

Die Multis und die Durchschnittsprofitrate des gesellschaftlichen Gesamtkapitals

I.

Bei der Entwicklung seiner Profitratentheorie, speziell der von der Durchschnittsprofitrate des gesellschaftlichen Gesamtkapitals bemerkt Marx gleich eingangs:

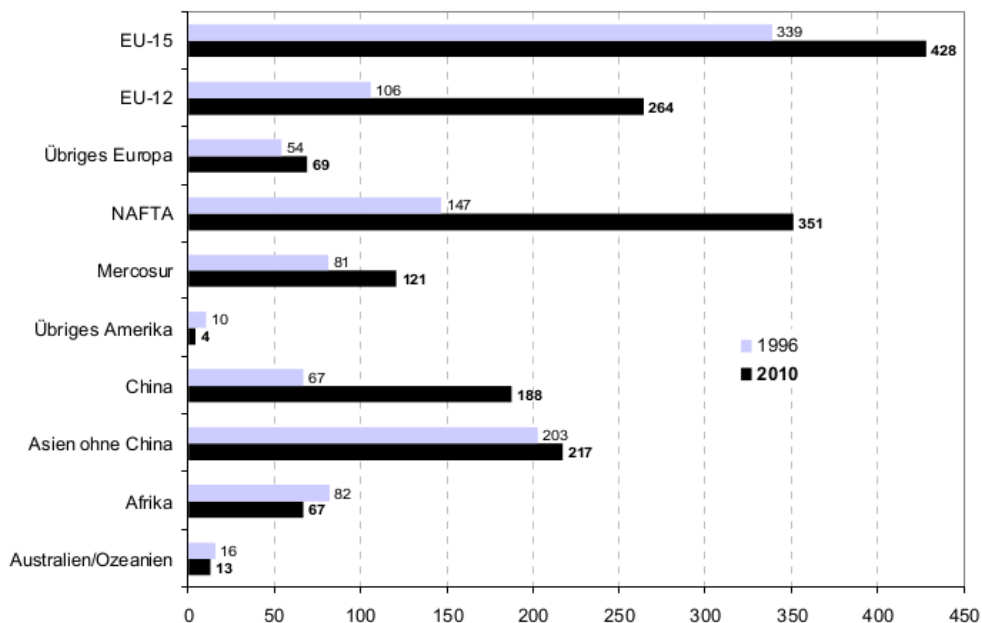
„Der Unterschied der Raten des Mehrwerts in verschiedenen Ländern und daher der nationalen Exploitationsgrade der Arbeit ist für die vorliegende Untersuchung durchaus gleichgültig. Wir wollen ja eben in diesem Abschnitt darstellen, in welcher Weise eine allgemeine Profitrate innerhalb eines Landes hergestellt wird.“ MEW Bd. 25, S. 151, 152

Zu seinen Lebzeiten war das schon ein zulässiges Verfahren, in Anbetracht des damaligen Entwicklungsstandes der kapitalistischen Produktionsweise. Die damals wichtigsten Produktionszweige der Industrie waren noch nicht geprägt durch multinationale Unternehmen. Heute sind die unterschiedlichen nationalen Mehrwertraten, mit denen die kapitalistischen Akteure zentraler Branchen produzieren, durchaus nicht gleichgültig. Man kann die tatsächliche Branchenprofitrate der Autoindustrie beispielsweise überhaupt nicht mehr verstehen, wenn unberücksichtigt bleibt, wo und mit welcher unterschiedlichen Mehrwertraten die Konzerne produzieren. Die Profitraten dieser Konzerne lägen deutlich niedriger, hätten sie ihre Produktionsstandorte nicht über die ganze Welt verteilt. Die sinkenden Profitraten der Autobranche haben wohl für „Kapitalbewegung“ gesorgt, aber nicht die in andere Branchen Deutschlands, sondern in alle Welt.

„Die deutsche Automobilindustrie ist weltweit vertreten: In mehr als 70 Ländern produzieren die Mitglieder des VDA Fahrzeuge, Anhänger und Aufbauten sowie Komponenten. Im Jahr 2010 haben die Hersteller von Personen- und Nutzfahrzeugen 12,6 Mio. Fahrzeuge weltweit produziert. Zum zweiten Mal nach 2009 wurden dabei mit 6,7 Mio. Pkw und Lkw im Ausland mehr Fahrzeuge produziert als im Inland (5,9 Mio.).

Der VDA erhebt in regelmäßigen Abständen Informationen über die Auslandsaktivitäten seiner Mitglieder, über die Produktionsstandorte, die dort gefertigten Produkte sowie die Zahl der dort beschäftigten Mitarbeiter. Bei der aktuell vorliegenden Erhebung aus der Zeit 2009/2010 meldeten die Mitglieder insgesamt 1.722 Betriebe. Diese Zahl der Auslandsengagements liegt um über 50% über dem Wert der Erhebung aus dem Jahr 1996. Damals ergab die Umfrage 1.105 Auslandsstandorte. Die Zahl der ausländischen Fertigungsstätten hat sich in diesem Zeitraum somit um mehr als 615 Betriebe erhöht.“

Auslandsstandorte der deutschen Automobilindustrie



„Auslandsproduktion übertrifft Inlandsproduktion und wächst um 120%.

Der Anteil der Exporte an den in Deutschland gefertigten Fahrzeugen hat kontinuierlich zugenommen - bis zur Wirtschaftskrise 2009 (1996: 59%, 2008: 74%, 2009: 69%, 2010: 76%), während die Auslandsproduktion ebenfalls stetig gewachsen ist und im Jahre 2009 sogar zum ersten Mal die Inlandsproduktion übertraf. Das rasante Wachstum der Produktion im Ausland ist vor allem auf die Ausweitung der Produktionsstätten im Ausland zurückzuführen. **Seit dem Jahr 2000 liegt die Auslandsproduktion in Stückzahlen höher als die Zahl der exportierten Fahrzeuge.**“

Alle Zitate und die Grafik aus „Auslandsaktivitäten der deutschen Autoindustrie“, VDA, Berlin 2011. (Den ganzen Text habe ich für Interessierte am Schluss angehängt.)

Es handelt sich also in dieser für das deutsche Kapital so zentralen Branche nicht nur um den Warenexport („Außenhandel“), von dem man abstrahieren könnte. Es geht darum, ab es noch zulässig ist, die Profitrate der Autobranche als eine nationalökonomische Größe zu behandeln. Wenn Marx davon spricht, dass „*der Profit überhaupt Aneignung nationaler Arbeit ist*“ (MEW Bd. 25, S. 557, so stimmt diese Aussage für die Multis nicht mehr.

