

Economische aftakeling van Duitsland door zelfoverschatting en talloze blunders



Door [Gastauteur](#) - 14 januari 2025
Geplaatst in [Duitsland](#) - [Economie](#)

Door *Arnout Nuijt**

Toen recent een Duitse fotograaf op het platteland per direct een groot digitaal pakket aan foto's naar een klant moest versturen, besloot hij te testen wat sneller was: de foto's verzenden via het internet of de foto's op een USB-stick per paard sturen. Het paard won.

Deze anekdote, één van de vele in Wolfgang Münchau's laatste publicatie *Kaput. The End of the German Miracle*, geeft aan dat het grote, economisch machtige Duitsland zwaar achterloopt op digitaal terrein. Het land kent een brede afkeer van en angst voor digitalisering. In 2020, aan het begin van de pandemie, bleek de meerderheid van de Duitse scholen niet over een internetaansluiting te beschikken. Dat was zeer bewust zo, want internet is niet goed voor kinderen en zelfs gevaarlijk voor het menselijk brein, althans volgens moderne Duitse leermeesters en educatiedeskundigen.

Mercantilistisch systeem

Slechts 10 procent van de huishoudens beschikt over een snelle glasvezelverbinding en het dekkinggebied van 5G is verre van landelijk. Zelfs de private sector is slecht gedigitaliseerd. Ondanks beloftes van Angela Merkel (gedaan aan het eind van haar regeerperiode) om de situatie te verbeteren, is er nauwelijks vooruitgang geboekt, aldus Wolfgang Münchau. Voorlopig blijft het paard sneller dan de koperdraden van het Duitse internet.

Economische aftakeling van Duitsland door zelfoverschatting en talloze blunders

Wolfgang Münchau, die al decennialang schrijft over Duitsland en de EU voor een Engels zakelijk publiek (onder andere de lezers van de *Financial Times*), schetst de industriële teloorgang van zijn land. Diverse sectoren die het land tot een economische grootmacht maakten, waaronder de auto-industrie en de chemie, lijken nu hun beste tijd gehad te hebben. De auteur wijt dat aan het neo-mercantilistisch systeem dat ons buurland sinds de jaren vijftig hanteert: een economie gericht op export. Dit economisch systeem wordt ondersteund en uitgedragen door zowel SPD als CDU (en haar zusterpartij CSU in Beieren) en breed onderschreven door de pers.

Zo'n beetje iedereen, overheid, banken, media en de grootste bedrijven, liggen al tientallen jaren in bed met elkaar en zijn blind voor de toekomst en nieuwe ontwikkelingen. Logisch, want een deel van de banken, de zogenaamde Landesbanken, zijn staatsbanken (eigendom van de deelstaten) die politiek aangestuurd worden en doorgaans nauwe banden hebben met grote bedrijven. De staatsbanken met hun politieke bemoeienis verlengden in het verleden het voortbestaan van gedoemde traditionele industrieën (zoals de staalsector), of probeerden tevergeefs de teloorgang van bijvoorbeeld de zwaar ondersteunde scheepsbouwsector te voorkomen.

Maar het is met name de almachtige Duitse auto-industrie, nog altijd goed voor zo'n 16 procent van de Duitse export, die politiek aan de touwtjes trekt. Maar deze sector verliest slag op slag. Eerst kwam daar het sjoemelsoftware-schandaal bij Volkswagen, vervolgens negeerde de industrie grotendeels de opkomst van de elektrische auto. Dat terwijl de Chinese auto-industrie die juist massaal omarmde, ironisch genoeg mede dankzij forse staatssteun. Ook met fossiel aangedreven auto's verliezen de Duitse automerken terrein in China, hun belangrijkste markt. Door overmoed, zelfoverschatting en een ijzeren greep op de politiek, verloor een bureaucratische en door vakbonden gedomineerde bedrijfstak het initiatief, aldus Münchau.

