. So meldete Mercedes gemessen an verkauften Fahrzeugen eine Absatzsteigerung von 6,8 Prozent im ersten Halbjahr 2023. Auch BMW steigerte seine Verkäufe im größten Markt um 3,6 Prozent. Volkswagen meldet hingegen einen Absatzrückgang um 1,3 Prozent, verweist aber explizit auf positive Trends bei Modellen wie dem Audi A7 oder dem Porsche Taycan. Dies lässt vermuten, dass die Absatzverluste primär bei Volumenmodellen auftreten.

Damit ist festzuhalten, dass die Absatzstückzahlen der deutschen Hersteller in China im ersten Halbjahr deutlich besser ausfallen als die deutlich rückläufigen Exportzahlen aus der Außenhandelsstatistik (Kapitel 2). Es gibt also eine Entwicklungsdivergenz zwischen der deutschen Autoindustrie und der Autoindustrie am Standort Deutschland. Wie erwähnt sind die wertmäßigen Ausfuhren von Kraftwagen und -motoren im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel gesunken. Zwar könnte ein direkter Vergleich von Absatzstückzahlen und wertmäßigen Ausfuhren durch eine veränderte Zusammensetzung der Ausfuhren verzerrt sein. Doch erscheint das in der kurzen Frist wenig wahrscheinlich, da die Ausfuhren auf hochpreisige Modelle fokussiert waren und weiterhin sein dürften. Damit liefert die Gegenüberstellung beider Entwicklungen ein starkes Indiz dafür, dass der höhere Absatz in China weniger durch Exporte und mehr durch Produktion vor Ort bedient wurde. Folglich scheint auch in der Oberklasse eine Produktionsverlagerung von Deutschland nach China stattgefunden zu haben. Es ist zudem möglich, dass die Nachfrage in China auch aus amerikanischen Werken bedient wurde, wo BMW und Mercedes ihre großen SUV-Modelle fertigen. Eine weitere mögliche Erklärung liegt im Export von Motoren für die Endfertigung in China. Auch hier scheinen Rückgänge wahrscheinlich, da elektrifizierte Antriebsstränge vor Ort billiger produziert werden können und der in der Vergangenheit oft genutzte Transportweg über den Schienenweg durch den russischen Überfall auf die Ukraine ausgefallen ist.

Für die weitere Entwicklung der Ausfuhrvolumina nach China im Kfz-Bereich dürfte es von entscheidender Bedeutung sein, ob es gelingt, das bisherige Geschäftsmodell des Exports hochwertiger Fahrzeuge nach China zu stabilisieren. Dabei geht es weniger darum, durch Rückverlagerung verlorene Volumina zurückzu-

gewinnen, als darum, nicht noch mehr zu verlieren. Da die Märkte für Pkw in Asien konzentriert sind, macht eine Rückverlagerung nach Deutschland aufgrund der Transportkosten wirtschaftlich kaum Sinn. Um weitere Verluste zu vermeiden, wird es erforderlich sein, den Produktionsverbund für elektrifizierte Antriebsstränge in Deutschland durch Aufbau einer heimischen Batteriezellfertigung zu stärken und vor allem die Dominanz in Segmenten wie Oberklasse oder obere Mittelklasse auch nach dem Wechsel des Antriebsstrangs zu verteidigen.

Warnende Beispiele hierfür, was geschehen kann, wenn es nicht gelingt, das Geschäftsmodell zu stabilisieren, liefern die anderen traditionellen Autostandorte in Europa. Alles in allem hat die – durch Internationalisierung und Premiumstrategie – ermöglichte Präsenz im chinesischen Wachstumsmarkt es dem Autostandort Deutschland erlaubt, sich seit dem Millennium signifikant besser zu entwickeln als Frankreich oder Italien. Deren auf Volumenmodelle konzentrierte Produktion erfolgte weitestgehend für den europäischen Markt und große Teile dieser kostensensitiven Produktion gingen an günstigere Standorte wie Spanien, die Türkei oder Osteuropa verloren. In China waren und sind die europäischen Konkurrenten hingegen kaum präsent. Ein Umstand, der sich auch in den Brüsseler Debatten um Einfuhrzölle auf chinesische Kfz widerspiegelt. Der Automobilstandort Deutschland hat hingegen lange von seiner engen Bindung an den chinesischen Markt profitiert. Ohne diesen und die anderen asiatischen Wachstumsmärkte wird sich die Autoproduktion am Standort Deutschland nicht stabilisieren lassen, denn der europäische Markt ist inzwischen zu klein, um die auf höherwertige Fahrzeuge spezialisierten deutschen Fertigungskapazitäten auszulasten.

