

Zum Einfluss der Direktinvestitionen auf die Importstruktur

Die zunehmende Integration der EU seit Vollendung des Binnenmarkts im Jahr 1993 und die verstärkte Einbindung der mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften in die internationale Arbeitsteilung spiegeln sich auch in der deutschen Produktionsstruktur und im deutschen Außenhandel wider. Ein Beispiel hierfür sind die Anteilsverluste einiger alter EU-Länder an den deutschen Einfuhren und der markante Anstieg von Importen aus den neuen EU-Mitgliedsländern in Mittel- und Osteuropa.

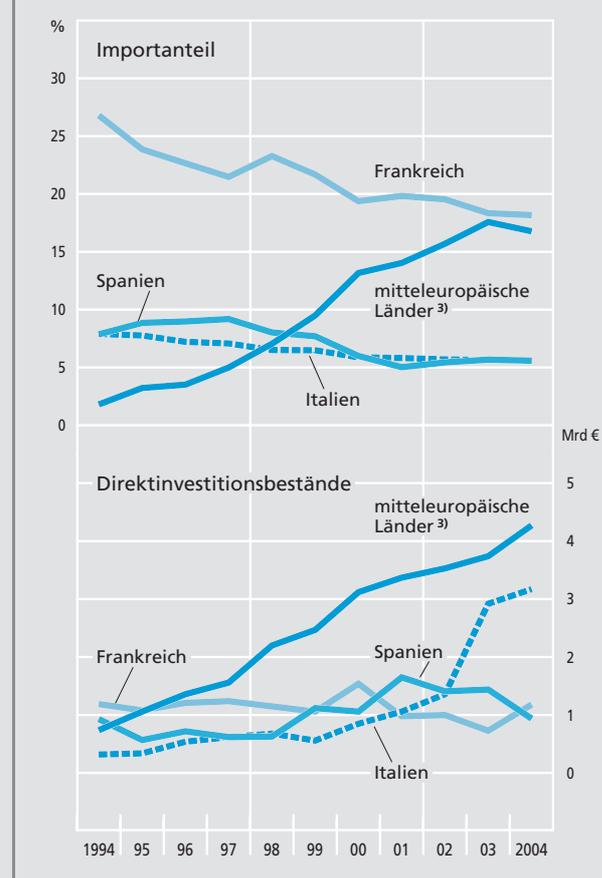
Dies führt zu der Frage, ob die regionale Verlagerung der deutschen Importe allein das Resultat des direkten Wettbewerbs ausländischer Anbieter auf dem Weltmarkt ist oder zum Teil auch auf strategische Entscheidungen deutscher Unternehmen zurückgeführt werden kann. Es zeigt sich in der Tat, dass deutsche Direktinvestitionen mitverantwortlich für die zu beobachtenden Verschiebungen in der deutschen Importstruktur sind.

Die Untersuchungen erfolgen exemplarisch für den Fahrzeugbau. Vor allem in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre ist in diesem Sektor eine gegenläufige Entwicklung der Importanteile von drei der wichtigsten EU-Handelspartner (Frankreich, Italien und Spanien) einerseits sowie der mitteleuropäischen EU-Staaten Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn andererseits zu beobachten. Während die alten EU-Mitgliedsländer rückläufige Anteile an den deutschen Einfuhren hinnehmen mussten, stiegen die Anteile der neuen EU-Mitgliedsländer an den deutschen Importen in diesem Sektor besonders dynamisch von 2 % im Jahr 1994 auf knapp 16 % im Jahr 2005 (zu Preisen des Jahres 2000).

