

# Lieferschock, Nachfragekrise, Technologiewandel Die Pandemie kann die europäische Autoindustrie nachhaltig verändern

John Humphrey und Grzegorz Lechowski

**Summary:** The COVID-19 pandemic will likely lead to some significant shifts in the global industrial economy. The extensive lockdown measures and the resulting demand collapse in Europe may trigger structural transformations in the region's automotive sector. We may expect an unequal impact of the crisis on smaller firms involved in complex automotive supply chains, a further reshaping of the geographical footprint of car production in Europe, and a more direct involvement of national governments in the processes of sectoral governance.

**Kurz gefasst:** Die Covid-19-Pandemie wird voraussichtlich bedeutende Verschiebungen in der globalen Industrielandschaft nach sich ziehen. Die radikalen Lockdown-Maßnahmen und die daraus folgende Nachfragekrise in Europa werden zu strukturellen Veränderungen im Automobilsektor führen. Vorauszusehen sind unter anderem: ungleiche Auswirkungen der Krise auf kleinere Firmen, die in komplexe Zulieferketten eingebunden sind; eine weitere Veränderung des geografischen Fußabdrucks der europäischen Autoindustrie; und eine direktere Einflussnahme nationaler Regierungen auf die Governance-Prozesse in der Branche.

Immer klarer zeigt sich, dass die Corona-Pandemie die globalisierte Industrieproduktion wesentlich verändern wird. Schon als der Lockdown in China die Lieferung verschiedener Komponenten in westliche Standorte beeinträchtigte, wurde deutlich, dass die Pandemie den langfristigen Trend, Produktionstätigkeiten in ostasiatische Niedriglohn-Länder auszulagern, stoppen oder gar umkehren könnte. Seit die Seuche aber den Westen erreicht hat, wird die Industrieproduktion in den entwickelten Ländern durch ganz andere Mechanismen als nur die globalen Lieferengpässe ausgebremst. Und zu den aktuell am schwersten betroffenen Branchen gehört die Autoindustrie – ein Sektor, der durch die globale Finanzkrise vor gerade einmal einem Jahrzehnt schwer gelitten hat und der jetzt durch den Übergang zur Elektromobilität herausgefordert wird. Wie wird die Pandemie den weiteren Wandel der Automobilindustrie in Europa beeinflussen? Und was können wir dabei aus den Transformationsprozessen lernen, die der Krise 2008 folgten?

Im Januar und Februar 2020, als Covid-19 anfang, sich in China zu verbreiten, betrachteten dies viele als eine eher regionale Angelegenheit. Aber als die Lockdowns in Ost-Asien zu Einbrüchen der Industrieproduktion und des Exports führten, sahen sich zahlreiche westliche Firmen, die Komponenten aus China nutzen, mit einem plötzlichen Versorgungsengpass konfrontiert. Hart getroffen wurde unter anderem die Elektronikindustrie, deren Fertigungsbasis von Niedriglohnarbeit in China und deren transnationale Lieferketten von knapp kalkulierten Lagerbeständen abhängen. Sogar für die führenden Weltkonzerne des Sektors kam die Störung zu schnell, als dass sie rechtzeitig nach alternativen Lieferungsquellen hätten suchen können. Und diese Erfahrung wird jetzt dauerhafte Folgen für die globale Organisationsstruktur der Elektronikindustrie haben. Manche Konzerne versuchen bereits, ihre Wertschöpfungsketten geografisch neu auszurichten. Ersten Anzeichen nach könnte die Corona-Krise den Trend beschleunigen, die Produktion elektronischer Güter über China hinaus auf andere asiatische und globale Niedriglohnstandorte auszudehnen – etwa nach Indien, Vietnam oder Mexiko.

Im Vergleich zu den ersten Monaten ist aber der Einfluss der Pandemie auf transnationale Industrien schon viel komplexer geworden. Seit etwa März 2020 schlagen die härtesten gesundheitlichen und sozialen Folgen auch direkt auf zentrale westliche Industrieländer durch. Und in vielen Fertigungssektoren in Europa schränkt jetzt nicht in erster Linie das Versagen der globalen Lieferketten die Arbeit und Produktion ein, sondern vor allem die Lockdown-Maßnahmen der eigenen Regierungen. Diese führten zur Schließung von Fabriken, zur Schädigung regionaler und lokaler Produktionsnetzwerke und zu einem dramatischen Einbruch der heimischen Nachfrage. Auf dem Automarkt in Deutschland zum Beispiel fielen die monatlichen Verkäufe um 61 Prozent im April 2020 (im Vergleich zum April 2019), während in Frankreich, Großbritannien und Italien die Rückgänge sogar noch größer waren – 72, 97 beziehungsweise 98 Prozent (nach „Automotive News Europe“). Hinzu kommt, dass seit etwa Anfang Mai die Hoffnung auf einen V-förmigen Krisenverlauf – also eine schnelle Erholung nach dem tiefen Einbruch – von der Erkenntnis verdrängt wird, dass die Folgen der Pandemie doch dauerhaft sein werden. Trotz der schrittweisen Aufhebung von Lockdown-Maßnahmen wird sich die Nachfrage in den westlichen Industrieländern nur langsam erholen. Für die Autoindustrie warnen Analysten, der glo-

bale Output könne im Lauf des Jahres um ganze 20 Prozent fallen – und unter den Schlüsselmärkten und -industriestandorten werde lediglich China weniger leiden und sich schneller erholen.