4 IW-Monitoring zur Entwicklung der Einfuhrabhängigkeiten

Der deutliche Rückgang der Einfuhren im ersten Halbjahr 2023 könnte darauf hindeuten, dass auch relevante Einfuhrabhängigkeiten von China geringer geworden sind. Das würde Hinweise auf ein beginnendes De-Risking geben. Vor diesem Hintergrund setzt das IW mit diesem Report sein Monitoring zur Entwicklung der Einfuhrabhängigkeiten fort. Das IW-Monitoring in der Vorläuferstudie (Matthes, 2023) zeigte, dass es 298 Produktgruppen mit einem chinesischen Einfuhranteil im Jahr 2021 von über 50 Prozent und einem Einfuhrwert von mehr als 10 Millionen Euro im Betrachtungsjahr 2022 gab. Bei gut zwei Dritteln dieser Produktgruppen war es im Jahr 2022 zu einem weiteren Anteilsanstieg gekommen. Ein De-Risking konnte damit im Jahr 2022 zumindest in der Breite nicht festgestellt werden. Matthes (2023) verweist allerdings darauf, dass diese Methodik noch weiter verfeinert werden müsste, um wirklich kritische Abhängigkeiten zu identifizieren, also Produktgruppen, die sowohl schwer verzichtbar als auch kurzfristig schwer ersetzbar sind.

Wie in der Vorläuferstudie werden erneut Produktgruppen mit hohen Einfuhrabhängigkeiten von China von mehr als 50 Prozent auf der 8-Steller-Ebene der Außenhandelsstatistik betrachtet, dieses Mal bezogen auf 2022. Darüber hinaus wird als wertmäßiger Schwellenwert ein Einfuhrwert von 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 verwendet (statt zuvor 10 Millionen Euro für das Gesamtjahr 2022). Da sich die Einfuhrabhängigkeiten auf die chinesischen Anteile der Produktgruppen an der Gesamteinfuhr beziehen, kann das erste Halbjahr 2023 mit dem Gesamtjahr 2022 verglichen werden. Aufgrund der häufigen Importanteilsanstiege im Jahr 2022 gibt es 376 Produktgruppen, die diese Kriterien erfüllen, und damit deutlich mehr als im Jahr 2021.

Das IW-Monitoring befindet sich noch im Aufbau. In diesem Report wird die Analyse in zweierlei Hinsicht weiter vertieft. Erstens wird sie auf alle Produktgruppen ausgedehnt, da auch bei wertmäßig weniger

relevanten eine kritische Abhängigkeit vorliegen kann. Zudem wird eine industriefokussierte Auswahl von Produktgruppen getroffen, um mögliche Abhängigkeiten in den Lieferketten besser analysieren zu können.

Mit Blick auf die erste Erweiterung gibt es 806 Produktgruppen mit chinesischen Einfuhranteilen von mehr als 50 Prozent im Jahr 2022 (N = 806). Als Teilmenge davon finden sich darunter die erwähnten 376 Produktgruppen mit einem Einfuhrwert von über 10 Millionen Euro im Jahr 2022 und über 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 (N = 376). Damit die Angaben vergleichbar sind, wurden Veränderungsintervalle gebildet. Damit lässt sich eine prozentuale Aufteilung der Veränderungen in jeder einzelnen Produktgruppe für die unterschiedlich großen Gruppierungen vornehmen. Die obere Grafik in Abbildung 4-1 zeigt, dass es durchaus einen Unterschied macht, ob die ganze Gruppe betrachtet wird oder nur die Gruppe mit Einfuhrwerten über dem Schwellenwert von 5 Millionen Euro:

- Bei beiden Gruppierungen kam es überwiegend zu einem Rückgang der chinesischen Einfuhranteile.
- Allerdings gibt es auch viele Produktgruppen, bei denen der Einfuhranteil gestiegen oder nur um maximal 5 Prozentpunkte gesunken ist. Der Anteil dieser beiden Intervalle liegt in der umfassenden Gruppe (N = 806) bei rund 50 Prozent und in der Gruppe mit Einfuhrwerten über 5 Millionen Euro (N = 376) bei rund 60 Prozent.
- Deutliche Rückgänge des Einfuhranteils von mehr als 20 Prozentpunkten kommen selten vor. Bei der großen Gruppe (N = 806) gilt das für 15,8 Prozent aller darin enthaltenen Produktgruppen. Bei der Gruppe mit Einfuhrwerten über dem verwendeten Schwellenwert (N = 376) sind so starke Rückgänge aber die Ausnahme mit einem Anteil von lediglich 2,7 Prozent.