Die Profitraten der deutschen – und nicht nur der deutschen – Autokonzerne beruhen schon auf der Mixtur unterschiedlicher Mehrwertraten in unterschiedlichen Ländern. An den Börsen müssen sich diese Konzerne messen lassen an den Profitraten der Konkurrenz in der Branche und an den Profitraten in anderen Branchen. Ist die Rendite niedrig fließt Kapital ab, ist sie hoch, fließt eher noch Kapital zu. (etwa durch Ausgabe neuer Aktien). Die Leichtigkeit mit der diese Konzerne sich an den ebenfalls **internationalen** Finanzmärkten Geld besorgen können, hängt von Rentabilität des internationalen „Gesamtkapitals“ des Konzerns ab, nicht von der des nationalen Stammsitzes dieses Konzerns.

Die eigentlich schwierige Frage bei dieser Durchschnittsprofitrate ist ja, wie sie zustande kommt, „**da sie offenbar ein Resultat ist, und nicht ein Ausgangspunkt sein kann.**“ MEW Bd. 25, S. 183.

Wenn aber die Profitraten solcher Produktionszweige wie der Autoproduktion – die ja ein solcher Ausgangspunkt sind – nur noch bestimmt werden können, wenn man ganz unterschiedliche nationale Mehrwertraten berücksichtigt, dann hat das weitreichende Konsequenzen, für den Prozess der Bildung einer nationalen Durchschnittsprofitrate

II.

„Durch diese beständige Aus- und Einwanderung, mit einem Wort, durch seine Verteilung zwischen den verschiedenen Sphären, je nachdem dort die Profitrate sinkt, hier steigt, bewirkt es solches Verhältnis der Zufuhr zur Nachfrage, daß der Durchschnittsprofit in den verschiedenen Produktionsphären derselbe wird und daher die Werte sich in Produktionspreise verwandeln. Diese Ausglei chung gelingt dem Kapital mehr oder minder, je höher die kapitalistische Entwicklung in einer gegebenen nationalen Gesellschaft ist: d.h. je mehr die Zustände des betreffenden Landes der kapitalistischen Produktionsweise angepaßt sind. Mit dem Fortschritt der kapitalistischen Produktion entwickeln sich auch ihre Bedingungen, unterwirft sie das Ganze der gesellschaftlichen Voraussetzungen, innerhalb deren der Produktionsprozeß vor sich geht, ihrem spezifischen Charakter und ihren immanenten Gesetzen.

Die beständige Ausglei chung der beständigen Ungleichheiten vollzieht sich um so rascher, 1. je mobiler das Kapital, d . h . je leichter es übertragbar ist von einer Sphäre und von einem Ort zum andern; 2. je rascher die Arbeitskraft von einer Sphäre in die andre und von einem lokalen Produktionspunkt auf den andren werfbar ist. Nr. 1 unterstellt vollständige Handelsfreiheit im Innern der Gesellschaft und Beseitigung aller Monopole außer den natürlichen, nämlich aus der kapitalistischen Produktionsweise selbst entspringenden. Ferner Entwicklung des Kreditsystems, welches die unorganische Masse des disponiblen gesellschaftlichen Kapitals den einzelnen Kapitalisten gegenüber konzentriert; endlich Unterordnung der verschiedenen Produktionsphären unter Kapitalisten. Dies letztre ist schon in der Voraussetzung eingeschlossen, wenn angenommen wurde, daß es sich um Verwandlung der Werte in Produktionspreise für alle kapitalistisch ausgebeuteten Produktionsphären handelt; ...“ MEW Bd. 25, S. 205, 206

Dazu kurz folgende Gedanken:

Die Ausglei chung zu einer Durchschnittsprofitrate erfolgt bei Marx auf Grund der unterschiedlichen Profitraten in den Produktionszweigen einer Nationalökonomie. Das Kapital wandert aus den Branchen mit niedriger Profitrate in die Branchen mit hoher Profitrate, im Rahmen ein- und derselben Nationalökonomie.

Wie aber nun, wenn sich für die „Ein- und Auswanderung“ von Kapital durch den neuen Weltmarkt (Überwindung des Kolonialismus als Schranke für die Anlage von Kapital, Überwindung des Realsozialismus als Schranke für die Anlage von Kapital) ganz neue Perspektiven ergeben, das Kapital nicht in andere Branchen **im Rahmen einer Nationalökonomie** wandern muss, um höhere Profitrate zu erzielen, sondern **in ein anderes Land** wandern kann, wo es in der gleichen „Branche“ sich zu höherer Profitrate verwerten kann, indem es die unterschiedlichen nationalen Reproduktionskosten der Ware Arbeitskraft ausnutzt?

(Das verlangt „vollständige Handelsfreiheit“ nicht nur im Rahmen einer Nationalökonomie, sondern auf dem Weltmarkt.)

Das hochakkumulierte Kapital in der Autobranche beispielsweise wandert eben bei sinkender Profitrate nicht in eine andere Branche desselben Landes, sondern in ein anderes Land und erzielt so höhere Profitrate!!! Und manch anderes Kapital auch. Dadurch wird ein ganz anderer Ausgleichsprozess international wenigstens angestoßen – zunächst in der jeweiligen Branche - und national unterbunden bzw. gestört.

„Wird Kapital ins Ausland geschickt, so geschieht es nicht, weil es absolut nicht im Inland beschäftigt werden könnte. Es geschieht, weil es zu höherer Profitrate im Auslande beschäftigt werden kann. Dies Kapital ist aber absolut überschüssiges Kapital für die beschäftigte Arbeiterbevölkerung und für das gegebne Land überhaupt.“ MEW Bd. 25, S. 266

Dieser Aspekt, den Marx erst bei der Entfaltung der Widersprüche des Gesetzes vom tendenziellen Fall der Profitrate anspricht, muss heute schon bei der Bildung der Durchschnittsprofitrate berücksichtigt werden.

Außerdem ist das Kapital heute auch in Bezug auf das fixe konstante Kapital viel mobiler, es ist leichter übertragbar „von einem lokalen Produktionspunkt auf den anderen“. Ferner ist das Kreditsystem so entwickelt, dass das leichter wird.

