

Dudenhöffer, Ferdinand

Article — Published Version

Donald Trump, der Auto-Boom und Mexiko

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dudenhöffer, Ferdinand (2017) : Donald Trump, der Auto-Boom und Mexiko, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 97, Iss. 2, pp. 148-150, <https://doi.org/10.1007/s10273-017-2100-y>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/156470>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Ferdinand Dudenhöffer

Donald Trump, der Auto-Boom und Mexiko

Alle waren vom Ausgang der US-Präsidentschaftswahl am 8. November 2016 überrascht. Die Tweets des Wahlsiegers Donald Trump haben nicht nur vor der Wahl für Stirnrunzeln und Verwunderung gesorgt. Schlüsselpositionen im zukünftigen Trump-Kabinett werden mit Goldman-Sachs-Bankern besetzt, obwohl Trump im Wahlkampf gerne und oft gegen den Einfluss der Wall Street in Washington gelästert hat. ExxonMobil-Chef Rex Tillerson, der mit dem russischen Präsidenten Wladimir Putin vertraut ist, wird Außenminister. Auch dies ist ein Zeichen dafür, dass unter Donald Trump die Sanktionen gegenüber Russland, trotz Kritik republikanischer Spitzenpolitiker, abgebaut werden. Berechenbar nach dem üblichen politischen Kalkül scheint Donald Trump auch nach seiner Wahl nicht geworden zu sein.

Wesentlich für seinen Wahlsieg war das Versprechen, in den USA Wachstum zu generieren und den weißen Amerikanern im „Rust Belt“ (Rostgürtel) – insbesondere um Detroit – ihre Jobs wieder zurückzubringen. Wer könnte das besser als ein Milliardär, der als erfolgreicher „Business Man“ reich geworden ist? Das vermittelt Glaubwürdigkeit. Wichtig ist, dass es schnell geht, der Erfolg sich über Nacht, eben wie bei Investment-Bankern, einstellt. Neue Technologien, wie alternative Antriebe für Autos, umzusetzen dauert lange. Also liegt es nahe von der Angebotsseite auf eine Branche zu setzen, die in einer Art „Dornröschenschlaf“ gefangen ist und nur wachgeküsst werden muss. „Make America Great Again“ soll der alten Autowelt, dem Rust Belt und Detroit frischen Schwung geben. Damit müssen nur die alten Achtzylinder-Motoren wieder ausgepackt werden, die von der Obama-Administration und der Environmental Protection Agency (EPA) wegen des hohen Ausstoßes von klimafeindlichem Kohlendioxid ins Abseits befördert worden waren. Die Produktionsbänder für die großen US-Limousinen, Pick-ups und mächtigen SUV (Sport Utility Vehicles) in den Autowerken rund um Detroit bräuchten nur schneller zu laufen. Mit der neuen Freundschaft zu Russland stehen fossile Energieträger, Öl und Gas, für die USA im Mittelpunkt. Klimawan-

del ist eine Geschichte für Träumer. „Make America Great Again“ heißt Detroit, den Rust Belt mit billigem Benzin ohne lästige CO₂-Regulierungen zu fluten. Trumps neuer Klimaminister, der frühere Texas-Gouverneur und Klimawandel-Skeptiker Rick Perry, muss nicht gegen innere Widerstände ankämpfen, um diesen Kurs umzusetzen. Trumps Amerika scheint in eine Renaissance der Zeiten des Ölmagnaten Rockefeller zu verfallen. Investment-Banker in Washington stellen die Weichen dafür. Sie sind darauf trainiert, schnellen Erfolg zu haben. Das Leben besteht aus Deals, die über Nacht zu Gold werden. Morgen stehen neue Deals an. Für die Probleme von übermorgen sind andere zuständig. In so einer Welt reduziert sich Berechenbarkeit auf die Gestaltung schneller Deals. Vielleicht ist Trump gar nicht so unberechenbar.

Trump-Effekte beim Wachstum

Bleibt die Nachfrageseite. Trumps Aktionen werden kurzfristig den US-Automarkt beleben und zu einem neuen „Ever High“, wie die Amerikaner sagen, hochlaufen lassen. Selbst die OECD rechnet 2017 mit einem Trump-Schub und geht von 2,3% BIP-Wachstum für die USA aus. Die Wall Street und die US-Kapitalmärkte goutierten Trump bisher. Vorschusslorbeeren für „Make America Great Again“ wurden bereits mit den Aktienkursen verteilt: Seit Anfang November, als sich Trumps Wahl abzuzeichnen begann, legten die US-Aktien gemessen am S&P-500-Index weitere fast 10% zu, nachdem der gleiche Index schon von seinem Tiefpunkt im Februar bis dahin um mehr als 14% angestiegen ist. Optimismus macht sich auch durch die gestiegenen US-Inflationserwartungen breit. Derzeit werden 2% kalkuliert, also der Zielwert der US-Notenbank.

