

Chinas Dominanz in den Lieferketten

Das Beispiel Elektrofahrzeuge

von Redaktion Wildcat

„Die perverse Faszination der Geopolitik“

In den 1960er und 1970er Jahren hatten viele Linke Orientierung im Antiimperialismus gesucht. Nach Russland 1917 und China 1949 schienen nun die „Befreiungsbewegungen in der Dritten Welt“, zum Beispiel im Südlichen Afrika, immer weitere Teile des Globus rot zu färben, der kapitalistische Westen schien immer weiter eingekreist. Mit dem Zerfall der Sowjetunion in Bürgerkriegen, spätestens aber mit der Machtübernahme des ANC 1994 in Südafrika zerstoben diese Hoffnungen.

Auch heute schaut ein Teil der Linken auf der Weltkarte nach der Veränderung der internationalen Kräfteverhältnisse. Die „Geopolitik“, die Diskussion um absteigende und aufsteigende Hegemonen im Weltsystem, hat die Sicht auf die weltweiten Klassenverhältnisse überlagert. Charakteristisch für Geopolitik ist ihr „Geodeterminismus“. Maxim Trudoljubow vom Kennan Institute schrieb, dass die geopolitische Sicht auf die Welt die Sicht aus einem Bomber sei.

Der Kern der „Globalisierung“ war der weltweite Zugriff auf Arbeitskraft. Nun stehen die Zeichen auf Blockbildung und Abschottung. Der derzeitige Abstieg der USA ist zumindest teilweise auf das wachsende Ungleichgewicht zwischen „Innenpolitik“ und Reaktionen auf die globalen Umwälzungen zurückzuführen.

In der Auseinandersetzung USA – China droht die EU zerrieben zu werden. Die Sanktionspolitik schadet vor allem der europäischen Wirtschaft. Die Gegenposition ist aber nicht „Souveränität“ und Nationalismus, sondern der weltweite Klassenkampf.

Der Aufstieg Chinas

Lange Zeit hat China das „westliche Modell“ kopiert und als „Werkbank der Welt“ zunächst Billigkopien

westlicher Konsumprodukte exportiert. Danach ist es zur Produktion anspruchsvollerer Industriegüter übergegangen, die zum festen Bestandteil der globalen Produktionszusammenhänge wurden. Nach und nach hat es die übelsten kapitalistischen Geschäftsmodelle so erfolgreich kopiert, dass es auf fast allen Ebenen „hyperwettbewerbsfähig“ geworden ist (Baidu, Temu, Shein ...).

Die globale Krise ab 2008 war eine Weggabelung. Im Unterschied zur Austeritätspolitik im Westen kam China mit massiven staatlichen Interventionen sehr schnell aus der Krise. Und im Unterschied zur vorherigen „Öffnungspolitik“, in der auch Gewerkschaften westlichen Stils angedacht waren, setzte Xi Jinping eine autoritäre Wende durch.

Die USA brauchten fast ein ganzes Jahrhundert, um an die Spitze zu gelangen. China war fünfmal so schnell. 1995 hatte sein Anteil an den weltweiten Exporten des verarbeitenden Gewerbes drei Prozent betragen, 2020 waren es 20 Prozent.¹ Heute übertrifft die industrielle Produktion Chinas die der acht nächstgrößten Länder zusammen. Nach Daten der OECD entfallen auf China 35 Prozent der Welt-Bruttoproduktion; die USA (12 Prozent), Japan, die BRD, Indien, Korea, Italien, Frankreich und Taiwan machen zusammen 34 Prozent aus. Allerdings entfallen auf China „nur“ 29 Prozent der Wertschöpfung, auf die acht anderen Länder zusammen 40 Prozent (USA 16 Prozent).

Chinas Bemühungen zielen eben darauf ab: in den Wertschöpfungsketten nach oben zu steigen; in mehreren „grünen“ Branchen hat es bereits die Technologieführerschaft.