Die Wurzeln, die das fixe konstante Kapital (Fabrikanlagen) in den Boden einer Nation schlägt, reichen heute nicht mehr sehr tief. **Das Problem des Ortswechsels waren nie diese notwendigen Wurzeln, die Ortsgebundenheit solcher Investitionen selbst, sondern die Schranken des Marktes und des Kreditsystems.** Marx sagt ja schon, dass die Mobilität des Kapitals im Rahmen einer Nationalökonomie wesentlich von „vollständiger Handelsfreiheit“ abhängt. Des gilt in gleichem Maße oder noch mehr für die transnationale Mobilität. Ist einmal die „Handelsfreiheit“ auf dem Weltmarkt hergestellt, dann wird die Mobilität des Kapitals, auch des fixen konstanten, enorm befördert und betrifft die Mobilität auf dem ganzen Globus. Winkt da irgendwo höhere Profitrate, so wird das fixe konstante Kapital schnell mal ausgerissen und schlägt an einem anderen nationalen Ort Wurzeln. Das in Überfluss vorhandene verleihbare Geldkapital an den internationalen Finanzmärkten tut ein Übriges. Die nationale Gebundenheit hört auf die Gebundenheit an eine bestimmte Nation zu sein.

Engels sagt umgekehrt auch, dass der Protektionismus eine Bedingung dafür war, dass sich die kapitalistische Produktionsweise in England so nachhaltig durchsetzte.

„Gedeckt durch ... Zollschutz entstand und entwickelte sich in England im letzten Drittel des achtzehnten Jahrhunderts das System der modernen großen Industrie, der Produktion durch Maschinerie und Dampfkraft.“ (vergl. Meinen Artikel über Protektionismus und Freihandel).

Dieser **staatliche** Schutz deckte also damals die Entwicklung des „Systems der modernen Industrie“. Vielmehr noch gilt das für alle Länder mit „nachholender Industrialisierung“.

Das heißt, dass so etwas wie ein nationales Kapital eben in aller Regel staatlichen Schutz für dieses Kapital gegenüber der übermächtigen Konkurrenz der bereits entwickelten kapitalistischen Ökonomien voraussetzt. **Sofern also Protektionismus eine Bedingung ist für die Herausbildung kapitalistischer Produktionsverhältnisse und der entsprechenden Produktionsweise, ist der Staat Voraussetzung zur Bildung eines nationalen gesellschaftlichen Gesamtkapitals.**

Marx sucht eben nach dem „ökonomisches Bewegungsgesetz“, untersucht einen Prozess. Die Herstellung einer Durchschnittsprofitrate des gesellschaftlichen Gesamtkapitals ist ein solcher Prozess und das Gesetz der Ausgleichung besteht darin, dass das Kapital mit niedriger Profitrate auf grund hoher organischer Zusammensetzung dahin wandert wo höhere Profitrate winkt – niedrigere organische Zusammensetzung – und hier seine Akkumulation mit sich erhöhender organischer Zusammensetzung fortsetzt. Soweit ist seine Theorie Teil der allgemeinen Kapitaltheorie. Ob das Kapital in andere Branchen in ein und derselben Nationalökonomie (andere „Sphäre“) wandert oder in eine andere Nationalökonomie (anderer „Ort“), gehört aus meiner Sicht nicht in die allgemeine Kapitaltheorie.

Gehörte es dazu, müsste man das heute auf Grund der „*mit Händen greifbaren*“ Veränderung revidieren.

Robert Schlosser
September 2017

Auslandsaktivitäten der deutschen Automobilindustrie

Aufstellung der Fertigungsbetriebe und der gefertigten Produkte von Herstellern und Zulieferern im Ausland - Ergebnis einer Erhebung unter den Mitgliedern des VDA

Berlin, im Mai 2011

Vorwort

Die deutsche Automobilindustrie ist weltweit vertreten: In mehr als 70 Ländern produzieren die Mitglieder des VDA Fahrzeuge, Anhänger und Aufbauten sowie Komponenten. Im Jahr 2010 haben die Hersteller von Personen- und Nutzfahrzeugen 12,6 Mio. Fahrzeuge weltweit produziert. Zum zweiten Mal nach 2009 wurden dabei mit 6,7 Mio. Pkw und Lkw im Ausland mehr Fahrzeuge produziert als im Inland (5,9 Mio.).

Der VDA erhebt in regelmäßigen Abständen Informationen über die Auslandsaktivitäten seiner Mitglieder, über die Produktionsstandorte, die dort gefertigten Produkte sowie die Zahl der dort beschäftigten Mitarbeiter. Bei der aktuell vorliegenden Erhebung aus der Zeit 2009/2010 meldeten die Mitglieder insgesamt 1.722 Betriebe. Diese Zahl der Auslandsengagements liegt um über 50% über dem Wert der Erhebung aus dem Jahr 1996. Damals ergab die Umfrage 1.105 Auslandsstandorte. Die Zahl der ausländischen Fertigungsstätten hat sich in diesem Zeitraum somit um mehr als 615 Betriebe erhöht.

Die vorliegende Veröffentlichung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern spiegelt das Antwortverhalten der VDA-Mitglieder zu ihren Auslandsstandorten wider und liefert damit einen Überblick über die Auslandsaktivitäten sämtlicher Herstellergruppen des VDA: Über die Hersteller von Kraftfahrzeugen und deren Motoren (Herstellergruppe I), die Hersteller von Anhängern, Aufbauten und Containern (Herstellergruppe II), sowie die Hersteller von Kfz-Teilen und –Zubehör (Herstellergruppe III).

Das Verzeichnis führt die deutschen Stammhäuser auf, die im Ausland in diesem Produktionssektor direkt oder indirekt fertigen, sei es über Kapitaleinlagen oder über eine Lizenzvergabe. Neben den Adressen gibt die Broschüre Auskünfte über die dort gefertigten Produkte und die Zahl der Beschäftigten.

Es haben sich über 200 Unternehmen an der Erhebung beteiligt. Die Angaben unserer Mitglieder wurden mit größter Sorgfalt übernommen. Sollten sich dennoch Fehler eingeschlichen haben oder sollten Engagements ergänzt werden, so bitten wir um Mitteilung an die Abteilung Wirtschafts- und Klimaschutzpolitik des VDA. Ansprechpartner ist Frau Angela Mans, Leiterin Außenwirtschaft (Telefon: +49 30 897842-352, mans@vda.de).