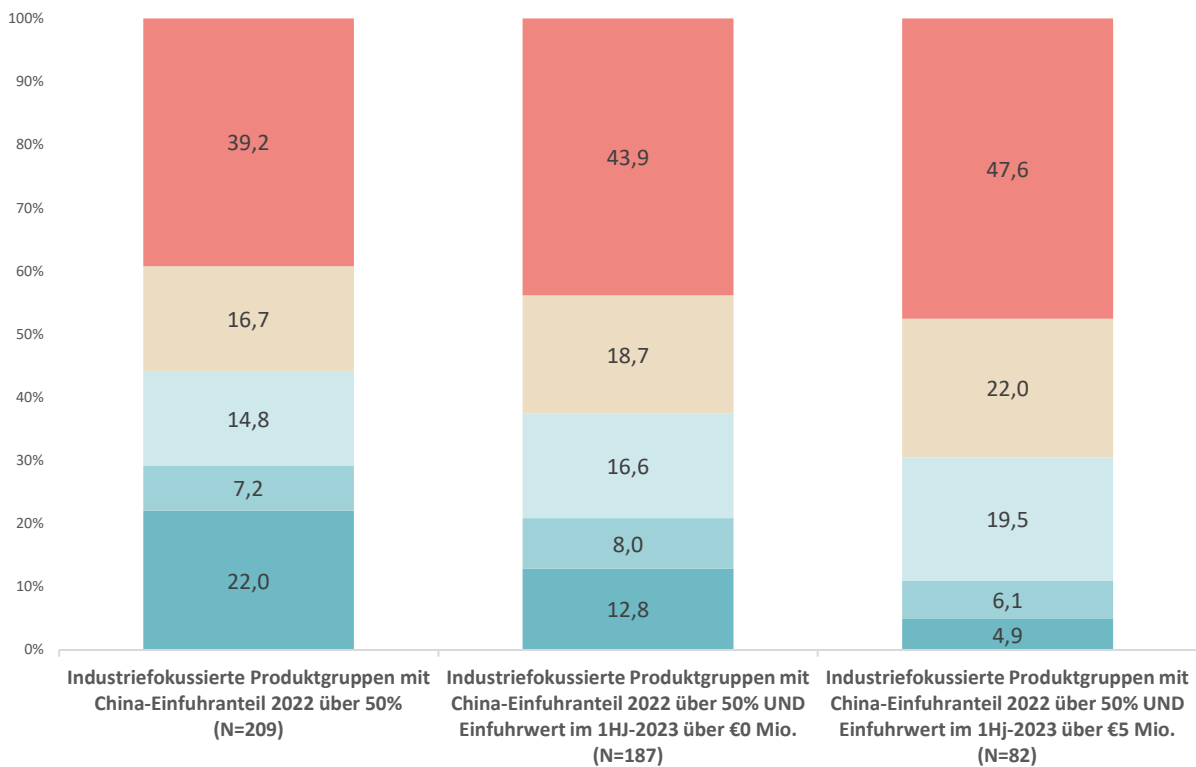
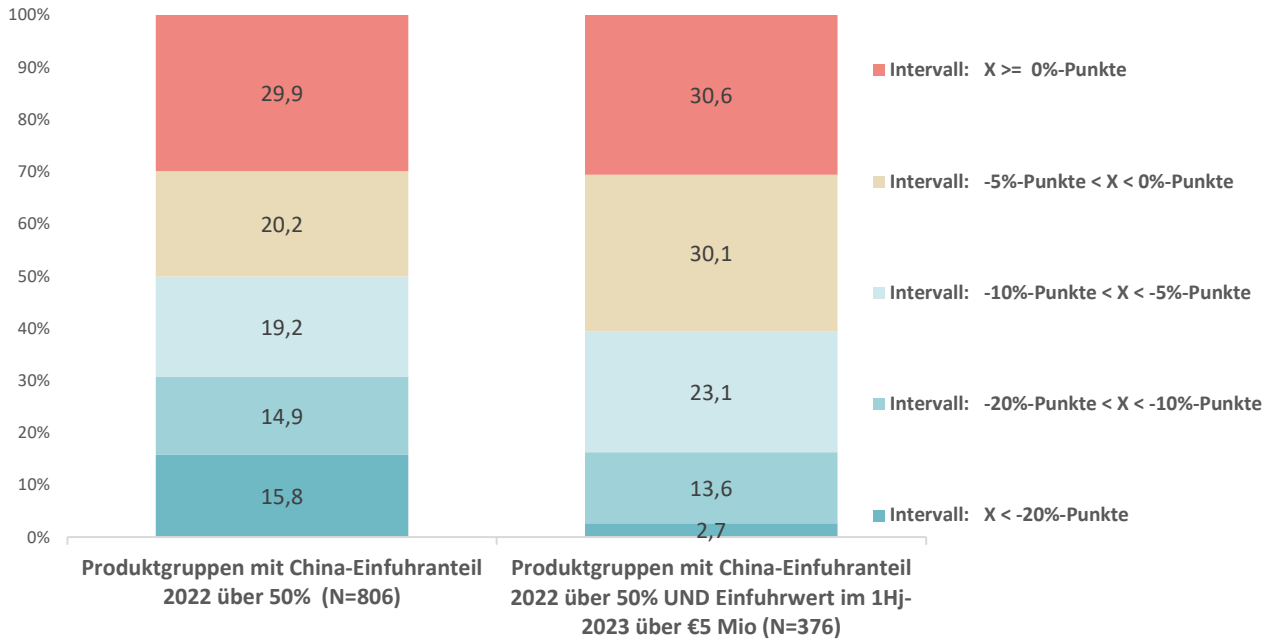
Die Erweiterung der Betrachtung auf alle Produktgruppen erfasst naturgemäß mehr Bereiche, in denen kritische Abhängigkeiten vorliegen können. Doch zur Identifikation wirklich kritischer Abhängigkeiten sind zahlreiche weitere Schritte nötig. Ein weiterer wird im Folgenden dargestellt.