Solange kein Ende der Pandemie in Sicht ist, bleibt es riskant, Aussagen über die exakten Auswirkungen für bestimmte Industrien zu machen. Ein paar konkretere Hypothesen zu den wichtigsten Transformationsdynamiken, die aus einem dauerhaften Nachfrageeinbruch im europäischen Automobilsektor entstehen können, lassen sich aber vorsichtig zum Beispiel aus den Beobachtungen zu den Folgen der globalen Finanzkrise von 2008 ableiten. So kann man erstens erwarten, dass sich der wirtschaftliche Schock sehr unterschiedlich auf die verschiedenen Arten von Firmen, die zu komplexen Produktionsnetzwerken des Auto-sektors gehören, auswirken wird. Ähnliches wurde zum Beispiel in Frankreich nach 2008 beobachtet – wie unter anderem eine neue Analyse von Tommaso Pardi zeigt. Betroffen wären in erster Linie die kleineren Produzenten in den unteren Schichten der Lieferpyramide, die wegen ihrer schwachen Marktposition oftmals in ungleiche Verhältnisse mit größeren Firmen eingebunden sind. Da ihre eigenen finanziellen Ressourcen sowie ihre Kreditwürdigkeit meistens gering sind, können viele von ihnen pleitegehen, bevor sich die Nachfrage erholt – und viele andere können ihre Innovationsausgaben langfristig auf Eis legen. Ein solcher finanzieller Druck auf die kleinen Firmen mag auch strukturelle Verschiebungen am Boden der Zuliefererpyramide nach sich ziehen – wie etwa Konsolidierungsprozesse, ausländische Übernahmen oder einen Einstieg von Finanzinvestoren. Dabei ist aber zu bemerken, dass die etwas größeren und eher global aufgestellten Zulieferer – und vor allem jene, die nicht von einem bestimmten Autobauer abhängen – über deutlich größere Handlungsspielräume angesichts der Krise verfügen werden. Diese Firmen könnten beispielsweise versuchen, die fallenden Umsätze in Europa auszugleichen, indem sie geografisch differenziertere, etwa auf die Schwellenmärkte orientierte Lieferstrategien entwickeln.

Zweitens können wir deutliche Auswirkungen der Corona-Krise auf den geografischen Fußabdruck der Automobilproduktion in Europa erwarten. Nach der Krise von 2008 wurde viel darüber geredet, dass Teile der Fertigung, und damit viele Industriejobs, zurück in die Hochlohn-Länder geholt werden sollten – und der Zusammenbruch globaler Lieferketten zu Beginn der Corona-Pandemie hatte ähnliche Erwartungen geweckt. Empirische Daten zeigen aber, dass in der Vergangenheit der Umfang der Rückverlagerungen eigentlich gering war. Obwohl die Geschwindigkeit des Offshoring in Europa zwischen 2010 und 2016 tatsächlich gefallen ist (und zwar auf die Hälfte des Niveaus von 2003 bis 2006), hat sich die Tendenz, die Fertigung in die Niedriglohn-Länder zu verlagern, nicht umgekehrt. Und wie eine Analyse des Eurofound 2016 festgestellt hat, fand im Fall der Automobilindustrie nach 2008 eine weitere Welle der Verlagerung von Produktionstätigkeiten sowohl durch westliche Autohersteller als auch durch Zulieferer statt, die sich vermehrt auf Niedriglohn-Standorte in Ländern wie Tschechien, Polen oder, in jüngster Zeit, Rumänien konzentrierten. Eigentlich kann dieser Trend aber nicht überraschen, denn die Krise von 2008 hat in der europäischen Autoindustrie einen riesigen Druck aufgebaut, Produktionskosten zu verringern und fallende Gewinne zu retten. Und während es noch zu früh ist zu sagen, wie sich die Corona-Pandemie genau auf die Autoindustrie auswirken wird, können wir wegen des erneut steigenden Kostendrucks auch jetzt von einer ähnlichen Dynamik in Europa ausgehen.