Ohne China, das heute die Weltmärkte für Fotovoltaik, Windkraftanlagen, Elektrofahrzeuge, Speicherbatterien und Hochgeschwindigkeitszüge dominiert, kann der Westen die Klimaschutzziele nicht erreichen. Fünf von sechs Solarpanels werden in China gebaut, 60 Pro-

zent der Windturbinen und 60 Prozent der Elektrofahrzeuge und Batterien. China installiert bis 2027 die Hälfte des weltweiten Zuwachses an erneuerbaren Energieträgern, 1200 Gigawattstunden zugebauter Leistung. Allein im Jahr 2023 wuchs die Solarenergiekapazität in China um mehr als die gesamte installierte Kapazität in den USA.²

Das Elektroauto und die globalen Lieferketten

In den letzten 50 Jahren sind komplexe globale Produktions- und Transportnetzwerke mit enormen Verkehrs- und Umweltbelastungen entstanden. Weltkonzerne verbinden so viele Zulieferer erster, zweiter, dritter usw. Stufe miteinander, dass sie oft selber nicht mehr wissen, wer für sie wo produziert. Diesen Zusammenhang – die Ausbeutung des kombinierten Gesamtarbeiters über immer mehr Subsubsubunternehmen – versimpelt der Ausdruck „Lieferkette“ in eine Legowelt für Managerhirne. Mit dem Vorteil, dass man „Lieferketten“ für ein gutes Konsumentengewissen „zertifizieren“ kann. 2023 in Deutschland und 2024 auf EU-Ebene wurden Lieferkettengesetze erlassen. Habecks „Pause“ markiert ihr Scheitern.

Mit dem Elektroauto fährt womöglich gerade ein weiterer Teil der „grünen Transformation“ an die Wand. Es wird weder das Problem eines umweltschonenden Massentransports lösen noch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen führen. Es ist kein „grünes Produkt“, sondern sollte ursprünglich einer Branche in der Krise eine weitere Entwicklungsperspektive geben und die geopolitischen Abhängigkeiten vom Erdöl beenden. Aber das Elektroauto verschärft die Abhängigkeiten von China – nicht nur auf der Ebene der Rohstoffe, sondern auch bei der Produktion zentraler Teile. Bezahlbar ist es nur, wenn es in China hergestellt wird, das inzwischen auch die Technologieführerschaft bei der Herstellung von Akkus hat. Und hohe Importzölle verschlimmern nur die Lage.

Eine Branche in der Krise

Nach dem „Ölpreisschock“ 1973 kam der „Japan-schock“: US-Amerikaner kauften sparsamere japanische Autos. Die US-Autobranche, damals die wichtigste und größte der Welt, rutschte in die Krise; 1979 musste Chrysler mit einem Kredit gerettet werden, ab Anfang der 80er Jahre gab es Massenentlassungen. Präsident Reagan erließ Importbeschränkungen und Zölle auf japanische Kfz und Elektronik. Neue Autofabriken in den gewerkschaftsfreien US-Südstaaten wurden kombiniert mit der Verlagerung der Zuliefererproduktion nach Mexiko und Südostasien.

Aktuell schmiert die Autoindustrie schon wieder ab. Die globalen jährlichen Verkäufe erreichten 2017 mit über 85 Millionen Autos ihren Höhepunkt – bei einer Produktionskapazität für über 100 Millionen Autos. Seitdem sind die Verkäufe im Durchschnitt unter 70 Millionen gefallen. Um die Überkapazität von 30 Millionen Autos abzubauen, müssten 60 große Fabriken geschlossen werden.

E-Autos verkaufen sich sehr schlecht. Alle Elektroauto-Start-ups bauen gerade Kapazitäten ab oder gehen pleite. Tesla entlässt Leute und hat den Bau seiner fünften Fabrik (in Mexiko) ausgesetzt. VW kündigt Leute in der Elektroproduktion. Profite machen Autokonzerne nach wie vor nur mit Verbrennern.

Rückkehr des Bergbaus

Dass aus Bergarbeitern Autoarbeiter wurden, galt im Ruhrgebiet der 60er Jahre als „gelungener Strukturwandel“. Mit dem E-Auto geht's zurück in die Erde. Zur Herstellung einer Standard-60- kWh-Lithium-Ionen-Batterie, die 185 kg wiegt und ein Viertel des Preises eines Elektroautos ausmacht, braucht man 52 kg Graphit, 35 kg Aluminium, 29 kg Nickel, 20 kg Kupfer, 20 kg Stahl, 10 kg Mangan, 8 kg Kobalt, 6 kg Lithium und 5 kg Eisen. Batteriechemie und Bergbau sind noch nicht in die Just-in-time-Lieferketten der Autoindustrie eingetaktet – und einige Abbauregionen sind weit weg davon.

