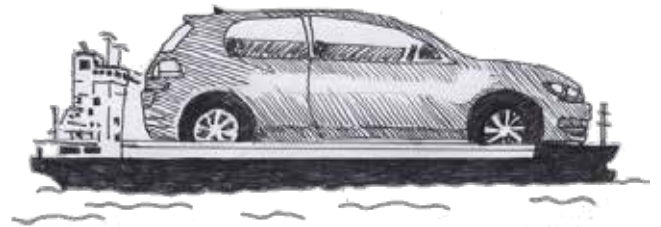


Beispiel Automobil

Liefer- und Wertschöpfungsketten übers Mittelmeer

von Jule Steinert



Die Automobilindustrie ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige Deutschlands: Autos sind das Vorzeigeprodukt, welches Deutschland zur „Exportnation“ macht und dem Land in den letzten Jahren zuverlässig den höchsten Leistungsbilanzüberschuss weltweit gesichert hat. So belegten auch im letzten Jahr wieder Kraftwagen und Kraftwagenteile mit 187,1 Mrd. Euro den ersten Platz auf der Liste deutscher Exportgüter und obgleich der Gesamtüberschuss in der Landesbilanz von Exporteinnahmen und Importausgaben – vor allem pandemiebedingt – im Vergleich zu den Vorjahren zurückging, lag er 2020 immer noch bei einem Plus von 232 Mrd. Euro.¹ Die Automobilbranche agiert in global vernetzten Liefer- und Wertschöpfungsketten oder – wie es der Verband der Automobilindustrie (VDA) stolz und sehr einseitig formuliert – „die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer [...tragen] mit über 2.500 Produktionseinrichtungen im Ausland [...] zu Wachstum und Wohlstand in über 70 Ländern auf der ganzen Welt bei.“²

Steigende Kaufkraft bei weiterhin billigen Lohnkosten, die Nähe zu Europa und der Ausbau von Transportwegen übers Mittelmeer machen gerade nordafrikanische Länder zu attraktiven Handelspartnern für deutsche, französische und japanische Unternehmen wie Volkswagen, Daimler, BMW, Renault, PSA oder Nissan. Im Zuge dieser Entwicklung erweitern auch deren langjährige Logistikpartner ihr Angebot für Bauteile- und Fahrzeugtransporte übers Meer: GEFCO arbeitet schon seit über 20 Jahren eng mit der französischen PSA-Gruppe zusammen und ist auf die Logistik für Originalteile-Produzenten (OEMs) der Automobilbranche in Nordafrika spezialisiert. Seit den 1970er Jahren operiert die italienische Grimaldi Group als größtes Reedereiunternehmen zwischen Europa und West-Afrika, das mittlerweile über 20 Häfen in der Region betreibt und darüber hinaus einen umfassenden, weit vernetzten Logistikservice für Automobilhändler anbietet.³

Afrika als Absatzmarkt

Weil momentan nur etwa 44 von 1.000 Menschen in Afrika ein eigenes Auto besitzen (während es in Europa 602, in den USA sogar 830 von 1.000 Menschen sind), wird hier großes Potenzial bisher wenig erschlossener Absatzmärkte gewittert.

Momentan handelt es sich bei rund 80 Prozent der Autos, die in afrikanischen Ländern gekauft und genutzt werden, um ausgemusterte Gebrauchtwagen aus Industrieländern, die oft verkehrsunsicher und umweltbelastend sind. Die Hälfte aller weltweit exportierten Altfahrzeuge kommt aus EU-Ländern, und hiervon wiederum die Hälfte aus Deutschland. Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und die Deutsche Umwelthilfe fordern längst strengere Limitierungen für diese Auslagerung selbst verursachter Risiken. Die Regierungen mehrerer afrikanischer Länder haben bereits Importbeschränkungen oder gar -verbote für Gebrauchtwagen sowie Steuererleichterungen für den Import von neuen Fahrzeugen erlassen.⁴ Wenn Vertreter*innen der deutschen Automobilindustrie diesen Trend nun zum Beispiel im Rahmen des BMZ-Projekts „PartnerAfrika“⁵ unterstützen, steht allerdings zu vermuten, dass Klimaschutz und Verantwortungsübernahme nicht ihre einzige Motivation sind, sondern sich Autohersteller hiervon vor allem einen Exportanstieg deutscher Neuwagen und somit steigende Einnahmen versprechen.