Gleichzeitig ist der Fahrzeugbau der mit Abstand wichtigste Industriezweig deutscher Direktinvestitionen in den mitteleuropäischen EU-Mitgliedstaaten. Der deutsche Bestand an Direktinvestitionen war dort im Jahr 2004 mit über 4 Mrd € (zu Preisen des Jahres 2000) nahezu doppelt so hoch wie der Investitionsbestand in der Chemischen

Industrie, des aus Sicht deutscher Investoren zweitwichtigsten Industriezweigs. Darüber hinaus ist das Auslandsengagement deutscher Unternehmen des Fahrzeugbaus in den letzten Jahren in den mitteleuropäischen Volkswirtschaften kontinuierlich angewachsen; in Frankreich, Italien und Spanien stagnierte es hingegen weitgehend.¹⁾

Anteile an deutschen Importen und deutsche Direktinvestitionsbestände im Fahrzeugbau²⁾



1 In Italien kam es im Jahr 2003 allerdings zu einem sprunghaften Anstieg, der auf eine nennenswerte Einzeltransaktion zurückzuführen ist. — 2 Zu Preisen des Jahres 2000. Das Schaubild umfasst die Jahre 1994 bis 2004, da die Direktinvestitionsbestände für das Jahr 2005 noch nicht verfügbar sind. Die empirische Untersuchung schließt das Jahr 2005 hingegen mit ein, da für die Schätzung generell die Direktinvestitionsbestände des Vorjahres verwendet wurden. — 3 Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn. — 4 Die Daten stammen aus der Mikrodatenbank Direktinvestitionen (MiDi) der Deutschen Bundesbank und der Außenhandelsstatistik des

Statistischen Bundesamtes. Die Variablen der Gleichung sind integriert vom Grade eins. Ein Panel-Kointegrationstest nach Im, Pesaran und Shin unter Berücksichtigung der korrigierten t-Werte nach McKinnon und der aggregierten Wahrscheinlichkeiten nach dem Verfahren von Demetrescu, Hassler und Tarcolea bestätigte das Vorliegen einer Kointegrationsbeziehung auf dem 10%-Niveau. — 5 Eine komplementäre Beziehung zwischen deutschen Direktinvestitionen und Importen aus dem Gastland wurde bereits in früheren Studien nachgewiesen. Vgl.: Task Force of the Monetary Policy Committee of the European System of Central Banks, Competitiveness and the Export Performance of the

Die ökonomische Analyse bezieht sich auf den Fahrzeugbau und den Zeitraum von 1994 bis 2005. Dem Länder-Panel liegen bilaterale Daten zwischen Deutschland und den fünf mitteleuropäischen Volkswirtschaften Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik und Ungarn beziehungsweise den drei alten EU-Mitgliedern Frankreich, Italien und Spanien zugrunde. Die Schätzung basiert auf folgender Gleichung:

$$im_{eu_{t,j}} = \alpha_0 + \alpha_1 im_{wt}_t + \alpha_2 fdi_{eu}_{t-1,j} + \alpha_3 fdi_{ce}_{t-1,i}$$

mit im_{eu} = deutsche Importe im jeweiligen Jahr aus Frankreich, Italien oder Spanien; im_{wt} = deutsche Importe im jeweiligen Jahr gesamt; fdi_{ce} = deutsche Direktinvestitionsbestände zum Jahresende in dem jeweiligen mitteleuropäischen Land; fdi_{eu} = deutsche Direktinvestitionsbestände zum Jahresende in Frankreich, Italien oder Spanien; i = Index für mitteleuropäische Länder; j = Index für Frankreich, Italien beziehungsweise Spanien; t = Zeitindex. Bei den Daten handelt es sich um die Logarithmen der realen Größen zu Preisen des Jahres 2000.⁴⁾

Die gedämpfte Dynamik der deutschen Einfuhren im Fahrzeugbau aus Frankreich, Italien und Spanien steht den hier vorgestellten Schätzungen zufolge in direktem Zusammenhang mit der relativen Zurückhaltung deutscher Investoren in diesen Volkswirtschaften.⁵⁾ Dies deutet darauf hin, dass infolge des geringeren Engagements deutscher Unternehmen weniger Vor- oder Endprodukte aus diesen Staaten nach Deutschland zurückfließen.