Als zweite Erweiterung wird in dieser Studie eine Bereinigung um Produktgruppen vorgenommen, bei denen sich aus ihrer Bezeichnung ableiten lässt, dass es sich um Konsumprodukte handelt, die tendenziell verzichtbar sind. Das gilt besonders für Bekleidung und Produkte der Unterhaltungs- oder Haushaltselektronik sowie Spielzeug, Möbel, Werkzeuge, Lebensmittel oder Fahrradteile. Nicht herausgenommen wurden dagegen Medikamente, zum Beispiel die Produktgruppe „Arzneiwaren, Antibiotika enthaltend, undosiert“, da hier Unentbehrlichkeiten vorliegen könnten. Gleiches gilt für Solarmodule (Fotovoltaik), die für die Energiewende nötig sind und bei denen hohe Abhängigkeiten von China bestehen. Bei den übrigen verbleibenden Produktgruppen erscheint ein Industriefokus plausibel, da sie ganz überwiegend als Vorleistungen oder Investitionsgüter einzuordnen sind. Hier könnten in der Lieferkette mögliche Unentbehrlichkeiten vorliegen.

Die vorgenommene Einteilung zwischen klar entbehrlichen Konsumprodukten und potenziell unentbehrlichen Produktgruppen (meist mit Industriefokus) ist nicht immer trennscharf möglich. Das gilt etwa für Computer und -zubehör, die privat oder geschäftlich genutzt werden können. Manche chemische Vorprodukte könnten auch nur eine eher verzichtbare haushaltsorientierte Verwendung haben. Bei einigen anderen Produktgruppen wird zudem aufgrund der technisch-fachlichen Bezeichnung der Produktgruppe die Zuordnung erschwert. Daher sind die folgenden Ergebnisse mit Zurückhaltung zu interpretieren und die Bezeichnung „industriefokussiert“ gibt nur eine überwiegende Tendenz an. Die Besetzung der Veränderungsintervalle dürfte von den Unschärfen bei der Zuordnung allerdings nicht systematisch verzerrt werden.

Abbildung 4-1: Veränderung hoher Einfuhrabhängigkeiten von China

8-Steller-Importproduktgruppen mit hohem China-Einfuhranteil geordnet nach der jeweiligen Veränderung des China-Einfuhranteils (X) im ersten Halbjahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022 – Verteilung der Veränderungsintervalle



X steht für die Anteilsveränderung in Prozentpunkten.

Lesehilfe für die beige Fläche in der linken Stapelsäule der oberen Grafik: Bei 20,2 Prozent (der insgesamt 806) 8-Steller-Importproduktgruppen, bei denen Chinas Einfuhranteil 2022 über 50 Prozent lag, sank der China-Anteil im ersten Halbjahr 2023 um bis zu 5 Prozentpunkte gegenüber dem Jahr 2022.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Auch bei der Betrachtung mit Industriefokus erscheint eine Differenzierung sinnvoll. Die untere Grafik in Abbildung 4-1 zeigt dazu drei gestapelte Säulen. Bei der linken Säule werden alle Produktgruppen mit Einfuhranteilswerten von über 50 Prozent im Jahr 2022 einbezogen und damit auch 22 Produktgruppen, bei denen der Einfuhrwert im ersten Halbjahr 2023 bei null lag. Teilweise liegt das an einem Wegfall dieser Produktgruppen durch eine Umstellung der statistischen Erfassung, teilweise daran, dass hier auch zuvor nur geringe Mengen importiert wurden. Generell deutet ein aktueller Importwert von null darauf hin, dass hier keine Unentbehrlichkeiten vorlagen. Daher werden diese 22 Gruppen in der zweiten Säule nicht mit einbezogen. Das verringert die Besetzung des Intervalls mit Anteilsverringerungen von mindestens 20 Prozent deutlich von 22 Prozent in der ersten Säule auf knapp 13 Prozent in der zweiten Säule. Auf die anderen Intervalle der zweiten Säule entfallen allein rein rechnerisch entsprechend etwas höhere Anteile.

Auch bei den Produktgruppen mit Industriefokus wird der Schwellen-Einfuhrwert von 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 angewendet. Dahinter steht die Vermutung, dass bei Vorliegen möglicher Unentbehrlichkeiten höhere Einfuhrwerte größere kritische Abhängigkeiten mit sich bringen würden. Wie schon in der oberen Grafik zeigt sich auch hier, dass bei Produktgruppen mit hohen Einfuhrwerten die Anteilsrückgänge in der Tendenz deutlich geringer ausfallen. Starke Rückgänge von mehr als 20 Prozentpunkten finden sich nur in 5 Prozent der Produktgruppen. In fast der Hälfte der Produktgruppen (48 Prozent) ist der chinesische Einfuhranteil gleichgeblieben und meist noch weiter gestiegen. Und in weiteren rund 22 Prozent der Gruppen war der Anteilsrückgang mit unter 5 Prozent nur gering.

