

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Schiffbaukrise - Frankreich - IWF - Internationale Finanzkrise - General Motors-Toyota

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1983) : Kurz kommentiert: Schiffbaukrise - Frankreich - IWF - Internationale Finanzkrise - General Motors-Toyota, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 63, Iss. 3, pp. 109-110

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/135774>

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.

Schiffbaukrise

Lösung durch „Moderatoren“?

Nachdem die sogenannten Stahlmoderatoren einen Vorschlag zur Lösung der Stahlkrise durch Neuordnung der Stahlindustrie vorgelegt hatten, wurde von verschiedenen Seiten gefordert, auch für die ebenfalls krisengeschüttelte Wertindustrie eine Expertengruppe einzusetzen, die ein Konzept zur Lösung der Wertprobleme erarbeiten sollte. Gegen diesen auf den ersten Blick recht vernünftig erscheinenden Vorschlag spricht jedoch eine Reihe von Argumenten:

Erstens ist die Wertindustrie völlig anders strukturiert als die Stahlindustrie. Während in der Stahlindustrie wenige Großunternehmen koordiniert werden sollten, müßte bei der Wertindustrie ein Konzept für fünf Groß- und 40 Mittel- und Kleinunternehmen entwickelt werden. Die wirtschaftliche Situation dieser beiden Gruppen ist jedoch recht unterschiedlich. Die aktuelle Krisenlage betrifft hauptsächlich die Großwerften, die eine ungünstigere Kostenstruktur aufweisen und die dem internationalen Wettbewerb aufgrund ihrer Produktstruktur wesentlich stärker ausgesetzt sind.

Zweitens ist zu befürchten, daß das Einsetzen von Moderatoren zunächst nur als Vorwand für eine vorläufige Untätigkeit der Unternehmen und der Politiker benutzt würde. Angesichts der Dringlichkeit einer Lösung der Probleme der Großwerften, die sich zur Zeit am besten am Beispiel der Bremer Werften studieren läßt, könnte eine solche Verzögerung jedoch nur negative Wirkungen haben.

Drittens schließlich sollte man es in einer marktwirtschaftlichen Ordnung nicht zur Regel werden lassen, daß in Branchen, in denen aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklung und unternehmerischer Fehlentscheidungen Strukturprobleme auftreten, die Verantwortung für eine Korrektur der Entwicklung auf Dritte übertragen wird. Denn das käme einer Institutionalisierung von „Strukturkrisenräten“ gleich. wei

Frankreich

Abwertung kaum zu vermeiden

Nachdem das französische Außenhandelsdefizit im letzten Quartal des vergangenen Jahres zurückgegangen war, hat es sich im Januar wieder kräftig erhöht, und das bei anhaltender Schwäche von Nachfrage und Produktion. Mit einem Konjunkturgefälle gegenüber dem

Ausland ist diese neuere Entwicklung also nicht mehr zu erklären.

Zwar wurde der Export u. a. auch dadurch gedämpft, daß Entwicklungsländer wegen Zahlungsschwierigkeiten Projekte nicht fortführten und Aufträge stornierten. Ausschlaggebend für die hohen Einfuhrüberschüsse Frankreichs aber ist eine trotz der kräftigen Abwertung im Juni 1982 weiterhin unzureichende internationale Wettbewerbsfähigkeit. Hier wirkt sich das Nachhinken bei der Eindämmung der Inflation aus. Während die meisten Länder zuletzt rasche Stabilisierungsfortschritte verzeichneten, stiegen die Verbraucherpreise in Frankreich nach dem Stopp vom vergangenen Sommer – trotz fortgesetzter Kontrollen – wieder mit einer laufenden Jahresrate von 10 %. Dies hat wieder zu Abwertungserwartungen gegenüber anderen EWS-Währungen mit entsprechenden Verschiebungen von Ein- und Ausfuhr geführt, zumal die Auslandsverschuldung deutlich zugenommen hat.

Die französische Regierung selbst sieht nicht zuletzt das bilaterale Defizit mit der Bundesrepublik Deutschland, das 1982 mehr als ein Drittel des gesamten Fehlbetrages von 100 Mrd. Franc ausmachte, als zu hoch an. Auch bei einer Abwertung des Franc oder einer Aufwertung der DM erscheint – trotz der Entlastung durch sinkende Ölpreise – das Ziel der französischen Regierung, das Handelsbilanzdefizit in diesem Jahr um fast die Hälfte zu reduzieren, als hochgegriffen und ohne eine weitere Abschöpfung inländischer Nachfrage wohl auch als illusorisch. wt

IWF

Internationalisierung von US-Risiken

Die US-Administration hat wieder einmal die Nützlichkeit des Internationalen Währungsfonds entdeckt. Hielten sich die Amerikaner noch unlängst in nahezu allen Fragen des Fonds bedeckt, so änderte sich dies mit Beginn der Verschuldungskrisen in Lateinamerika. Von der Furcht vor drohenden Zusammenbrüchen zahlreicher US-Banken getrieben, entdeckten die Finanzexperten Präsident Reagans die Vorteile einer Internationalisierung der Kreditrisiken ihrer Banken. Bereits auf der letzten IWF-Jahrestagung in Toronto hatten die Amerikaner in der Frage der anstehenden achten Quotenrevision Kompromißbereitschaft erkennen lassen, obwohl der von ihnen präferierte „Feuerwehrtfonds“ am Widerstand der meisten anderen Industrieländer scheiterte. So war es kaum verwunderlich, daß die USA auf

der Tagung des Interims-Ausschusses des IWF einer allgemeinen Quotenerhöhung um 47,4 % zustimmten.