Eine dritte wahrscheinliche Folge der Pandemie für die europäische Autoindustrie schließlich ist, dass nationale Regierungen in kommenden Jahren voraussichtlich einen direkteren Einfluss auf die sektoralen Governance-Prozesse nehmen werden. Wie die Erfahrung der Krise von 2008 gezeigt hat, hat die Automobilbranche in den westlichen Kernindustrielländern sehr gute Chancen, großzügige staatliche Zuschüsse zu erhalten. In Europa mag dies unter anderem daher kommen, dass der Sektor als ein großer Arbeitgeber von großer gesellschaftlicher Relevanz ist – allein in Deutschland arbeitet fast eine Million Menschen direkt bei den Autoherstellern und Zulieferern – und zudem seine Interessen bisher politisch sehr effektiv durchsetzen konnte. Bereits die ersten Monate der Corona-Krise scheinen diese Annahme bestätigt zu haben. Im April



John Humphrey ist Honorar-Gastprofessor für Strategie und Marketing an der University of Sussex Business School. (Foto: IDS ([ids.ac.uk](http://ids.ac.uk)))

[j.humphrey@ids.ac.uk](mailto:j.humphrey@ids.ac.uk)



Grzegorz Lechowski ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungsgruppe Globalisierung, Arbeit und Produktion. In seiner Forschung befasst er sich mit den Themen Wirtschaftssoziologie, Industrielle Organisation und Governance sowie mit transnationalen Innovations- und Produktionssystemen.

[Foto: Sana Ahmad]

[grzegorz.lechowski@wzb.eu](mailto:grzegorz.lechowski@wzb.eu)

2020 hatte zum Beispiel die deutsche Regierung entschieden, einem in Schwierigkeit geratenen Traditionszulieferer eine Kreditbürgschaft in Höhe von 330 Millionen Euro zu gewähren. Im weiteren Verlauf der Krise wird es aber sicherlich intensive Diskussionen darüber geben, unter welchen Bedingungen die Regierungen in Europa die Autoindustrie unterstützen sollen. Eine der zentralen Fragen kann dabei sein, wie angesichts der anhaltenden Krise möglichst viele Arbeitsplätze national abgesichert werden können. Nach 2008 sagte zum Beispiel die französische Regierung der Autoindustrie Subventionen in Milliardenhöhe zu – unter der Bedingung, Entlassungen zu vermeiden und die Produktion im Inland zu halten. Im Nachhinein betrachtet ist dabei klar, dass die Maßnahmen der Regierung die Verlagerungsprozesse langfristig nicht verhindern konnten. Über die Beschäftigungsfragen hinaus wird es sicherlich Kontroversen auch darüber geben, ob – und wenn ja, auf welche Weise – staatliche Hilfen den Wandel zur Elektromobilität stimulieren sollten. Der zentrale Unterschied zur Situation der Autoindustrie von 2008 ist, dass die Corona-Pandemie zu einer Zeit kommt, in der die Branche einen völlig neuen und potenziell viel umweltfreundlicheren technologischen Pfad betritt – einen Pfad, auf dem die etablierten europäischen Hersteller nicht gerade vorne liegen. Die globalen Wertschöpfungsketten der E-Autos werden nun einmal deutlich von ostasiatischen Firmen, und unter ihnen von vielen chinesischen, dominiert. In diesem Zusammenhang würde die Entscheidung, die staatliche Unterstützung auf Elektro-Autos zu konzentrieren, sicherlich ein Risiko für die regionale Autobranche mit sich bringen. Mittel- bis langfristig könnte diese Entscheidung aber ein weiterer wichtiger Impuls für technologische Aufrüstung und eine globale Neu-Positionierung der europäischen Automobilindustrie sein.

#### Literatur

Clift, Ben/Woll, Cornelia: „Economic Patriotism: Reinventing Control over Open Markets“. In: *Journal of European Public Policy*, 2012, Jg. 19, H. 3, S. 307–323.

Eurofound: *ERM Annual Report 2016: Globalisation Slowdown? Recent Evidence of Offshoring and Reshoring in Europe*. Luxembourg: Publications Office of the European Union 2016.

Krzywdzinski, Martin: „Die Rolle von Niedriglohnperipherien in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie“. In: *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft*, 2018, Jg. 48, H. 193, S. 523–544.

Meckling, Jonas/Nahm, Jonas: „When Do States Disrupt Industries? Electric Cars and the Politics of Innovation“. In: *Review of International Political Economy*, 2018, Jg. 25, H. 4, S. 505–529.

Pardi, Tommaso: „Searching for Industrial Policy: The Long Decline of the French Automotive Industry“. In: Alex V. Covarrubias/S. M. Ramírez Perez (Hg.): *New Frontiers of the Automobile Industry*. Wiesbaden: Springer 2020, S. 113–135.

Van Biesebroeck, Johannes/Sturgeon, Timothy J.: „Effects of the 2008–09 Crisis on the Automotive Industry in Developing Countries: A Global Value Chain Perspective“. In: Olivier Cattaneo/Gary Gereffi/Cornelia Staritz (Hg.): *Global Value Chains in a Postcrisis World: A Development Perspective*. Washington, DC: World Bank Publications 2010, S. 206–244.