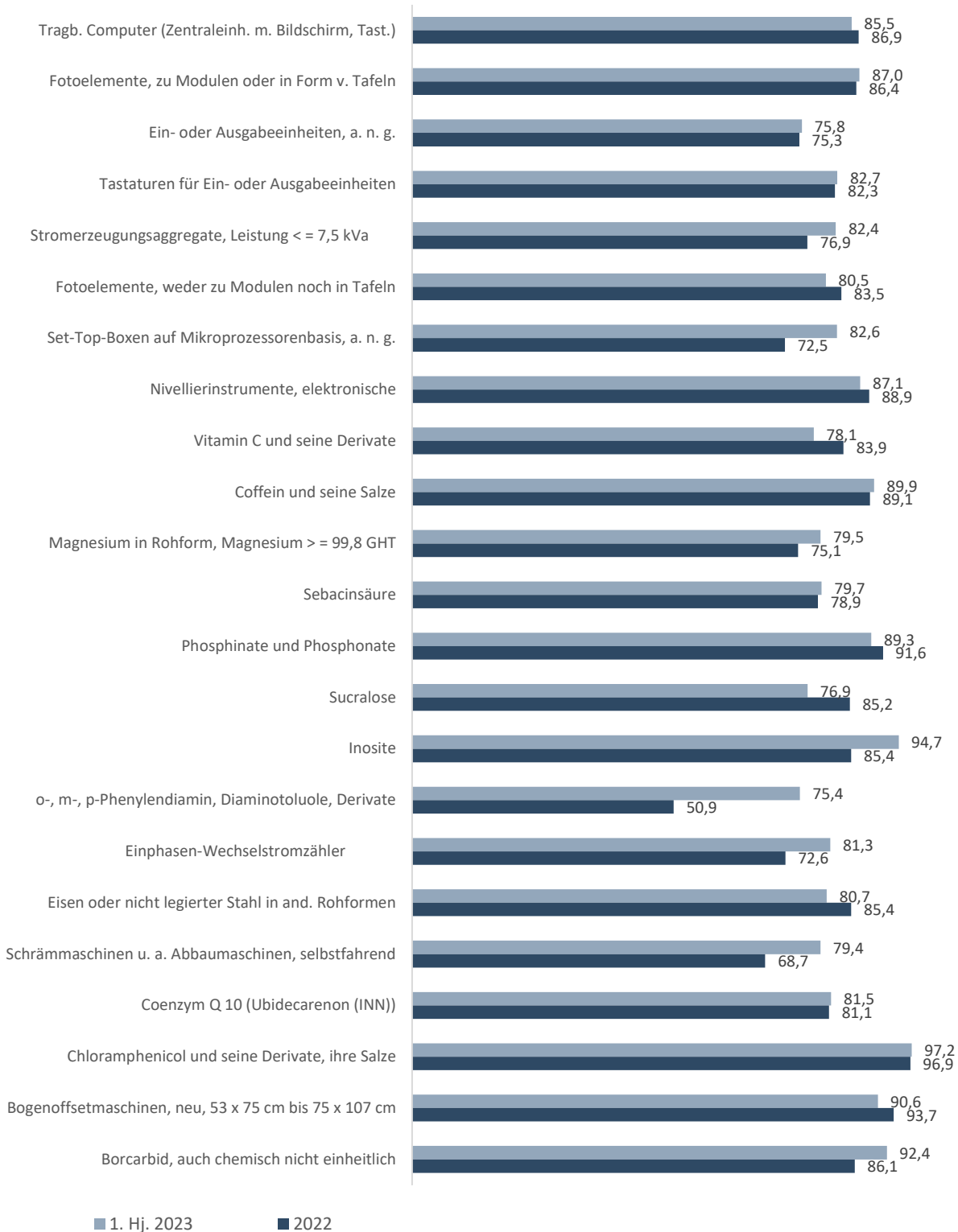
Zur weiteren Illustration werden in den folgenden beiden Abbildungen ausgewählte Produktgruppen mit hohen chinesischen Anteilswerten und/oder hohen Einfuhrwerten dargestellt. In Abbildung 4-2 sind alle industriefokussierten Produktgruppen mit chinesischen Einfuhranteilen über 75 Prozent im Jahr 2022 und Einfuhrwerten über 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 zu sehen. Abbildung 4-3 zeigt industriefokussierte Produktgruppen mit geringeren Einfuhrwerten von unter 5 Millionen Euro, bei denen der chinesische Einfuhranteil aber über 90 Prozent im Jahr 2022 lag.

Der genauere Blick auf die Bezeichnung der Produktgruppen macht deutlich, dass potenziell kritische Abhängigkeiten bei einer Reihe von Kategorien vorliegen: bei bestimmten Arten von Elektronikprodukten, chemischen Produkten, Rohstoffen (u. a. Magnesium und bestimmte Seltenen Erden), Maschinen sowie bei Solarmodulen, einzelnen Stahlprodukte und Antibiotikaarten.

Bei den dargestellten Produktgruppen mit hohen wertmäßigen und/oder anteilmäßigen Einfuhrabhängigkeiten würde eine kritische Abhängigkeit von China vorliegen, falls diese Produkte unentbehrlich und schwer ersetzbar wären. Wenn es um die Einschätzung des De-Risking im Jahr 2023 geht, ist daher ein Blick auf die Anteilsveränderungen in diesen Produktgruppen aufschlussreich. Es zeigt sich, dass hier nur sehr selten nennenswerte Anteilsrückgänge zu verzeichnen sind. Rückgänge von etwas mehr als 5 Prozentpunkten gibt es in Abbildung 4-2 nur zweimal und in Abbildung 4-3 nur einmal, stärkere Anteilsrückgänge gibt es keine. Dagegen sind die chinesischen Einfuhranteile sogar relativ häufig weiter gestiegen.