Amerika bewegt sich ins Trump-Fieber und das wirkt auf den US-Automarkt. Der US-Neuwagenmarkt ist zwar gesättigt. Die US-Bürger besitzen 258 Mio. Pkw und 7,8 Mio. Nutzfahrzeuge. Auf 1000 Personen entfallen 801 Pkw. Anders ausgedrückt, das frisch geborene Baby und die 100 Jahre alte Großmutter teilen sich 1,6 Autos. Das gibt es sonst nirgends auf der Welt. Selbst in Monaco, dem Zwergstaat mit der höchsten Pkw-Dichte im Rest der Welt, schafft man es nur auf 746 Autos pro 1000 Einwohner. Trotz des gesättigten US-Automarktes steigen mit dem besseren Wirtschaftswachstum des Jahres 2017 die Chancen für ein außerordentliches US-Autojahr. Gute Konjunktur, zusätzliches Einkommen, billiges Benzin wecken den Wunsch nach einem neuen Auto. Drei Wahlversprechen werden zusätzliche Impulse verleihen:

Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer ist Direktor des CAR-Instituts sowie Inhaber des Lehrstuhls für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft, beides an der Universität Duisburg-Essen.

Tabelle 1

Voraussichtliche Gewinner und Verlierer der Trump'schen Importsteuer, 2015

	USA und Kanada				Mexiko
	Fahrzeug- produk- tion	Fahrzeug- verkäufe USA	Fahrzeug- verkaufs- überschuss		Fahrzeug- produktion
			absolut	in %	
BMW	400 904	405 677	4 773	1	0
FiatChrysler	2 360 713	2 257 728	-102 985	-4	540 121 ¹
Ford Motor	2 692 857	2 603 082	-89 775	-3	438 900
General Motors	2 699 924	3 082 366	382 442	14	690 446 ²
Honda	1 654 706	1 586 551	-68 155	-4	207 785
Hyundai-Kia	735 582	1 387 528	651 946	89	0
Jaguar- Landover	0	85 048	85 048	∞	0
Mazda	0	319 183	319 183	∞	182 357
Mercedes- Benz	323 828	380 461	56 633	17	0
Mitsubishi	50 150	95 342	45 192	90	0
Nissan	962 393	1 484 918	522 525	54	852 771
Subaru	308 647	582 675	274 028	89	0
Tesla	50 704	22 800	-27 904	-55	0
Toyota	1 847 462	2 499 313	651 851	35	82 328
VW-Audi- Porsche	83 596	606 840	523 244	626	457 517 ³
Volvo Cars	0	70 047	70 047	∞	0
Insgesamt	14 171 466	17 469 559	3 298 093	23	3 452 225

¹ FiatChrysler Mexiko. ² General Motors Mexiko. ³ Nur VW.

Quelle: Herstellerangaben, eigene Berechnungen.

1. *Das Trump-Versprechen von Konjunkturprogrammen und Steuersenkungen:* Niedrige Steuern bedeuten bei den ausgabenfreudigen Amerikanern mehr Konsum und dabei spielen Autos eine Schlüsselrolle.
2. *Die Trump'sche Drohung der Mauer an der Grenze zu Mexiko:* In den USA werden etwa 3,3 Mio. Autos mehr verkauft als im Land produziert werden (vgl. Tabelle 1). Ein Großteil dieser Autos wird beim Nachbarn Mexiko produziert. Erst vor ein paar Monaten hat Audi sein neues Werk in Mexiko eröffnet. Der VW-Konzern hat damit in Mexiko Produktionskapazitäten für knapp 600 000 Neuwagen pro Jahr. Hyundai-Kia und Toyota verkauften 2015 jeweils 650 000 Autos mehr in den USA als dort produziert wurden (vgl. Tabelle 1). Mazda baut in Mexiko knapp 200 000 Autos, ein Großteil für die USA. Was läge näher, als Zölle für Fahrzeugimporte einzuführen? Was China kann, könnte auch für die USA denkbar sein. Damit hätte Trump zwei Fliegen mit einer

Klappe geschlagen. Die Amerikaner kaufen mehr Autos und deutlich mehr davon aus US-Produktion.