Zur Gewinnung der Batterierohstoffe muss der Bergbau wieder ausgeweitet werden. Das ruiniert nicht nur den Planeten, sondern bedeutet auch die Rückkehr lebensgefährlicher (Kinder-)Arbeit.³ Seit 2010 ist der Abbau von Graphit um ein Drittel gestiegen, der von Nickel und Kobalt hat sich mehr als verdoppelt, der von Lithium mehr als versechsfacht. Ein Viertel des weltweiten Lithiums wird in Chile gewonnen – in einem Wüstengebiet; dort werden für eine Tonne Lithium 2.000 Tonnen Wasser verbraucht. Die Hälfte der bekannten Kobalt-Vorkommen liegt in der DR Kongo, drei Viertel des weltweit verarbeiteten Kobalts kommen von dort. Kobalt könnte man durch Nickel und Mangan ersetzen; aber zum Abbau der Manganknollen müsste man Tiefseebergbau mit hohen Risiken für die Zerstörung der Meeresökologie betreiben.

Die Lithium-Abbau führt zu massiven Umweltproblemen. Die USA könnten aus dem Saltonsee in Kalifornien genug Lithium gewinnen, dabei würden aber die Pestizidreste der dortigen Landwirtschaft aufgewirbelt. Und es gibt Widerstände aus der Bevölkerung. Am Oberrhein protestieren seit Jahren Anwohner gegen die Projekte der *Vulcan Energy* (Erdbebengefahr!). In Bosnien orga-

nisiert sich Widerstand gegen die Schweizer *Arcore AG*, die Lithium abbauen und mit der *Rock Tech AG* an Mercedes liefern will. In Serbien hatten 2021 Proteste gegen *Rio Tinto* ein neues Lithium-Bergwerk verhindert. Anfang Juli 2024 genehmigte das serbische Verfassungsgericht dann doch den Abbau. Kanzler Scholz fuhr persönlich zur Unterzeichnung der Absichtserklärung, Ola Källenius (Mercedes-Chef) begleitete ihn. Laut serbischer Regierung wird der Abbau nicht vor 2028 beginnen. Derweil geht der Widerstand weiter.⁴

In Nordamerika gibt es nicht genügend profitabel ausbeutbare Kobalt-, Nickel-, Mangan- und Graphitvorkommen, um von China unabhängig zu werden. Deshalb wurden Australien und Großbritannien 2024 mit dem „National Defense Authorization Act“ kurzerhand als „inländische Quellen“ definiert und können somit Gelder aus dem „Defense Production Act“ erhalten, der Bergbau- und Verarbeitungsprojekte finanziert.

Chinas Dominanz

China liegt in der (Elektro-)Autoindustrie sowohl bei den Kosten wie bei der Technologie vorne. Die Batterien sind mehr als 40 Prozent billiger als im globalen Durchschnitt und chinesische Hersteller sind weiter beim Umstieg auf technisch fortgeschrittenere Lithium-Eisenphosphat-, Natrium-Ionen- und Feststoff-Batterien. Chinesische Unternehmen förderten 2022 global etwa 70 Prozent aller seltenen Erden und 68 Prozent des Graphits.⁵ Bei der Verarbeitung lag ihr Anteil bei 85 Prozent; denn das ist ein eher schmutziges Geschäft, aus dem sich westliche Unternehmen in den vergangenen Jahren zurückgezogen hatten, um sich auf die „höherwertigen“ (gemeint ist: profitableren) Schritte in der Wertschöpfung zu konzentrieren.

Als einziges Land kann China ein Elektroauto komplett ohne ausländische Zulieferer fertigen. BYD hat nach Verkaufszahlen Tesla als größten Elektroauto-Hersteller der Welt überholt. Das Unternehmen mit 700 000 Beschäftigten ist ein vertikal integrierter Konzern, der sich nur Reifen und Fenster liefern lässt. BYD betreibt eine eigene Schiffsflotte, um die Autos nach Europa zu bringen, und will mit Fabriken außerhalb Chinas US- und EU-Importzölle und Sanktionen umgehen. Im Juni 2024 wurde eine Fabrik in Thailand eröffnet, weitere in Usbekistan, der Türkei, Ungarn, Indonesien, Mexiko und Brasilien sind in Bau oder Planung.