Onderhoudsproblemen

Dat het Duitse economische wonder zijn beste tijd heeft gehad was stilletjes aan wel bekend in ons land. Des te opmerkelijker is het dat *Kaput* tot nu toe weinig aandacht in ons land heeft gekregen. Het boek verdient een plaats op het nachtkastje van alle beslissers van ons land. Een achterblijvende Duitse economie met haar falende industriële export kan immers grote gevolgen hebben voor onze economie, onze - dankzij Duitsland groot geworden - excellente haven- en logistieke sector inclusief.

Het lijkt wel kommer en kwel op elk gebied in Duitsland, schrijft Münchau. Kijk bijvoorbeeld naar de achterblijvende investeringen in de infrastructuur. Inderdaad, wie vandaag de dag de grens met ons buurland overgaat komt al snel tot stilstand in de wirwar van opengebroken snelwegen in Noordrijn-Westfalen. Voorbij is de tijd van ongekende snelheden en vrij baan op de Duitse autowegen. Hoewel onderhoudsproblematiek in de infrastructuur niet uniek is voor Duitsland (ook in Nederland en de VS speelt dit volop), het geeft toch te denken waarom een goed georganiseerd land als Duitsland niet eerder voor oplossingen heeft gezorgd.

Economische aftakeling van Duitsland door zelfoverschatting en talloze blunders

Maar niet alleen het achterwege blijven van tijdige investeringen in snelwegen en bruggen breekt de Duitsers op. De blunders zijn bijna te veel om op te noemen, lezen we bij Münchau. De afhankelijkheid van goedkoop Russisch gas, de afhankelijkheid van China, de afbouw van kernenergie, het sluiten van kolencentrales, de al eerder genoemde veel te magere investeringen in glasvezel en de digitale economie, het gebrek aan financiële infrastructuur voor start-ups (er is nauwelijks durfkapitaal), een bankensysteem met aderverkalking, het houdt niet op.

Het is moeilijk positief te blijven bij Münchau's analyses. Maar realistisch is hij wel. De Duitse industrie is al zes jaar op de terugtocht. En dat zal niet snel veranderen, leert een snelle *fact check* door ondergetekende. *The Economist* voorspelt een groei van het BNP van Duitsland met slechts 0,9 procent in 2025 en het IMF slechts 0,8 procent, dit tegenover een inflatie van 2,4 procent (en na 0,0 procent groei in 2024). Met Duitsland nog altijd van groot belang voor de Nederlandse economie en de havensector, kan een verdere aftakeling van de Duitse industrie grote gevolgen hebben voor de welvaart in ons land.

Vrijhandelsverdrag

Münchau komt niet met oplossingen en lichtpuntjes zijn er volgens hem nauwelijks. Waar moet de redding van de Duitse industrie dan vandaan komen? Laten we een poging wagen. Gaat het vrijhandelsverdrag dat de EU sloot met een aantal Zuid-Amerikaanse landen (verenigd in de interne markt Mercosul/ Mercosur) nieuw houvast bieden? De Duitse auto-industrie heeft er stevig op ingezet en tijdens de lobby voor het verdrag moest alles en iedereen wijken, zelfs de Fransen. Of het vrijhandelsverdrag door alle EU-lidstaten gaat worden geratificeerd, is overigens nog allerminst zeker.

Wat zijn de kansen voor de Duitse automodellen op de Zuid-Amerikaanse markt? Die zijn niet vanzelfsprekend. Ook daar rukken de Chinezen op en ook daar wint de elektrische auto terrein. Elektrische modellen van met name BYD en Great Wall Motors zijn jaarlijks goed voor meer dan 85 procent (rond de 100.000 voertuigen) van de verkoop van elektrische auto's in Brazilië. En dan moet een nieuwe fabriek van BYD in dat land nog operationeel worden. Geen markt dus waar je echt vrolijk van wordt als Europese auto-exporteur. Desondanks heeft de auto-industrie hard gelobbyd voor het akkoord, ongetwijfeld vanuit de gedachte dat het goed zaken kan doen dankzij de stapsgewijs door Zuid-Amerika af te bouwen invoerrechten.