Abbildung 4-2: Industriefokussierte Produktgruppen mit hohen Einfuhrabhängigkeiten von China (1)

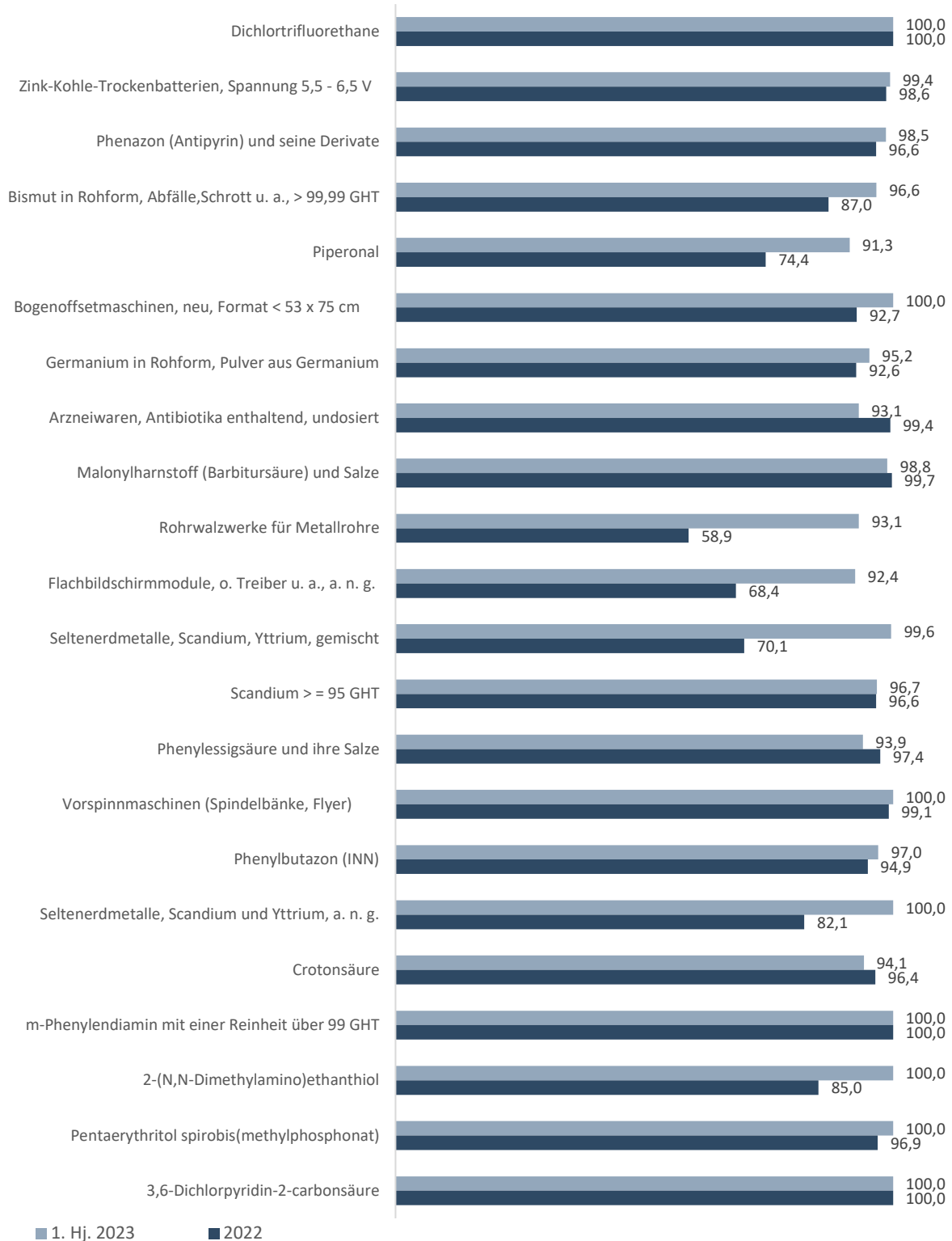
Auswahl: Industriefokussierte Produktgruppen mit Einfuhranteil aus China über 75 Prozent in 2022 und Einfuhrwert über 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 – Anordnung nach dem Einfuhrwert, Anteil Chinas an der Einfuhr in Prozent



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Abbildung 4-3: Industriefokussierte Produktgruppen mit hohen Einfuhrabhängigkeiten von China (2)

Auswahl: Industriefokussierte Produktgruppen mit Einfuhranteil aus China über 90 Prozent in 2022 und Einfuhrwert unter 5 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2023 – Anordnung nach dem Einfuhrwert, Anteil Chinas an der Einfuhr in Prozent



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

5 Fazit

In diesem Report wird untersucht, wie sich der Außenhandel mit China und die Einfuhrabhängigkeiten von China im ersten Halbjahr 2023 entwickelt haben. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 sank der Außenhandel mit China in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um rund 14 Prozent, die Ausfuhren sanken um über 8 Prozent, die Einfuhren um knapp 17 Prozent. Dies steht im Gegensatz zum starken Anstieg des Außenhandels mit China im Jahr 2022, der vor allem bei den Einfuhren sehr ausgeprägt war.

