Helaba

Vertraulich
16. Juli 2024



Dr. Gertrud R. Traud
Chefvolkswirtin/Head of Research & Advisory
T 0 69/91 32-20 24

Wirtschaftsstandort Deutschland unter Stress

Zölle scheinen in Mode zu kommen. Dabei wird vornehmlich auf die „unfairen" Handelspraktiken von ausländischen Wettbewerbern verwiesen. Das Ziel von Zöllen ist, die Preise für importierte Waren zu erhöhen und damit den Handel einzuschränken. Neben dem Effekt einer importierten Inflation besteht jedoch noch das Risiko von Vergeltungsmaßnahmen. Eine Zollspirale führt dann zu Wohlfahrtsverlusten bei den Konsumenten beider Länder. Funktioniert wenigstens der Schutz der inländischen Industrie?

Der Trend zu höheren Zöllen erhielt in der Amtszeit von Donald Trump Auftrieb. Die Anhebung der Zölle gegenüber China wurde aber auch von seinem Nachfolger Joe Biden nicht zurückgeführt. Ganz im Gegenteil hat er sich jüngst ebenfalls dieses protektionistischen Handelsinstruments bedient.

Aus wirtschaftlicher und klimapolitischer Sicht könnten diese neuen Zölle aber mehr schaden als helfen. Die nun zusätzlich anfallenden Abgaben auf chinesische Einfuhren in die USA betreffen laut US-Regierung Warengruppen, deren Importvolumen zuletzt rund 18 Mrd. Dollar im Jahr ausmachten, was etwa 4 % der Einfuhren aus China entspricht. Dazu gehören Elektro-Autos, Batterien, Solarzellen – Schlüsseltechnologien für die grüne Transformation – aber auch Stahl, Medizintechnik und Computer-Chips. Besonders im Bereich der Elektro-Autos scheint die geplante Vervierfachung der Einfuhrzölle auf über 100 % weitgehend symbolisch zu sein. Bereits der alte Zollsatz von 27,5 % reicht aus, um sicherzustellen, dass chinesische Produzenten in den USA keine bedeutende Rolle spielen. Im vierten Quartal 2023 taucht von ihnen nur Geely in der Statistik auf. Mit 550 von insgesamt 317.000 verkauften reinen Batterie-PKWs ist hier offenbar die marktbeherrschende Position des US-Anbieters Tesla (fast 171.000 Fahrzeuge) in keiner Weise gefährdet.

Ökonomisch relevanter sind wohl die neuen Strafzölle auf Batterien und deren Komponenten. Diese haben den Nachteil, dass sie die Verwendung günstiger chinesischer Vorprodukte für US-Auto-Hersteller spürbar verteuern. Damit entsteht ein preislicher Wettbewerbsnachteil nicht nur gegenüber den chinesischen Produzenten von Elektro-Autos, sondern auch gegenüber jenen in Drittländern, für die keine entsprechenden Zölle auf die Vorleistungen anfallen.

Dass jedoch nicht nur die Importe aus China in den USA als Bedrohung wahrgenommen werden, durften wir bereits in Donald Trumps erster Amtszeit erleben. Die Androhung von höheren Zöllen auf deutsche Autos schwebte damals schon im Raum. Die EU hat nach China das größte Handelsbilanzdefizit mit den USA und dafür ist maßgeblich Deutschland verantwortlich.

Bei hessischen Exportgütern sind die USA als Abnehmerland mit einem Anteil von 12 % an den Gesamtexporten noch wichtiger als für Deutschland mit 10 %. Der Branchenmix zeigt jedoch, dass die beiden wichtigsten Exportbranchen Hessens Chemie (17 %) und Pharma (13 %) sind und Autos „lediglich" 8 % ausmachen. Bei den deutschen Exporten dominieren Maschinen (16 %) und Autos (13 %). Je nachdem welche Branche in Ungnade fallen würde, wären die Effekte in Hessen entweder stärker oder schwächer. Das Damoklesschwert höherer Zölle würde bei einer Wiederwahl Trumps also vermutlich erneut über uns schweben. Die dann zu erwartenden Effekte lassen sich an den Folgen des Handelskriegs gegenüber China ablesen.

Die Einfuhren der USA aus China gingen nach dem Ausbruch des Handelskriegs Anfang 2018 spürbar zurück. Der Anteil Chinas an den gesamten US-Importen fiel zuletzt auf den niedrigsten Stand seit 2005. Chinesische Produkte haben aber trotzdem ihren Weg in die USA gefunden, indem die chinesischen Hersteller nun vermehrt in Vietnam oder Mexiko produzieren.

Was hieße eine Zollausweitung von Seiten der USA für Deutschland und Hessen? Auch hier würden deutsche Produkte vermutlich weiterhin ihren Weg in die Vereinigten Staaten finden, aber produziert würde dann voraussichtlich mehr in anderen Ländern ohne Zollschranken. Keine schöne Perspektive für den deutschen Industriestandort.



Hier können Sie sich für unsere Newsletter anmelden:

https://news.helaba.de/research/

Herausgeber und Redaktion

Helaba Research & Advisory

Redaktion:
Paul Richter

Verantwortlich:
Dr. Gertrud R. Traud
Chefvolkswirtin/
Head of Research & Advisory

Neue Mainzer Str. 52-58
60311 Frankfurt am Main
Tel. 0 69/91 32-20 24
Internet: http://www.helaba.de

Disclaimer

Die Publikation ist mit größter Sorgfalt bearbeitet worden. Sie enthält jedoch lediglich unverbindliche Analysen und Prognosen zu den gegenwärtigen und zukünftigen Marktverhältnissen. Die Angaben beruhen auf Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität wir aber keine Gewähr übernehmen können. Sämtliche in dieser Publikation getroffenen Angaben dienen der Information. Sie dürfen nicht als Angebot oder Empfehlung für Anlageentscheidungen verstanden werden.