Informationen zu der Erhebung und zu anderen Aspekten der Auslandsaktivitäten der deutschen Automobilindustrie sind ebenfalls bei Frau Mans erhältlich.

Wir danken unseren Mitgliedern für die Bereitstellung der Informationen. Dank gilt zudem Patrick Werle und Lukas Friedemann für die Unterstützung bei der Erstellung dieser Publikation.

Berlin, im Mai 2011

Verband der Automobilindustrie e.V.

Einführung und Übersicht

Weltweite Präsenz der deutschen Automobilindustrie

Die deutsche Automobilindustrie ist 2010 nach den Ergebnissen der aktuellen VDA-Umfrage an über 1.700 Standorten außerhalb Deutschlands mit Fertigungsbetrieben oder Lizenzunternehmen präsent. Nach einem rasanten Anstieg der Auslandsstandorte um 170% vom Jahre 1990 bis zum Jahre 2004, ergab die Erhebung der Auslandsstandorte 2010 einen leichten Rückgang im Vergleich zu 2004/5, was jedoch insbesondere auf das Meldeverhalten der befragten Unternehmen zurückzuführen ist und nicht auf einen tatsächlichen Rückgang der Zahl der Auslandsstandorte unserer Mitglieder.

Während die gemeldeten Auslandsaktivitäten vor allem in Westeuropa zurückgingen, haben die Länder in Asien, allen voran China, einen großen Zuwachs an Auslandsstandorten zu verbuchen. Die Entwicklung seit 1996 spiegelt mit einem Anstieg um 60% insgesamt eine deutlich gestiegene Auslandsproduktion der Fahrzeughersteller ebenso wie die Ausweitung des Auslandsengagements der Zulieferindustrie wider.

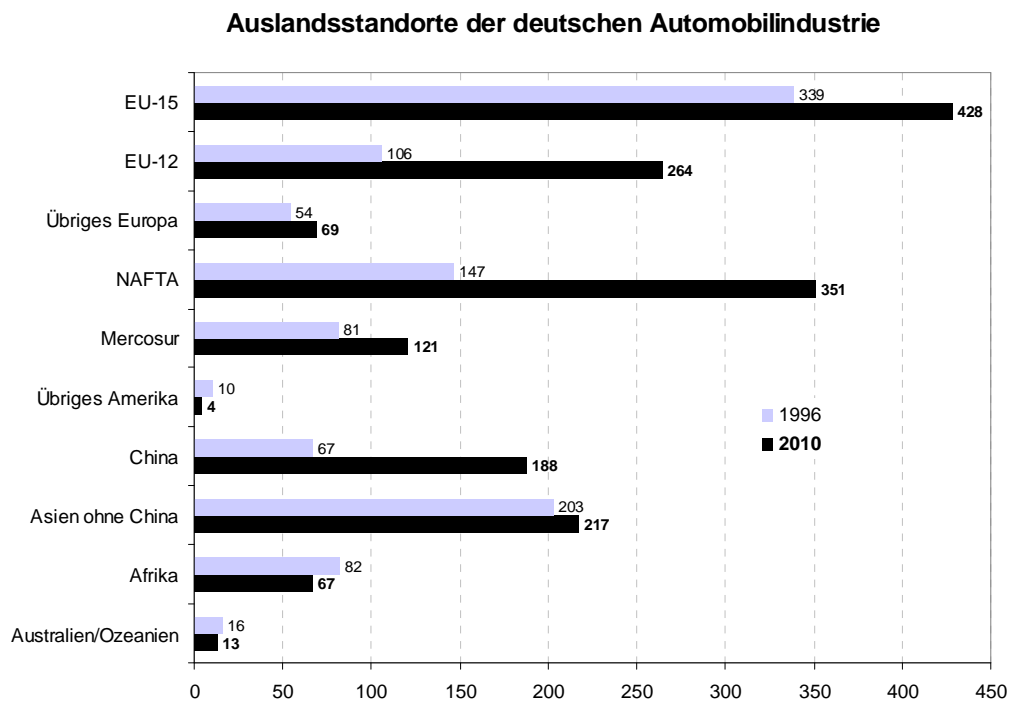
Die Ergebnisse verdeutlichen den Stand der Globalisierung:

- Die Mitglieder des VDA, also die Fahrzeughersteller und Zulieferer, produzieren und investieren neben Deutschland in weltweit 72 Ländern.
- Die deutschen Automobilhersteller stellen außerhalb Deutschlands Kraftwagen in 42 Ländern her, sieben Produktionsländer mehr als noch im Jahre 2004. Sie unterhalten 149 Montage- und Produktionsstätten.
- In 11 Ländern befinden sich 16 Montage- und Produktionsstätten der Hersteller von Anhängern, Aufbauten und Containern.
- Die Hersteller von Teilen und Zubehör sind in 64 Ländern mit 1.557 Fertigungsbetrieben und Lizenznehmern präsent.

Darüber hinaus geben die Produktionszahlen Aufschluss über die globale Aufstellung der deutschen Automobilindustrie, deren Fahrzeugproduktion im Aus-

land im Jahr 2010 (6,7 Mio. Fahrzeuge) erneut die Inlandsproduktion übertroffen hat (5,9 Mio. Fahrzeuge).

Zu den aufgeführten Auslandsaktivitäten kommen zahlreiche grenzüberschreitende Projekte und Kooperationen, die nicht Gegenstand dieser Veröffentlichung sind. Außerdem nicht aufgeführt sind die reinen Vertriebsgesellschaften im Ausland. Im folgenden Schaubild werden der Anstieg und die Veränderungen des Auslandsengagements im Vergleich zu 2004 deutlich.



Auslandsproduktion übertrifft Inlandsproduktion und wächst um 120%

Der Anteil der Exporte an den in Deutschland gefertigten Fahrzeugen hat kontinuierlich zugenommen - bis zur Wirtschaftskrise 2009 (1996: 59%, 2008: 74%, 2009: 69%, 2010: 76%), während die Auslandsproduktion ebenfalls stetig gewachsen ist und im Jahre 2009 sogar zum ersten Mal die Inlandsproduktion übertraf. Das rasante Wachstum der Produktion im Ausland ist vor allem auf die Ausweitung der Produktionsstätten im Ausland zurückzuführen. Seit dem Jahr 2000 liegt die Auslandsproduktion in Stückzahlen höher als die Zahl der exportierten Fahrzeuge.