3. *Trump und die konventionelle Energie:* Schnelles Wachstum ohne hinderliche Regulierungen, vor allem im Umweltbereich, die das alte Detroit stören, wird zur Strategie. Die alten Produktionsanlagen um Detroit können schnell wieder angeworfen werden. Dort wurden jahrzehntelang blendende Gewinne eingefahren. Tausende Bandarbeiter und ihre Familien hingen an diesen „Gas Guzzlers“ (Spritschluckern). Doch dann machte ihnen die Regierung Obama den Garaus, indem sie ehrgeizige Verbrauchsziele für Neuwagen vorschrieb. Die US-Umweltbehörde EPA wollte 2017 die Vorschriften zur Halbierung des Benzinverbrauchs auf 55 Meilen pro Gallone im Jahr 2025 rechtskräftig verabschieden. Daraus dürfte nichts werden. Trump hat die Auflösung der EPA angekündigt. Benzin ist billig und der menschengemachte Klimawandel für Trump bekanntlich nur eine Erfindung. Nach seinem Wahlsieg stiegen die Aktien von Ford und General Motors unmittelbar um 10%. Damit ist für 2017 ein US-Automarkt von 17,9 Mio. Fahrzeugverkäufen zu erwarten. Das ist ein Allzeit-Rekordhoch für die USA.

Zwar bleibt für den künftigen US-Präsidenten ein Kalifornien-Problem. Der Trend-Staat mit 35 Mio. Einwohnern steht für mehr als 2 Mio. Autokäufe pro Jahr. Die Umweltbehörde California Air Board (CARB) ist berüchtigt, sie brachte Dieselgate ins Rollen. Der demokratische Gouverneur Jerry Brown ist (mindestens) noch zwei Jahre im Amt und hat angekündigt, dass Kalifornien weiter mit allen Kräften für den Klimaschutz kämpfen wird. Ähnliches hat die mächtige CARB-Chefin Mary Nichols per Twitter verkündet. US-Bundesstaaten wie Kalifornien dürfen Umweltgesetze erlassen, die schärfer sind als jene, die Trump US-weit vorgeben wird. Also wird es nicht ganz ohne Gegenwind für Trump funktionieren, aber in vielen Bundesstaaten wird der Trump-Effekt dem US-Automarkt Rückenwind geben.

„Make in USA or pay big border tax!“

Die Früchte eines internationalen Warenaustauschs erntet man nur bei langem Atem. Kurzfristig können Schutz-zölle und Abschottungen Sonderkonjunkturen auslösen. Also, warum keine Mauer zu Mexiko? Und so wetterte der zukünftige US-Präsident bereits im April 2016 im Wahlkampf gegen Pläne des Autobauers Ford, die Modelle Ford Focus compact und C-Max hybrid in Mexiko zu produzieren. Am 3. Januar 2017, also kurz vor seiner Inauguration, hat er General Motors scharf angegriffen. „General Motors is sending Mexican made model of Chevy Cruze to U.S. car dealers-tax free across border,“ twitterte Trump und „Make in U.S.A. or pay big border tax!“ Es

sieht so aus, als würde Trump nach Investment-Banker-Manier seine Importsteuer (Border Tax) angehen.

Wie stark Mexiko von Trumps Importsteuer betroffen wäre, illustrieren aktuelle Daten des mexikanischen Automobilindustrieverbandes Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Danach wurden im Zeitraum Januar bis November 2016 in Mexiko 3,22 Mio. Fahrzeuge produziert. 2,55 Mio. Fahrzeuge oder 79% der Produktion gingen in den Export. Übrigens 1,96 Mio. der Fahrzeuge oder 77% der Exporte landeten in den USA. Knapp 230 000 Fahrzeuge oder 9% der Produktion wurden nach Kanada exportiert. Im Gegenzug hat Mexiko weniger als 740 000 Fahrzeuge importiert. Die Importe kamen allerdings aus allen Teilen der Welt. Die Nettobilanz dürfte für 2016 damit einen Exportüberschuss von Mexiko gegenüber den USA von mehr als 1,8 Mio. Fahrzeugen „verbuchen“. Rechnet man die 1,8 Mio. Fahrzeuge nach „Dreisatzart“, also äußerst pauschal und über den Daumen kalkuliert, in Beschäftigte um, landet man sehr grob bei 100 000 Mitarbeitern. Fazit: Alleine die Mauer zu Mexiko wäre für 100 000 zusätzliche Jobs in der US-Autoindustrie, vorzugsweise im Rust Belt, gut. Die Mauer zu Mexiko ist nach der Logik der Investment-Banker und des Immobilien-Unternehmers Trump sinnvoll.