Wertschöpfung übers Mittelmeer

Marokko hat schon früh seit den 1980er Jahren eine exportorientierte Automobilindustrie aufgebaut und sein Produktspektrum dann im Laufe der Zeit von Verkabelungssystemen auf eine Vielzahl an Kfz-Teilen erweitert.⁶ Produzierte Marokko lange vor allem in Auftragsfertigung Einzelteile, war das politische Ziel des Landes, auf Grundlage seiner geostrategisch guten

Lage als „Drehscheibe zwischen Europa und Afrika“ zum Automobilproduzenten im großen Stil zu avancieren. Dem wurde mittels der Industriestrategie „Plan d'Accélération Industrielle du Maroc 2014-2020“ Vorschub geleistet, die Marokko als Produktionsstandort attraktiv machte. Die französischen Konzerne Renault und PSA siedelten sich an und um sie herum entstand ein dichtes Netz aus Komponenten- und Teileherstellern und der Umsatz der Branche vervielfachte sich von 1,2 Mrd. US-Dollar 2009 auf über 7 Mrd. US-Dollar im Jahr 2019. Mit dem neuen „Plan de Relance Industriel 2021-23“ wird nun gezielt die Wettbewerbsfähigkeit der marokkanischen Eigenfertigung von Neuwagen ausgebaut.⁷ Auch in Ägypten gibt es Produktionsstätten für Automobile, allerdings nur in geringem Umfang.

In Tunesien ist die gesamte Automobilbranche mit allen Zuliefererbetrieben der größte Arbeitgeber des Landes. Dabei machen ausländische Unternehmen immer noch den Großteil der Produzenten aus, obwohl es mittlerweile auch mehr tunesisch geführte Betriebe gibt.⁸ Hergestellt und exportiert werden vor allem Kabel und Kabelsätze, andere elektrotechnische Komponenten und weitere Einzelteile, die noch vorrangig in Handarbeit gefertigt werden. Der Ausbau der Kfz-Produktion ist zwar ein erklärtes Politikziel, konnte jedoch noch nicht in einem Umfang umgesetzt werden wie beispielsweise in Marokko. In den 1970er Jahren wurden viele Wirtschaftsvorteile für exportorientierte Unternehmen geschaffen, die nun jedoch kontinuierlich abgebaut werden, zuletzt durch die Angleichung der Unternehmenssteuer im Haushaltsgesetz 2021. Attraktiv machen Tunesien als Produktionsstandort das hohe Bildungsniveau der Arbeitskräfte, die geografi-

sche Nähe zu Europa und die niedrigen Lohnkosten, die allerdings auch zur Auswanderung, gerade von hochqualifizierten Arbeiter*innen, führen.

Für den VDA gehört die „Erweiterung der Nachhaltigkeitsstrategie über Produkte und Produktionsprozesse hinaus auf die Erschließung neuer Energiequellen [...] sowie digitale Mobilitätslösungen“ zu den Kernzielen des Projekts „PartnerAfrika“.⁹ Der deutsche Automobilzulieferer Dräxlmeier, der u.a. auf Batteriesysteme für die Elektromobilität spezialisiert ist, plant bereits die Gründung eines großen Technologiezentrums in der Novation City bei Sousse.¹⁰ Auch andere große Zulieferer aus den Bereichen Elektromobilität, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz expandieren auf dem afrikanischen Kontinent, wie Robert Bosch mit seinem großen Produktionsstandort in Südafrika.¹¹

Logistik in Küstennähe

Die Automobil- ist eng mit der Logistikbranche verknüpft: So gibt es zum einen Unternehmen, die sich auf die Herstellung von Sonder- oder Schwerlasttransportern für Abnehmer im Logistiksektor spezialisiert haben. Andersherum sind Zulieferer und Hersteller mit der Ausdifferenzierung und Digitalisierung der Produktion heute mehr denn je auf die Dienstleistungen von Transport- und Logistikunternehmen angewiesen. Darum spielt bei dem in den letzten Jahren aufgeflammten Interesse europäischer Autokonzerne an Investitionen auf dem afrikanischen Kontinent nicht zuletzt auch der Standortvorteil Küstennähe eine große Rolle.

So erläutert Michael Sauermost, dass die Attraktivität Marokkos für ausländische Investoren und



Geschäftspartner hauptsächlich in der guten Infrastruktur des Landes und seiner geographischen Lage begründet sei, die durch Hafenstädte wie Tanger, Kenitra und Casablanca eine optimale logistische Anbindung an zentrale Schiffsrouten erlaubt. Rund um diese Städte haben sich viele, untereinander durch Lieferketten verknüpfte Kfz-Unternehmen angesiedelt und neben dem großen Renault-Werk ist die Freihandelszone „Tanger Automotive City“ mit allen Sektoren der Automobilindustrie und entsprechenden Fachausbildungsplätzen entstanden.¹² Ähnliches berichtet Peter Schmitz über die elektro-mechanische Industrie in Tunesien, die u.a. wichtige Zulieferer der Automobilbranche umfasst: Auch hier sitzen die meisten Produzenten in Küstennähe mit direktem Zugang zu Mittelmeerhäfen: im Großraum Tunis – insbesondere der Hafenstadt Radès – in Nabeul und Sousse. Dass Schmitz die langen Wartezeiten von Schiffen in Tunesiens Häfen als einen der größten „Schwachpunkte“ des Wirtschaftsstandortes bezeichnet, unterstreicht noch einmal die enorme Relevanz der logistischen Erschließbarkeit im internationalen Wettbewerb des Zuliefersektors.¹³