Darüber hinaus werden die Importe Deutschlands aus den alten EU-Ländern durch die verstärkten Direktinvestitionen deutscher Unternehmen des Fahrzeugbaus in Mitteleuropa beeinträchtigt. Wie erwartet ist dieser indirekte Zusammenhang geringer als die direkte Beziehung zwischen Direktinvestitionen und Importen. Dennoch bestätigt sich die Vermutung, dass die Auslagerung von Teilen der Produktion auch die außenwirtschaftlichen Beziehungen zu

Euro Area, ECB Occasional Paper Series No. 30/2005, sowie S. Herrmann und A. Jochem (2005), Trade Balances of the Central and East European EU Member States and the Role of Foreign Direct Investment, Deutsche Bundesbank, Diskussionspapier, Reihe 1, Nr. 41/2005. Der niedrige Wert der Elastizität ist vor dem Hintergrund zu bewerten, dass Bestände (Direktinvestitionen) zu Strömen (Importe) in Beziehung gesetzt werden. Der langfristige Einfluss einer Direktinvestition auf den Außenhandel ergibt sich aus den kumulierten Werten über die Dauer des Auslandsengagements hinweg. — 6 Während somit die über Direktinvestitionen induzierten Importe aus Mitteleuropa implizit in die Schät-

Der Einfluss deutscher Direktinvestitionen auf die deutschen Importe aus Frankreich, Italien und Spanien im Fahrzeugbau

Determinanten	Panel-Schätzung
im_{wt}	0,574 (10,83)
fdi_{eu}_{-1}	0,069 (3,02)
fdi_{ce}_{-1}	-0,025 (-2,08)

Drittländern beeinflusst. Dies impliziert eine direkte Konkurrenzbeziehung zwischen den durch Direktinvestitionen induzierten Importen aus den fünf mitteleuropäischen Ländern und den Einfuhren aus den alten EU-Ländern.⁶⁾

Schließlich machen die Untersuchungen aber auch deutlich, dass im Fahrzeugbau – ungeachtet des Einflusses deutscher Direktinvestitionen – die deutschen Einfuhren aus den drei alten EU-Ländern langsamer wachsen als die Einfuhren aus dem Rest der Welt – Frankreich, Italien und Spanien also Importanteile in Deutschland verlieren: Die Elastizität der Einfuhren aus diesen Ländern in Abhängigkeit von den gesamten Importen in diesem Sektor ist mit 0,6 deutlich kleiner als eins und weist darauf hin, dass noch weitere Faktoren für die relative Exportschwäche dieser Länder verantwortlich sind.

Dies steht im Einklang mit der Beobachtung, dass fast alle Industrieländer während der vergangenen 20 Jahre Anteile im Welthandel an die neuen Wettbewerber in Asien und Europa verloren haben. Eine explizite Berücksichtigung der preislichen Wettbewerbsfähigkeit auf Basis der nominalen Lohnstückkosten⁷⁾ erbrachte keine signifikanten Ergebnisse. Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass die preisliche Wettbewerbsfähigkeit auch die Attraktivität des Gastlandes für Direktinvestitionen beeinflusst und stark mit den entsprechenden Variablen korreliert.

zung integriert sind, erwiesen sich die gesamten Importe im Fahrzeugbau aus den fünf mitteleuropäischen Ländern in der ökonomischen Untersuchung als nicht signifikant. Verantwortlich hierfür ist vermutlich die hohe Multikollinearität zwischen den Direktinvestitionen in und den Importen aus Mitteleuropa. Die fehlende Signifikanz könnte aber auch dadurch bedingt sein, dass Importe, die nicht auf ausländische Direktinvestitionen zurückzuführen sind, nicht in Konkurrenz zueinander stehen. — 7 Im Verarbeitenden Gewerbe.