Defensie-industrie

Münchau vergeet daarnaast een ander lichtpuntje te noemen, iets dat we volgens sommigen eigenlijk geen lichtpuntje mogen noemen: de defensie-industrie. Met dynamische bedrijven als Rheinmetall, Diehl Defence, Krauss-Maffei Wegmann en vele anderen, klein en groot, is Duitsland het enige land in Europa dat in staat is op grote schaal nieuwe tanks, pantservoertuigen, artillerie, raketten en munitie te produceren.

Economische aftakeling van Duitsland door zelfoverschatting en talloze blunders

Volgens het Duitse federale ministerie van economie is de productiewaarde van de nationale defensiesector zo'n 83 miljard euro, oftewel slechts 1,3 procent van de totale productie in Duitsland. Maar hoewel dat bedrag in schril contrast staat met de omzet van de Duitse auto-industrie, gaat die 1,3 procent vrijwel zeker snel stijgen. Naast een sterk groeiende export (in 2024 voor een recordbedrag van 11 miljard euro) plant de Duitse overheid zelf een sterke herbewapening en uitbreiding van de strijdkrachten. Daarnaast heeft heel Europa (en de NAVO) de productiecapaciteit van Duitse wapenfabrikanten hard nodig, nu de investeringen in defensie overal sterk gaan groeien.

Bovendien, in een klein lichtpuntje voor de Duitse automobielenindustrie, meldde Bloomberg in december 2024 dat het bedrijf Hensoldt, een producent van onder andere militaire radarsystemen, in onderhandeling is om personeel over te nemen van twee toeleveranciers van de auto-industrie. Die laatstgenoemde bedrijven hebben zelf te kampen met een veel te magere orderportefeuille, terwijl de expanderende defensie-industrie naarstig op zoek is naar technisch geschoold personeel. Al is een Duitse industrie die deels gered wordt door de vraag naar defensiemateriaal geen fijn vooruitzicht, het geeft wel een realistische glimp op huidige en toekomstige tijden. Alle tekenen wijzen immers op een kleiner wordende auto-industrie en een groeiende defensie-industrie.

Klassiek-conservatief

Tot slot, met federale verkiezingen in aantocht, bestaat er natuurlijk een kans op een nieuwe regering die langverwachte economische hervormingen gaat uitvoeren. Die taak zou eigenlijk slechts Friedrich Merz beschoren zijn, de economisch liberale leider van de CDU-CSU alliantie. Hij maakt op basis van de peilingen de beste kans om bondskanselier te worden. Maar Merz zal voor een meerderheidscoalitie de steun van de SPD en mogelijk de FDP nodig hebben, wat hem kwetsbaar maakt voor traditionele krachten vanuit het bedrijfsleven en de vakbonden.

Op dit moment is een klinkende overwinning van Merz nog geen uitgemaakte zaak. De campagne gaat grotendeels over migratie en niet zozeer over broodnodige economische hervormingen. En met de AfD op zijn rechterflank is de speelruimte van Merz beperkt. Voor wat betreft economische hervormingen pleit hij eigenlijk alleen voor belastingverlaging voor het bedrijfsleven, naast beheersing van de schuldenlast, twee klassiek conservatieve standpunten. Vooralsnog liggen er geen grote hervormingen in het verschiet en blijft de oppermachtige auto-industrie haar stempel op het Duitse beleid drukken.

*Wolfgang Münchau, **Kaput. The End of the German Miracle**. Londen, 2024.*

**Arnout Nuijt is geopolitiek analist*

Wynia's Week verschijnt drie keer per week, **156 keer per jaar**, met even onafhankelijke als broodnodige artikelen en columns, video's en podcasts. U maakt dat samen met de andere donateurs mogelijk. Doet u weer mee, **ook in het nieuwe jaar 2025? Kijk [HIER](#)**. Hartelijk dank!