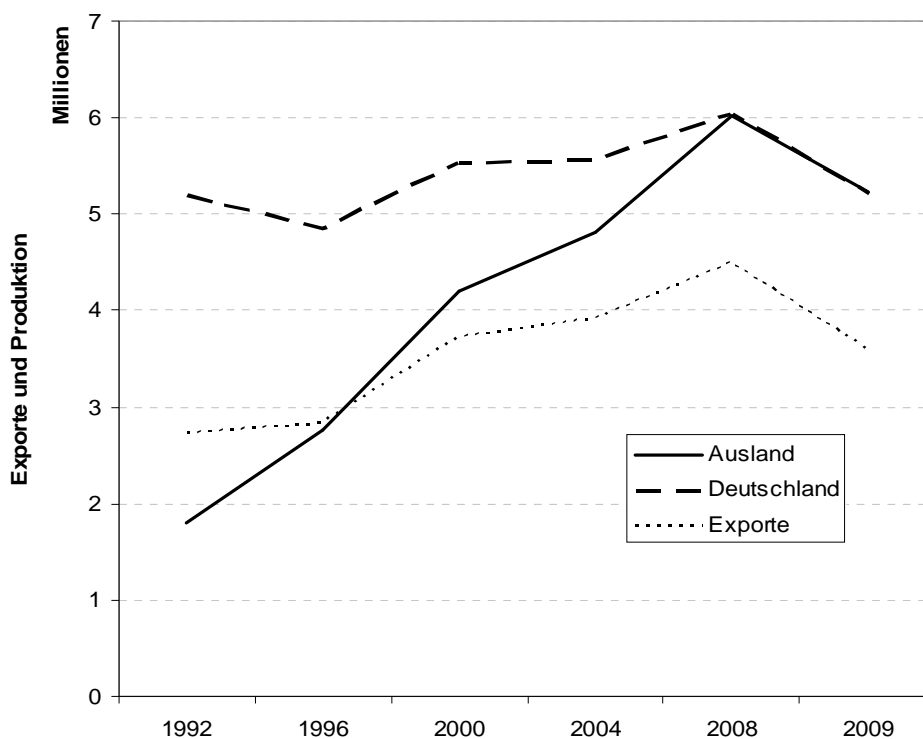
Nur 1998 und 1999 lagen die Exporte höher. Mit dem Zuwachs an gemeldeteten ausländischen Fertigungsbetrieben und Lizenznehmern von über 55% (617 Produktionsstätten) im Vergleich zu 1996, geht eine um 88% gesteigerte Auslandsproduktion im Vergleich zum Jahre 1996 einher.

Bereits im Jahre 1996 wurden von VDA-Mitgliedern mehr als 2,7 Millionen Kraftwagen im Ausland produziert. Acht Jahre später waren es 4,8 Millionen und im Jahre 2008 wurden mehr als 6 Millionen Fahrzeuge im Ausland produziert.

Inlands-, Auslandsproduktion und Exporte von Kraftwagen insgesamt

Jahr	Auslandsproduktion	Veränd. in %	Inlandsproduktion	Veränd. In %	Exporte
1992	1,80 Mio		5,19 Mio		2,73 Mio
1996	2,77 Mio	54%	4,84 Mio	-7%	2,84 Mio
2000	4,20 Mio	52%	5,53 Mio	14%	3,72 Mio
2004	4,81 Mio	14%	5,57 Mio	1%	3,92 Mio
2008	6,01 Mio	25%	6,05 Mio	9%	4,50 Mio
2010	6,69 Mio	+11%	5,91 Mio	-2%	4,48 Mio

Inlands-, Auslandsproduktion und Exporte im Vergleich



Steigende Tendenz der Exporte

Der Export ist eine tragende Kraft in der wirtschaftlichen Entwicklung der Automobilindustrie. Die Exportzahlen haben sich zwar weniger deutlich gesteigert als die Auslandsproduktion, doch der kontinuierliche Anstieg ist ebenfalls bezeichnend. 1996 betrug die Anzahl von exportierten Fahrzeugen 2,84 Mio., im Jahre 2008 waren es 4,5 Mio. Dies bedeutet einen Anstieg der Exporte um 58% seit 1996.

Die Exportquote ist dagegen etwas moderater angestiegen. Sie lag bereits Ende der 60er Jahre in Deutschland bei rund 60%. Nach dem Rückgang in den 70er-Jahren lag sie 1992 bei 53%, 1996 bei 59% und 2004 bei 71%. Der bisherige Höhepunkt lag im Jahr 2010 bei 76%. Im Jahr zuvor lag sie war sie auf durch die Krise auf 69% gefallen.

Exporte und Exportquote 1992-2009

Jahr	Exporte	Exportquote
1992	2,73 Mio	53%
1996	2,84 Mio	59%
2000	3,72 Mio	67%
2004	3,92 Mio	71%
2008	4,50 Mio	74%
2010	4,48 Mio	76%

Die Produktion in Deutschland hat sich weniger dynamisch entwickelt als die Produktion im Ausland und wurde zum ersten Mal im Jahre 2009 durch die Auslandsproduktion leicht übertroffen. Im Jahr 1992 wurden in Deutschland 5,2 Mio. Fahrzeuge hergestellt. In 2004 lag die Inlandsproduktion mit 5,6 Mio. nur leicht über dem Wert von 1992, 2008 betrug die Inlandsproduktion knapp über 6 Mio., in 2009 lag sie bei 5,2 Mio. 2010 wurden bereits wieder 5,9 Mio. Kraftwagen in Deutschland gefertigt.

Insgesamt bedeutet das im Vergleich zum Erhebungsjahr 1996 einen Anstieg der Inlandsproduktion von 22% - im Vergleich zu einem Zuwachs der Auslandsproduktion in Höhe von 150% im selben Zeitraum.