In den letzten zehn Jahren hat China im Rahmen der Belt-and-Road-Initiative zwischen 90 und 100 Milliarden Dollar in die Bergbau- und Metallinfrastruktur im Ausland investiert. China kontrolliert viele Kobaltminen im Kongo und Nickelminen in Indonesien.

2012 hatten chinesische Elektroautos einen globalen Marktanteil von 0,1 Prozent – heute sind es 60 Prozent. Die Autoexporte aus China haben sich von zwei Millionen 2021 auf fast fünf Millionen 2023 mehr als verdoppelt, der Anteil der Elektroautos daran stieg von 15 auf 25 Prozent. 41 Prozent der weltweit exportierten Elektroautos kommen aus China, die Hälfte aller Teslas wird dort produziert.

Chinesische Batteriekonzerne planen in den nächsten Jahren Auslandsinvestitionen von über 70 Milliarden Euro, die meisten davon in Europa. 2023 flossen erstmals mehr chinesische Investitionen in neue Anlagen als in Firmen-Übernahmen, 44 Prozent aller chinesischen Direktinvestitionen in Europa gingen nach Ungarn. In Ost- und Südosteuropa hat China die traditionell größten Investoren Deutschland und Österreich inzwischen abgehängt.

Global sind bis Ende 2025 genug Fabriken angekündigt, um fast 8.000 Gigawattstunden an Batterien herzustellen, drei Viertel davon in China. Demgegenüber sprechen Prognosen von 1.600 Gigawattstunden Nachfrage (der Großteil für Elektroautos). Während alle ihre eigenen Fabriken bauen, könnten allein chinesische Hersteller die Welt drei- bis viermal mit Batterien versorgen.

Defensivmaßnahmen der EU

Chinesische Elektroautos kosten im Durchschnitt 32.000 Euro, deutsche 52.700. Das liegt an niedrigeren Arbeitskosten, höheren Subventionen und niedrigeren Energiepreisen in China. Zudem tobt dort ein massiver Konkurrenzkampf, der über Preise ausgefochten wird. BYD verkauft seine Autos in China für umgerechnet ab 11.000 Euro. Die deutschen Hersteller verlieren in ihrem wichtigsten Absatzmarkt seit vier Jahren Anteile. In Reaktion darauf und auf die Zollerhöhung der US-Regierung plant die EU je nach Hersteller Importzölle zwischen 17 und 38 Prozent auf in China produzierte Elektroautos. Das trifft auch deutsche Autokonzerne, die in China produzieren und von dort USA und EU beliefern. Deutsche Zulieferer und Mittelständler hingegen sprechen sich für die Zölle aus, weil sie durch die chinesische Technologie- und Preisführerschaft unter Druck stehen und Anteile am Weltmarkt verlieren. Um die Zölle zu rechtfertigen, „redet man sich zur Not ein, dass es um die nationale Sicherheit geht, Elektroautos Spionagemaschinen auf vier Rädern sind und Peking Windräder via Satellit abschalten kann“, kommentierte sogar die FAZ und kam zum Fazit: „Das aggressive Vorgehen der EU gegen China in der Handelspolitik hat etwas Verzweifertes. Es ist ein Symbol des Scheiterns.“⁶

Neue Stärke im Arbeiterkampf?