Wie sich die Trump'sche Importsteuer auf die verschiedenen Autokonzerne auswirken könnte, lässt sich an Tabelle 1 illustrieren. Jeweils für 2015 zeigt die Tabelle 1 die Fahrzeugproduktion in den USA und Kanada sowie die Fahrzeugverkäufe in den USA. Gemäß einer Trump'schen Terminologie lassen sich die Autokonzerne in drei Gruppen einteilen:

- *Trump's „National Heros“:* Nur die vier Konzerne FiatChrysler, Ford, Honda und Tesla haben 2015 in den USA weniger Fahrzeuge verkauft als in den USA und in Kanada produziert. Dabei hat sich Ford 2016 deutlich für eine Ausweitung seiner Produktion in Mexiko engagiert. Trump hatte dafür Ford öffentlich – per Tweet – gerügt. Der Ford-Chef Mark Fields hatte dennoch verkündet aufgrund der deutlich niedrigeren Arbeitskosten an seinen Produktionsausbauplänen in Mexiko festzuhalten, aber dann im Januar 2017 überraschend angekündigt, auf ein neues Werk in Mexiko zu verzichten. In gewisser Weise süffisant ist dabei, dass ausgerechnet Tesla, die nach einem Trump-Tweet die USA aufgrund der hohen Subventionen für Elektroautos geradezu „ausplündern“, prozentual den höchsten Exportüberschuss – in Tabelle 1 als negativer Verkaufsüberschuss bezeichnet – aufweisen. Des Weiteren fällt auf, dass ausgerechnet General Motors, so etwas wie das „Urgestein“ der US-Autoindustrie, das durch die Obama-Administration gerettet wurde, nicht zu den „National Heros“ zählt, dafür aber Honda.

- *„National Responsible Carmakers“* könnte als Klassifizierung für die zweite Gruppe der Autokonzerne in der Trump'schen Welt dienen. Das wären Autokonzerne, die eine fast ausgeglichene Position zwischen heimischer Produktion und Verkauf in den USA aufweisen. Es könnte sinnvoll sein, die Zugehörigkeit zu den „National Responsible Carmakers“ an der prozentualen Größe des Fahrzeug-Verkaufsüberschusses zu messen. Eine sicher willkürlich gezogene Grenze wäre, alle Autobauer, die weniger als 50% Verkaufsüberschuss ausweisen, in diese Gruppe zu nehmen. Damit wären BMW, General Motors, Mercedes und Toyota in dieser Gruppe.
- Die dritte Gruppe wären so etwas wie *Invasoren*, also Autobauer, die fast ausschließlich in den USA verkaufen, aber keine oder nur wenig Produktion und damit Arbeitsplätze stellen. In der Trump'schen Twitter-Terminologie stehlen diese Autobauer den US-Amerikanern die Arbeitsplätze. Diese Gruppe besteht aus Hyundai-Kia, Jaguar-Land Rover, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, der VW-Gruppe und Volvo. Sollten sich die Trump'schen Pläne realisieren, wäre der VW-Konzern in den USA mit einem hohen Risiko konfrontiert. Einfuhrzölle von 20% oder mehr rauben einem Großteil der Fahrzeuge die Wettbewerbsfähigkeit. Entweder man produziert dann in einer Übergangszeit mit Verlusten und schließt nach einiger Zeit die Mexiko-Produktion oder sucht andere Märkte. Da es diese Märkte kaum gibt, wird in den nächsten Jahren das Wirtschaftswachstum in Mexiko deutlich nach unten gehen. Trump exportiert die Arbeitslosigkeit des Rust Belt nach Mexiko.

„In the long run we are all dead“ und China gewinnt

Bisher wurde Trump fast immer unterschätzt. Er vermittelt das Bild, dass seine Entscheidungen impulsiv, wenig berechenbar und emotional sind. Legt man die Verhaltensweisen aus dem Investment-Banking oder der Immobilienbranche an, werden viele Entscheidungen „nachvollziehbarer“. Ein wichtiger Teil des „Make America Great Again“ fußt auf Protektionismus. Kurzfristig kann das funktionieren. Trump verfährt nach dem Keynes-Motto „In the long run we are all dead“. Er setzt auf schnelle Erfolge und agiert dabei nicht so ungeschickt, wie seine Tweets vermuten lassen. Langfristig bürdet „Make America Great Again“ dem Land hohe Kosten auf. Die Gefahr, die Technologieführerschaft in Teilbereichen zu verlieren, ist nicht von der Hand zu weisen. Technologieführerschaft liegt im Silicon Valley, der Heimat von Tesla. Im Rust Belt gibt es keine Technologieführerschaft und mit Importsteuern wird man sie nicht aufbauen können. In China, dem wichtigsten und größten Automarkt der Welt geht der Trend geradlinig in die Elektromobilität. Die Innovationen, etwa im Energiespeichersektor, werden durch die Renaissance des US-Ölzeitalters, exportiert. Die Trump'sche Border-Tax macht China zum Gewinner.