Die deutsche Automobilindustrie fertig in über 70 Ländern

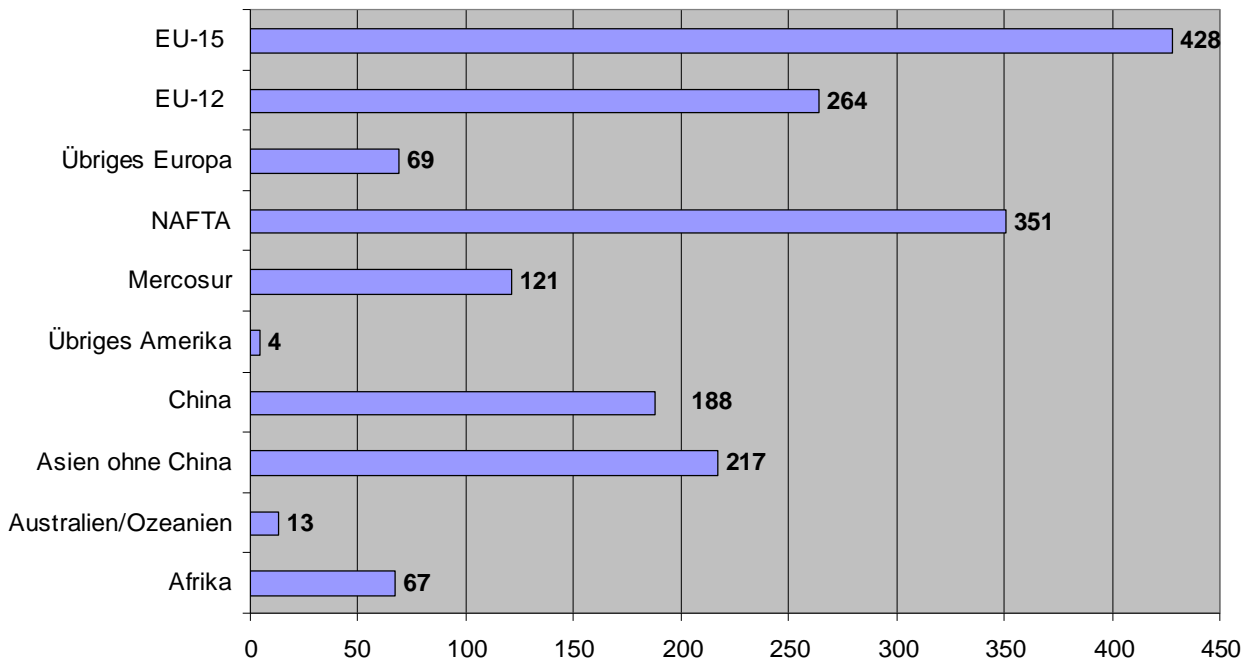
Insgesamt unterhalten VDA-Mitglieder in über 70 Ländern weltweit Fertigungsstätten und beschäftigen dort Mitarbeiter. Auf allen fünf Kontinenten und in allen bedeutenden Ländern ist die deutsche Automobilindustrie präsent. Am breitesten aufgestellt ist dabei, wie schon frühere Erhebungen gezeigt haben, die deutsche Zulieferindustrie, die in einigen Ländern aktiv ist, in denen die Hersteller noch nicht präsent sind.

Während die Zulieferindustrie insgesamt in 64 Ländern der Welt mit Fertigungsbetrieben aktiv ist, kommen die Hersteller bei einem Anstieg gegenüber 2004 auf 42 Länder, in denen sie zu Hause sind. Die Produzenten der Herstellergruppe II (Anhänger- und Aufbauten) hingegen verbuchen im Vergleich zu 2004 (23) einen Rückgang und kommen 2010 nach den vorliegenden Angaben auf 11 Länder mit Auslandsstandorten.

Anzahl der Länder mit Fertigungsbetrieben in verschiedenen Regionen

	2010			
	HG I	HG II	HG III	Gesamt
EU 27	11	9	23	24
Übriges Europa	5	1	10	10
NAFTA	3	1	3	3
Mercosur	3	0	3	3
Übriges Amerika	0	0	4	4
Asien	11	0	14	16
Afrika	7	0	7	9
Australien/Ozeanien	2	0	1	2
Welt	42	11	65	71

Auslandsstandorte der deutschen Automobilindustrie 2010



Zulieferer und Hersteller weiten ihre Auslandsengagements aus

Die Mitglieder des VDA haben bei der aktuellen Umfrage 1.722 Auslandstandorte angegeben. Dabei ist die Dynamik der Zulieferindustrie weiterhin am stärksten. Zwischen 1996 und 2010 hat sie einen Zuwachs von 65% zu verzeichnen und stellt mit 1.557 Betrieben in 64 Ländern eine globale Präsenz am Markt dar.

Gegenüber den Erhebungen aus dem Jahr 1996 hat sich die Zahl der angegebenen Auslandsstandorte der Hersteller von Anhängern und Aufbauten reduziert. 37 Auslandsstandorte im Jahre 1996 stehen gerade einmal 16 Standorte im Ausland im Jahre 2010 gegenüber.

Die Fahrzeughersteller haben ihre gemeldeten Standorte von 115 (1996) auf 148 (2010) Produktionsstätten um 30% ausgeweitet.

Vergleich der regionalen Verteilung der Auslandsstandorte im Zeitablauf

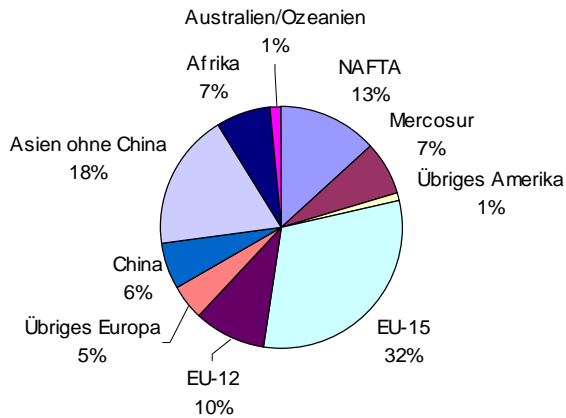
Trotz des wachsenden asiatischen Marktes bleibt Westeuropa auch 2010 Schwerpunktregion der deutschen Automobilindustrie. Doch der Anteil der EU-15 Staaten an den Auslandsstandorten ist zwischen 1996 und 2010 um 7 Prozentpunkte auf 25% gesunken. Gleichzeitig ist der Anteil Chinas durch eine Verdreifachung der Auslandsstandorte von 6% auf 11% gestiegen.

Auch die Bedeutung der neuen EU-Staaten (EU-12) nimmt weiter zu. Mit einem Anstieg von 10% auf 15% wurde die Anzahl der Auslandsstandorte im EU-12 Raum mehr als verdoppelt. Insgesamt stellen alle Auslandsstandorte Europas jedoch noch immer 44% dar - und damit den größten Anteil der Auslandsstandorte. Die Standorte innerhalb der Europäischen Union machen sogar 91% der Auslandsstandorte in Europa aus.