Mit dem Aufbau der Elektroautoindustrie breiten sich miserable Arbeitsbedingungen und die verschärfte Naturzerstörung über den Globus aus. Das *Tesla*-Werk in Grünheide ist ein Beispiel dafür. Andererseits führt der Wettlauf um den Aufbau nationaler Industriekapazitäten zu neuen Möglichkeiten im Arbeiterkampf. Die Ersetzung des Verbrennungsmotors durch montage-technisch „unkompliziertere“ Elektromotoren sollte die Montagearbeit reduzieren – neuere Recherchen zeigen aber, dass eher mehr denn weniger Arbeit zur Herstellung eines Elektroautos nötig ist, wenn man die *gesamte* (vorgelagerte) Produktions- und Lieferkette betrachtet.⁷ Tesla-Beschäftigte in Skandinavien kämpfen ebenso wie amerikanische Autoarbeiter für bessere Arbeitsbedingungen. In den USA wollten die Autokonzerne die Umstrukturierung von der Motoren- zur Batterieproduktion für eine Tariffucht nutzen. Die neuen Batterie-fabriken sollten nicht unter den gewerkschaftlichen Rahmentarifvertrag der UAW fallen. Mit dem Streik 2023 konnten die Arbeiter ihre Bedingungen verbessern und dies verhindern. In Grünheide protestieren Anrainer und Klimaaktivisten gegen die Erweiterung der Fabrik, Arbeiter und IG Metall kämpfen für einen Tarifvertrag.

Hätten die Kinder im Kongo Tariflöhne, wäre ein Elektroauto unbezahlbar.

Anmerkungen

- ¹ Ausführlich Michael Roberts: Beijings Aufstieg zur einzigen Supermacht im Reich der Produktion, 29.1.2024, telepolis.de.
- ² Julia Löhr, Gustav Theile: Wo der Ausbau von Solarenergie und Windkraft atemberaubend ist, 22.6.2024, faz.net.
- ³ Siddharth Kara, Autor von „Blutrotes Kobalt“ (HarperCollins 2024), der lange in der DR Kongo recherchiert hat, sagt: „Während meiner gesamten Zeit im Kongo habe ich nie etwas von Aktivitäten gesehen oder gehört, die mit [einer der Initiativen für Unternehmerverantwortung] in Verbindung stehen, geschweige denn von Maßnahmen, die auf eine konkrete Umsetzung der Verpflichtungen der Unternehmen zu internationalen Menschenrechtsstandards, Audits durch Dritte oder eine Nulltoleranzpolitik gegenüber Zwangs- und Kinderarbeit hinweisen könnten.“ (S. 18).
- ⁴ Serbien will mit Mercedes und Stellantis bis in die 2030er eine Lieferkette aufbauen, die 17 Prozent des europäischen Bedarfs deckt. Im Osten Serbiens baut schon länger die chinesische Zijin Company Kupfer ab. Auch dort protestiert die lokale Bevölkerung gegen die Gesundheits-schädlichkeit.
- ⁵ China produziert 70,3 Prozent aller seltenen Erden (zusammengefasst) und verfügt über 35 Prozent der Reserven, Russland über 16,7. Bei den Reserven spielt nur Brasilien – ein weiteres Land der BRICS-Gruppe – eine wichtige Rolle (16,7 Prozent); dort wird aktuell fast nichts abgebaut. Die BRD importierte von Januar bis November 2023 rund 66 Prozent ihrer seltenen Erden aus China. 2022 belegte die chinesische Regierung Germanium, Gallium und Graphit mit Exportbeschränkungen.
- ⁶ Hendrik Kafsack: Zölle auf E-Autos: Handelspolitik unter China-Schock, 16.7.2024, faz.net.
- ⁷ siehe Mark P. Mills: The EV Jobs Myth, 21.9.2023, city-journal.org sowie Emily Pontecorvo: There’s Surprisingly Little Evidence That EVs Will Require Fewer Workers, 6.10.2023, heatmap.news.



Wildcat

#113 - Spätsommer 2024

- Vor 25 Jahren: »The Battle of Seattle«
- Bangladesch – Regierung weg
- Neuer Anlauf in Afrika
- Neue Blockbildung statt Globalisierung
- Gaza vor der Geschichte
- Amerikanisch-israelische Kriegslogistik
- USA: Studiproteste gegen den Krieg in Gaza
- Europa wird nach rechts geschoben
- Geflüchtete im Wendland
- Deutsche Bahn: Die Weiterfahrt verzögert sich...
- Der Fall Boeings
- Bauern und Bewegung

Einzelheft: 5 Euro; **Ausland:** 8 Euro

Bestellungen: Brief: Wildcat, Postfach 80 10 43, 51010 Köln
E-Mail: versand@wildcat-www.de

Kontakt: redaktion@wildcat-www.de

Archiv und Aktuelles: www.wildcat-www.de