Freier Handel und Migrationsbekämpfung: Die Rolle der Häfen

Eine kritische sozial- und kulturwissenschaftliche Analyse der Logistik-Infrastruktur zwischen Afrika und Europa führt etwa der Bayreuther Wissenschaftler Julian Stenmanns durch.¹⁴

Durch gut ausgebaute Transport- und Kommunikationswege profitieren laut Stenmanns wirtschaftsstarke Unternehmen, die zumeist im globalen Norden sitzen, von der großen Auswahl potenzieller Kooperationspartner im globalen Süden. Sie nutzen selektiv die Standortvorteile von einzelnen Produzenten und ganzen exportorientierten Wirtschaftszonen, die ihnen durch geringe Lohnstückpreise, niedrige Steuer- und Zollabgaben und wenig oder keine Verbraucher- oder Umweltstandards die meisten Einsparungen ermöglichen. Im Wettbewerb um Investitionen aus oder Joint Ventures mit den großen Banken und Konzernen drücken Politik- und Wirtschaftsakteur*innen im globalen Süden (gezwungenermaßen) Löhne und bauen Verbraucher*innen- und Arbeiter*innenrechte ab. Stenmanns konstatiert: „Mittlerweile hat die Logistik eine Leitfunktion im Geflecht transnationaler Produktion und Distribution eingenommen. Sie ist eine politische Technologie der Vernetzung ungleicher Geografien und verzahnt Lieferketten jenseits nationaler Märkte.“¹⁵

Heute sind gerade Häfen „als Grenzorte und die Abermillionen Schiffscontainer als mögliche Trojanische Pferde“ im Fokus verschärfter Sicherheitsmaßnahmen, attestiert Stenmanns. Weil trotzdem der

ununterbrochene Fluss von Lieferketten über das Mittelmeer garantiert werden sollte, nimmt Logistik eine entscheidende Doppelfunktion im Dienst europäischer Machtinteressen ein: Da Schiffe und Waren nicht mehr bei ihrer Ankunft in Europa, sondern vor ihrer Abfahrt in den westafrikanischen Häfen kontrolliert werden, „wurden die Grenzen Europas [...] symbolisch neu verortet“. Die moderne Infrastruktur gestaltet einerseits die Mobilität von Waren- und Güterverkehr so effizient wie möglich, auf der anderen Seite schränkt sie die Bewegungsfreiheit von Anwohner*innen und Hafentarbeiter*innen afrikanischer Küstenregionen aktiv ein, analysiert Stenmanns.¹⁶

Anmerkungen

- 1 [de.statista.com](https://www.de.statista.com): Wichtigste Exportgüter aus Deutschland 2020, 18.3.2021; [bundesbank.de](https://www.bundesbank.de): Deutscher Leistungsbilanzüberschuss 2020 auf 232 Milliarden Euro zurückgegangen, 22.3.2021 und [zeit.de](https://www.zeit.de): Deutschland erneut mit weltweit größtem Leistungsbilanzüberschuss, 3.2.2020.
- 2 VDA: Neue Initiative - Deutsche Automobilindustrie verstärkt Verbindungen mit Afrika. Berlin/Johannesburg, [Pressemitteilung](#) vom 29.12.2020.
- 3 Indraneel Bardhan: Is North Africa the next frontier for vehicle manufacturing? In: Issue of Automotive Megatrends Magazine 2015 sowie Simon Duval Smith: North Africa - a new car making frontier?
- 4 Insa Wrede: Deutsche Autobauer nehmen Afrika ins Visier, [msn.com](https://www.msn.com), 6.1.2021 und Maximilian Berkenheide: Umweltschädliche Gebrauchtwagen [taz.de](https://www.taz.de), 27.10.2020.
- 5 Am 29. Dezember 2020 haben der VDA und die African Association of Automotive Manufacturers (AAAM) verkündet, künftig beim gemeinsamen „PartnerAfrika“-Projekt des Bundesministeriums für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) stärker zusammenzuarbeiten. Vgl. VDA: [Pressemitteilung](#) vom 29.12.2020.
- 6 Michael Sauermost: Hersteller von Teilen für die Autobranche mit neuen Chancen, www.gtai.de, 24.3.2021.
- 7 Wolfgang Karg: Automarkt in Afrika vor Wachstumsschub, www.gtai.de, 25.1.2021.
- 8 Peter Schmitz: Tunesien produziert elektronische und mechanische Kfz-Komponenten, www.gtai.de, 26.3.2021.
- 9 VDA: [Pressemitteilung](#) vom 29.12.2020.
- 10 Schmitz, a.a.O.
- 11 [bosch.africa](https://www.bosch.africa) und [bosch.com](https://www.bosch.com)
- 12 Sauermost, a.a.O.
- 13 Schmitz, a.a.O.
- 14 Julian Stenmanns: Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa. In: [ARCH+](#) Bd. 239.
- 15 Ebd. 185f.
- 16 Ebd. S.189