Eine tiefere Analyse der Gründe für die Rückgänge im Jahr 2023 verdeutlicht, dass Entwicklungen in wenigen Branchen prägend waren:

- Hierzu zählt auf der Einfuhrseite vor allem eine Sonderentwicklung im Chemie-Bereich. Allein auf sie gehen 14 Prozentpunkte des gesamten Einfuhrrückgangs von 17 Prozent zurück. Ohne diesen Sondereffekt wären die deutschen Einfuhren aus China nur um 3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 2022 gesunken.
- Darüber hinaus kam es zu einem deutlichen Einfuhranstieg bei Elektrischen Ausrüstungen um 25 Prozent und bei Kraftfahrzeugen und -teilen von 75 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Diese beiden Effekte summieren sich auf einen einführseitigen Wachstumsbeitrag von fast 5 Prozentpunkten.
- Die Entwicklung bei Kraftfahrzeugen und -teilen führt auch auf der Ausfuhrseite zu markanten Effekten. Der Ausfuhrückgang von 21 Prozent in dieser sehr wichtigen Exportproduktgruppe trägt zu drei Vierteln zum gesamten Ausfuhrückgang von über 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr bei. Durch die Kombination von Exportrückgang und Importanstieg bei Kraftfahrzeugen und -teilen verschlechtert sich die deutsche Handelsbilanz gegenüber China allein um fast 5 Milliarden Euro.

Die Veränderungen im Handel mit Kraftwagen und Kraftwagenmotoren haben dabei verschiedene Ursachen. Einerseits kam es um den Jahreswechsel 2022/2023 herum zum Markteintritt mehrerer chinesischer Fahrzeughersteller in Deutschland, wodurch deren Absatzzahlen und damit auch der wertmäßige Import aus China von geringer Basis ausgehend stark anzogen. Auf der anderen Seite kommt das bisher die Autoproduktion am Standort Deutschland stützende Geschäftsmodell – der interkontinentale Export hochwertiger Fahrzeuge – zunehmend unter Druck. Deutsche Hersteller verlagern seit Jahren die Produktion immer hochwertiger Modelle nach China. Der Grund hierfür ist vor allem die überragende Bedeutung Chinas als Absatzmarkt. Es kommt hinzu, dass es in China Verbundvorteile bei der Produktion elektrifizierter Antriebsstränge gibt und dass weltweit etwa die Hälfte aller Elektrofahrzeuge in China abgesetzt wird. All das sind starke Argumente für eine Produktion zusätzlicher Modelle in China und es ist ein Hinweis darauf, dass die Entwicklung der deutschen Autoindustrie nicht mehr mit der Entwicklung der Autoindustrie am Standort Deutschland gleichzusetzen ist. Andere traditionelle europäische Autoproduktionsländer mussten diese ernüchternden Erfahrungen bereits vor über einer Dekade machen.

Der deutliche Rückgang der Einfuhren im ersten Halbjahr 2023 könnte auf ein beginnendes De-Risking hindeuten. Das IW-Monitoring der Einfuhrabhängigkeiten zeigt: Bei 8-Steller-Produktgruppen mit hohem Einfuhranteil aus China und einem relativ hohen Einfuhrwert gab es im ersten Halbjahr 2023 mit rund 70 Prozent deutlich mehr Anteilsrückgänge als im Jahr 2022 mit rund 30 Prozent. Ein genauerer Blick relativiert dieses Ergebnis allerdings. Mit knapp 16 Prozent ist der Anteil der Produktgruppen mit deutlichen Rückgängen von über 20 Prozentpunkten beim chinesischen Einfuhranteil im Jahr 2023 in der Gesamtschau (auf alle über 800 Produktgruppen mit einem Einfuhranteil von über 50 Prozent im Jahr 2022) nur begrenzt. Relativierungen

ergeben sich auch und gerade bei dem Versuch, kritische Abhängigkeiten stärker einzugrenzen. So sind starke Anteilsreduktionen weniger relevant, wenn Produktgruppen mit hohen Einfuhrwerten und/oder mit einem tendenziellen Industriefokus in den Blick genommen werden. Es erscheint daher verfrüht, eine klare Schlussfolgerung über das Ausmaß eines möglichen De-Risking zu treffen.

Wenn De-Risking verstanden wird als ein Abbau von wirklich kritischen Abhängigkeiten, braucht es zudem noch weitere Verfeinerungen des Abhängigkeitsmonitorings. Denn hohe Einfuhranteile geben zwar wichtige Hinweise, sind aber letztlich nur ein Indiz – eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung. Es werden dringend Informationen darüber benötigt, ob entsprechende Produkte unentbehrlich sind, welche Rolle sie in den Lieferketten der Unternehmen spielen und ob sie durch andere Lieferländer oder eigene Produktion in hinreichendem Ausmaß und ausreichend kurzer Zeitspanne ersetzt werden können. Hier spielt eine Rolle, ob das Know-how in Europa noch verfügbar ist. Das mag der Fall sein, wenn Unternehmen Vorprodukte aufgrund chinesischer Kostenvorteile bewusst ausgelagert haben. Es könnte schwieriger sein, wenn eine unabhängige Herstellung der betreffenden Produkte in Deutschland oder Europa vor längerer Zeit eingestellt wurde, etwa weil sie gegen die subventionierte chinesische Konkurrenz nicht mehr ankam. Um diese Fragen zu analysieren, sind aufwendige Experteninterviews und weitere tiefgehende Analysen von Außenhandelsdaten nötig. Es ist Aufgabe der Bundesregierung, entsprechende Forschungen zu ermöglichen und damit die China-Strategie mit Blick auf das De-Risking-Ziel mit Leben zu füllen.