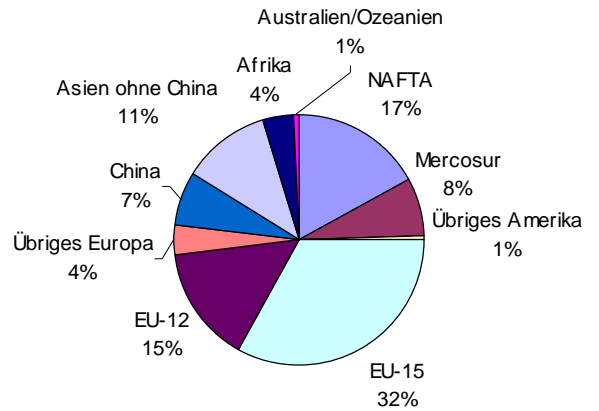
Mit 351 Standorten ist der NAFTA-Raum mit 20% der Auslandsstandorte die drittgrößte Standortregion nach Europa und Asien. Vor allem die Zulieferindustrie, deren Betriebe sich in dem Zeitraum zwischen 1996 und 2010 mehr als verdoppeln konnten, hat einen großen Anteil an der Bedeutung Nordamerikas für die deutsche Automobilindustrie. Neben dem NAFTA-Raum hat auch der Mercosur zunehmend an Bedeutung gewonnen 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%.

Regionale Verteilung der Auslandsstandorte

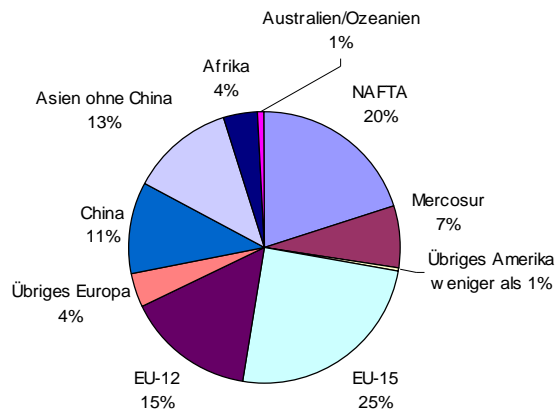
Erhebung 1996



Erhebung 2004



Erhebung 2010



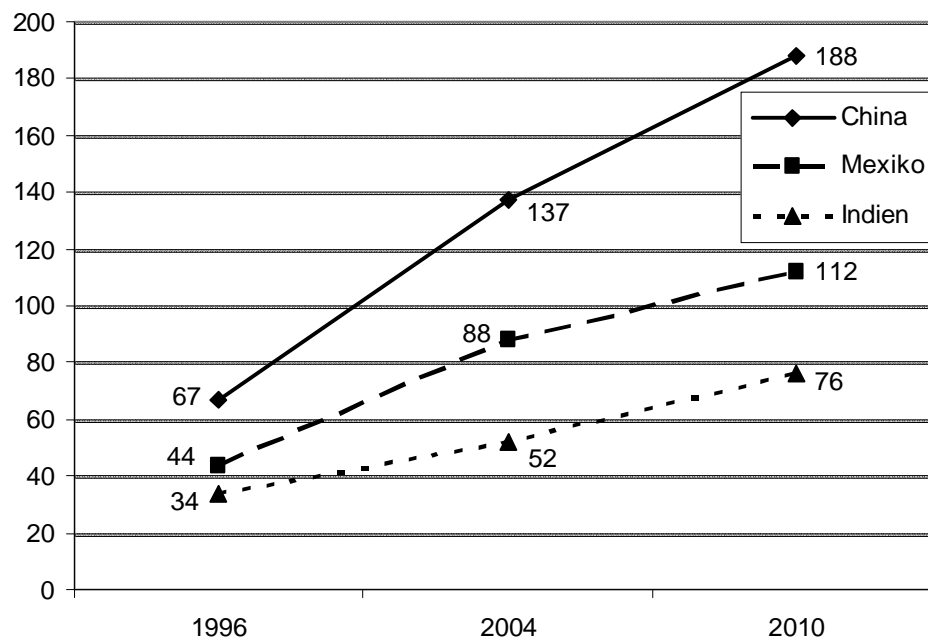
Auslandsstandorte mit stärkstem Wachstum

Insbesondere in Asien haben die VDA-Mitglieder die Zahl ihrer Standorte erhöht. In den letzten 14 Jahren ist die Anzahl von Auslandsstandorten alleine in China um über 180% gewachsen. Mit 188 Auslandstandorten beträgt der relative Anteil Chinas nur 2 Prozentpunkte weniger als der Rest Asiens. Ebenso be-

achtlich ist aber auch das Wachstum in Indien und Mexiko, wo Produktionsstätten mit rasanter Dynamik wachsen. In allen drei Ländern wurde die Anzahl der Auslandsstandorte seit 1996 mehr als verdoppelt.

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.

**Auslandsstandorte mit stärkstem Wachstum:
China, Mexiko und Indien 1996-2010**



Die steigende Anzahl der weltweiten Fertigungsbetriebe

Während sich die Anzahl der Auslandsstandorte seit 1996 in Ländern wie China und Indien mehr als verdoppelt hat, fällt der Zuwachs in nahezu allen wichtigen Regionen der Welt stark, aber verhaltener aus.

In Europa konnten die Standorte vor allem innerhalb der EU stark zunehmen. Mit einem Zuwachs von 60% fällt der Anstieg der Fertigungsbetriebe in der EU höher aus als im übrigen Europa (30%). In Amerika, wo sich die Anzahl der Fertigungsbetriebe genau verdoppelt hat, verzeichnet vor allem die NAFTA mit einem Anstieg von 140% ein enormes Wachstum, aber auch innerhalb des Mercosur ist die Anzahl der Fertigungsbetriebe um mehr als 50% gestiegen. In Afrika und Australien/Ozeanien hingegen haben die Auslandsaktivitäten sogar nachgelassen im Vergleich zu 1996.