Gemessen an der ursprünglichen amerikanischen Vorstellung einer Quotenerhöhung um 25 % schien dies ein beachtliches Zugeständnis an Europäer und Entwicklungsländer zu sein. Tatsächlich jedoch „verdankt“ die Welt den erzielten Kompromiß wohl eher amerikanischem Eigeninteresse als amerikanischer Einsicht. Die Reagan-Administration möchte vor allem ihre Banken vor verheerenden Zusammenbrüchen schützen, ohne dabei eine schärfere Bankenüberwachung verordnen zu müssen. Letzteres war jüngst von dem für die Ratifizierung der Quotenerhöhung zuständigen Senatsausschuß zur Bedingung gemacht worden. Die Zustimmung des Senats zur Quotenerhöhung wird jetzt nicht zuletzt davon abhängen, ob US-Finanzminister Regan die Senatoren davon überzeugen kann, daß die Erhöhung der IWF-Mittel eine stärkere Bankenaufsicht überflüssig macht. ww

Internationale Finanzkrise

Brasilien als Modell?

Brasilien und seine Gläubiger haben sich Ende Februar auf ein neues Kreditpaket geeinigt. Bemerkenswert an der Vereinbarung ist, daß sie sehr rasch zustande kam und weitgehend den Forderungen Brasiliens vom vergangenen Dezember entspricht. Das Land erhält neue langfristige Kredite in Höhe von 4,4 Mrd. US \$, weitere 4 Mrd. \$ mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten müssen erst später zurückgezahlt werden. Zudem wurden ca. 8,8 Mrd. \$ Roll-over-Kredite erneuert, und die Geldhandelslinien gegenüber brasilianischen Banken sollen wieder auf 7,5 Mrd. \$ aufgestockt werden.

Nachdem diese Vereinbarungen unter Dach und Fach waren, genehmigte auch der IWF einen 5-Mrd.-\$-Beistandskredit. Der Fonds hatte diesen Kredit von einer Einigung der unmittelbar Beteiligten abhängig gemacht und damit erstmals auch die Gläubiger massiv unter Druck gesetzt. Der Versuch der Banken, sich den Folgen ihrer – in der Vergangenheit oftmals leichtfertigen – Kreditvergabepolitik zu entziehen, ist somit vorerst gescheitert. Die harte Haltung des IWF im Fall Brasilien hat insofern Modellcharakter. Die Banken wissen nun, daß sie in eigener Verantwortung handeln und daß ihnen Variationen zum Thema „Regenschirmtheorie“ nicht weiterhelfen.

Aber nicht nur die Gläubiger mußten in den letzten Monaten liebgewordene Illusionen aufgeben, auch Brasilien hatte harte Auflagen des Fonds zu akzeptieren.

Die geforderten Maßnahmen zur Sanierung der öffentlichen Haushalte und der Leistungsbilanz sind sozial schmerzhaft und politisch risikoreich. Die angesichts der akuten Finanznot augenblicklich hohe Bereitschaft des Landes, sich IWF-Konditionen zu unterwerfen, sollte daher nicht überbewertet werden. Nur wenn der IWF sich auch bei den Auflagen nachhaltig durchsetzt, könnte Brasilien zum Modellfall für eine dauerhafte Stabilisierung des internationalen Finanzgefüges werden. er

General Motors–Toyota

Kooperation als „Übergangslösung“?

General Motors und Toyota wollen ab September 1984 in einer leerstehenden Fabrik des amerikanischen Autogiganten gemeinsam eine verbesserte Version des Toyota Corolla in einer Stückzahl von 200 000 pro Jahr bauen. Politischer Hintergrund dieser Vereinbarung ist der Handelsstreit, den die USA und Japan mit wachsender Heftigkeit auf dem Kleinwagenmarkt austragen, wo 1982 nahezu die Hälfte aller Neuzulassungen japanischer Herkunft war.

Toyota befindet sich dabei in einer besonders exponierten Stellung. Während nämlich die übrigen japanischen Automobilproduzenten enge Zuliefer-, Kooperations- und Beteiligungsbeziehungen mit der amerikanischen Konkurrenz unterhalten und zum Teil eigene Stützpunkte in den USA besitzen, hat Toyota allzu lange auf eine „reine“ Strategie der Direktexporte gesetzt. Der nunmehr geglückte „Deal“ ist daher zunächst als ein großer Aufholschritt anzusehen. Gleichzeitig ist er aber Teil einer offensiven Strategie, mit der das japanische Unternehmen seinen Anteil am Weltmarkt von gegenwärtig 8 auf 10 % ausdehnen will.

General Motors spricht dagegen offiziell von einer Übergangslösung, die eine starke Präsenz auf einem Schlüsselsektor des Automobilmarktes gewährleisten und zugleich Zeit für eigene Entwicklungen in diesem Bereich schaffen soll, so daß zu einem späteren Zeitpunkt die japanischen „Eindringlinge“ wieder zurückgedrängt werden können. An dieser Version sind jedoch Zweifel angebracht. Eher ist das Arrangement mit Toyota als Eingeständnis einer relativen Schwäche des amerikanischen Partners in der Kleinwagentechnologie zu werten, die sich auch in Zukunft nur schwer wird beheben lassen, zumal die japanische Automobilindustrie kaum tatenlos einer Aufzehrung ihres Entwicklungsvorsprungs zusehen wird. So gesehen bliebe am Ende vor allem eine starke Einschränkung des Wettbewerbs auf dem amerikanischen Markt übrig. ko