Abstract

An analysis of German foreign trade with China and import dependencies on China in the first half of 2023 shows: Compared to the first half of 2022, German exports to China fell by over 8 per cent and German imports from China by almost 17 per cent. A deeper analysis reveals that developments in only a few sectors were decisive for this: On the import side, this includes above all a negative special development in the chemicals sector. This effect alone accounts for 14 percentage points of the total import decline of 17 per cent. On the other hand, there was a significant increase in imports of electrical equipment by 25 per cent and of motor vehicles and vehicle parts by 75 per cent compared to the previous half-year. These two effects add up to a positive import growth contribution of almost 5 percentage points. The development of automotive trade also led to remarkable effects on the export side: The 21 per cent decline in exports of motor vehicles and vehicle parts accounts for three quarters of the total export decline of over 8 per cent.

Particularly, in the trade in motor vehicles and engines striking changes have occurred. These have various causes. On the one hand, several Chinese vehicle manufacturers entered the German market around the turn of the year, causing their sales figures and the value of imports from China to rise sharply, albeit from a low base. On the other hand, the business model that used to support car production in Germany – the intercontinental export of high-quality vehicles – is coming under increasing pressure. German manufacturers have been relocating more and more production to China for years, currently also increasingly in the previously resistant premium class. The reason for this is above all China's outstanding importance as a sales market, but also the energy transition and the planned phasing out of the combustion engine. In addition, China has economies of scope in the production of electrified powertrains. Overall, there are strong arguments for the production of additional models in China. In the future, as also the export model of premium cars is beginning to falter with increasing trends to a 'local for local' strategy, the development of the German car industry worldwide is likely to contribute less to the development of the German car industry in Germany.

The continuation and deepening of the IW monitoring of import dependencies on China shows that, at best, the first signs of import-side de-risking are emerging: Among more than 800 eight-digit product groups with a Chinese import share of more than 50 per cent in 2022 and a relatively high import value, there were significantly more share declines in the first half of 2023 than in 2022, with around 70 per cent of the groups. A closer look, however, puts this result into perspective. At just under 16 per cent, the share of product groups with significant declines of more than 20 percentage points in the Chinese import share in 2023 is only limited. The attempt to narrow down critical dependencies also puts the result into perspective. Thus, strong share reductions are less relevant if the view is narrowed to product groups with high import values and/or with a tendency to focus on industry. For the industry-focused product groups with an import value of more than 5 million euros in the first half of 2023, the share of Chinese import share reductions is only slightly more than half and the share of strong reductions of more than 20 percentage points is only less than 5 per cent. It therefore seems premature to draw a clear conclusion about the extent of possible de-risking.

In order to measure de-risking – understood as a reduction of really critical import dependencies – even more precise dependency monitoring is needed. This requires expert interviews and even more in-depth foreign trade foreign trade analyses. It is the task of the German government to make such elaborate research possible on a regular basis and thus to fill the China strategy with life with regard to the de-risking goal.

Literaturverzeichnis

KBA – Kraftfahrtbundesamt, 2023, FZ 28 - Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb, Monatsergebnisse, Juli, https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz28/fz28_gentab.html?nn=3514348 [5.9.2023]

Matthes, Jürgen, 2023, Wie ist der starke Importanstieg aus China im Jahr 2022 zu erklären und wie haben sich die Import-Abhängigkeiten entwickelt?, IW-Report, Nr. 34, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/juer-gen-matthes-wie-ist-der-starke-importanstieg-aus-china-im-jahr-2022-zu-erklaeren-und-wie-haben-sich-die-import-abhaengigkeiten-entwickelt.html> [5.9.2023]

OICA – Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles, 2023, 2022 Production Statistics, <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/> [5.9.2023]

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Absatz in China gefertigter Pkw in Deutschland um 73 Prozent gestiegen	9
---	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China	5
Abbildung 2-1: Treibende Faktoren für die Entwicklung des deutschen Außenhandels mit China.....	6
Abbildung 3-1: Das Herz der Kraftfahrzeugindustrie schlägt in Asien.....	10
Abbildung 3-2: Nur Oberklasse und Sportwagen im Plus.....	11
Abbildung 4-1: Veränderung hoher Einfuhrabhängigkeiten von China	15
Abbildung 4-2: Industriefokussierte Produktgruppen mit hohen Einfuhrabhängigkeiten von China (1)	17
Abbildung 4-3: Industriefokussierte Produktgruppen mit hohen Einfuhrabhängigkeiten von China (2)	18