Land / Region	1996				2010			
	HG I	HG II	HG III	Gesamt	HG I	HG II	HG III	Gesamt
Europa	35	22	442	499	71	15	675	761
EU-15 (ohne D)	19	14	306	339	43	7	378	428
EU-12	8	6	92	106	17	7	240	264
EU-27	27	20	398	445	60	14	618	692
Übriges Europa	8	2	44	54	11	1	57	69
Amerika	17	3	218	238	29	1	446	476
NAFTA	7	1	139	147	14	1	336	351
Mercosur	9	2	70	81	15	0	106	121
Übriges Amerika	1	0	9	10	0	0	4	4
Asien	43	7	220	270	34	0	371	405
China	7	2	58	67	8	0	180	188
Asien ohne China	36	5	162	203	26	0	191	217
Australien/Ozeanien	4	0	12	16	2	0	11	13
Afrika	16	5	61	82	13	0	54	67

Verteilung und Anzahl der Auslandsstandorte der deutschen Automobilindustrie

Land / Region	1996				2010			
	HG I	HG II	HG III	Ge- samt	HG I	HG II	HG III	Ge- samt
Afrika	16	5	61	82	13	0	54	67
Ägypten	4	0	0	4	2	0	1	3
Äthiopien	0	0	0	0	1	0	1	2
Algerien	1	0	0	1	1	0	1	2
Ghana	0	1	0	1	0	0	0	0
Kamerun	0	1	0	1	0	0	0	0
Kenia	1	0	1	2	1	0	0	1
Libyen	0	0	0	0	1	0	0	1
Marokko	2	0	2	4	2	0	1	3
Mosambique	0	0	1	1	0	0	0	0
Namibia	0	0	0	0	0	0	1	1
Nigeria	1	1	1	3	0	0	0	0
Südafrika	7	1	54	62	5	0	42	47
Tansania	0	1	1	2	0	0	0	0
Tunesien	0	0	1	1	0	0	7	7
Amerika	17	3	218	238	29	1	446	476
Argentinien	3	0	18	21	5	0	9	14
Brasilien	6	2	49	57	9	0	96	105
Chile	0	0	3	3	0	0	1	1
Costa Rica	0	0	0	0	0	0	1	1
Equador	0	0	1	1	0	0	0	0
Guatemala	0	0	1	1	0	0	0	0
Jamaika	0	0	1	1	0	0	0	0

Kanada	0	0	13	13	1	0	19	20
Kolumbien	1	0	3	4	0	0	1	1
Mexiko	4	0	40	44	4	0	108	112
Nicaragua	0	0	0	0	0	0	1	1
Venezuela	0	0	3	3	1	0	1	2
Vereinigte Staaten	3	1	86	90	9	1	209	219
NAFTA	7	1	139	147	14	1	336	351
Mercosur	9	2	70	81	15	0	106	121
Übriges Amerika	1	0	9	10	0	0	4	4
Asien	43	7	220	270	34	0	371	405
Bahrain	0	0	0	0	0	0	0	0
Bangladesh	0	0	0	0	0	0	1	1
China	7	2	58	67	8	0	180	188
Indien	4	0	30	34	5	0	71	76
Indonesien	7	1	5	13	3	0	0	3
Iran	3	1	5	9	1	0	1	2
Japan	0	1	47	48	3	0	41	44
Kambodscha	0	0	0	0	0	0	0	0
Korea, Demokratische Volksrepublik	0	0	0	0	0	0	2	2
Korea, Republik	2	0	31	33	0	0	42	42
Libanon	0	0	0	0	0	0	0	0
Malaysia	5	1	13	19	4	0	10	14
Pakistan	1	0	4	5	0	0	0	0
Philippinen	5	0	4	9	1	0	6	7
Saudi-Arabien	1	0	0	1	0	0	0	0
Singapur	1	0	2	3	0	0	1	1
Taiwan	2	0	8	10	0	0	3	3
Thailand	2	1	11	14	5	0	10	15
Usbekistan	1	0	0	1	1	0	0	1
Vereinigte Arabische Emirate	0	0	0	0	1	0	1	2
Vietnam	2	0	2	4	2	0	2	4

Asien ohne China	36	5	162	203	26	0	191	217
Australien/Ozeanien	4	0	12	16	2	0	11	13
Australien	3	0	9	12	1	0	11	12
Neuseeland	1	0	3	4	1	0	0	1
Europa	35	22	442	499	71	15	675	761
Belgien	2	1	9	12	4	0	16	20
Dänemark	0	1	3	4	0	1	3	4
Finnland	0	0	2	2	0	0	2	2
Frankreich	2	4	62	68	7	1	101	109
Griechenland	1	0	3	4	0	0	1	1
Irland	0	0	8	8	0	0	4	4
Italien	0	1	31	32	8	0	45	53
Luxemburg	0	0	1	1	0	0	0	0
Niederlande	0	1	8	9	0	0	6	6
Österreich	4	2	17	23	4	1	23	28
Portugal	1	2	20	23	2	0	17	19
Schweden	1	0	17	18	0	0	16	16
Spanien	5	0	68	73	11	1	81	93
Großbritannien	3	2	57	62	7	3	63	73
EU-15	19	14	306	339	43	7	378	428
Estland	0	0	0	0	0	0	1	1
Lettland	0	0	0	0	0	0	1	1
Litauen	1	0	1	2	0	1	0	1
Malta	0	0	0	0	0	0	1	1
Polen	3	4	7	14	7	3	39	49
Slowakei	1	0	9	10	4	0	32	36
Slowenien	0	0	4	4	0	0	2	2
Tschechische Republik	1	0	47	48	5	2	78	85
Ungarn	2	1	21	24	1	1	46	48
Zypern	0	0	0	0	0	0	0	0
Bulgarien	0	0	1	1	0	0	2	2

Rumänien	0	1	2	3	0	0	38	38
EU-12	8	6	92	106	17	7	240	264
Bosnien und Herzegowina	0	0	1	1	1	0	1	2
Jugoslawien	0	0	1	1	0	0	0	0
Kroatien	0	0	1	1	0	0	0	0
Liechtenstein	0	0	1	1	0	0	3	3
Moldawien	0	0	0	0	0	0	1	1
Norwegen	0	0	2	2	0	0	1	1
Russland	2	1	5	8	4	0	14	18
Schweiz	2	1	9	12	0	0	6	6
Serbien	0	0	1	1	1	0	2	3
Türkei	4	0	21	25	4	1	24	29
Ukraine	0	0	1	1	1	0	4	5
Weißrussland	0	0	1	1	0	0	1	1
Übriges Europa	8	2	44	54	11	1	57	69
EU-27	27	20	398	445	60	14	618	692
Europa Gesamt	35	22	442	499	71	15	675	761
Welt	115	37	953	<u>1105</u>	149	16	1557	<u>1722</u>

