

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Ausfuhren - Arbeitszeitverkürzung - Airbus - EG-Kapitalmarktliberalisierung - EG- Automobilindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1986) : Kurz kommentiert: Ausfuhren - Arbeitszeitverkürzung - Airbus - EG-Kapitalmarktliberalisierung - EG-Automobilindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 66, Iss. 12, pp. 585-586

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136223>

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.

Ausfuhren

In die falsche Richtung

Anfang des Monats veröffentlichte das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen (GATT) eine „Hitliste“ der Weltexporteure. Sicherlich zur Freude vieler Bundesbürger rangierte der bundesdeutsche Export nach dieser Liste erstmals vor den USA und Japan auf Platz 1. Näher betrachtet, resultiert dieser „Weltmeistertitel“ allerdings ausschließlich aus der starken Stellung der D-Mark.

Die Umrechnung des hohen Anteils der deutschen Exporte, die in D-Mark fakturiert werden, in US-Dollar ergibt eine unzulässige wertmäßige Aufblähung auf rund 200 Mrd. Dollar und eine Steigerung von 34,5%. Rechnet man dagegen in D-Mark, zeigten sich von Januar bis Oktober 1986 ein nominaler Exportrückgang um 8,4% und real eine Stagnation. Im dritten Quartal 1986 wurden die Folgen des verlangsamten Wachstumstempos in den westlichen Industrieländern und der wechselkursbedingt geringeren preislichen Wettbewerbsfähigkeit für den deutschen Export deutlicher sichtbar. Die Ausfuhren lagen in diesem Quartal um rund 2% unter denen im Vorjahreszeitraum.

Angesichts noch stärker steigender Importe und verbesserter Terms of Trade muß allerdings auch auf D-Mark-Basis für das Gesamtjahr 1986 mit einem Rekordüberschuß in der deutschen Leistungsbilanz von rund 70 Mrd. DM gerechnet werden. Dies gibt jedoch ebensowenig wie die „GATT-Hitliste“ Anlaß zur Freude. Solche Zahlen sind nämlich regelmäßig geeignet, diejenigen Stimmen im Ausland – vornehmlich in den USA – lauter werden zu lassen, die weitere Kursrückgänge des Dollars bzw. protektionistische Abwehrmaßnahmen gegen deutsche Exporte fordern. Diesem entgegenzuwirken wird im nächsten Jahr eine wichtige Aufgabe der neuen Bundesregierung sein. Als hierbei hilfreich dürfte sich für sie allerdings die Tatsache erweisen, daß alle bisher vorliegenden Prognosen einen Rückgang des Leistungsbilanzüberschusses für das Jahr 1987 vorher-sagen. ww

Arbeitszeitverkürzung

Dubiose Zahlenspiele

Die IG Metall strebt in der kommenden Tarifrunde eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit auf 35 Stunden pro Woche an. Zur Begründung verweist sie auf positive Erfahrungen mit der letzten Arbeitszeitverkürzung im Jahre 1984: Die damals vereinbarte Reduzierung der

Wochenarbeitszeit um 1½ Stunden habe nach ihren Berechnungen in der „Umsetzungsphase“ von Mitte 1984 bis Herbst 1985 zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl um 105000 geführt; mehr als die Hälfte des gesamten Beschäftigungszuwachses in dieser Zeit ginge damit auf ihr Konto.

Grundlage der Berechnungen war die bekannte Kreislaufidentität, nach der die Ex-post-Wachstumsrate abzüglich Produktivitätsfortschritt die Veränderung der Beschäftigung ergibt. Analog dazu wurden vom prozentualen Anstieg der Produktion der Produktivitätsanstieg und die Abnahme der Kurzarbeit abgesetzt. Die dann noch verbleibende Rate wurde als „konjunkturbedingte“ Zunahme der Beschäftigung interpretiert und dem tatsächlichen Beschäftigungszuwachs gegenübergestellt, die Differenz zwischen beiden der Arbeitszeitverkürzung zugeschrieben.

Schon die Berücksichtigung der Kurzarbeit ist in diesem Zusammenhang aber ein schwerer methodischer Fehler. Denn Kurzarbeiter gelten statistisch als beschäftigt; ein Abbau der Kurzarbeit schlägt sich somit nicht in den Beschäftigungszahlen nieder. Gegen das Vorgehen der IG Metall gibt es aber auch grundsätzliche Bedenken. Zur Erfassung der Beschäftigungseffekte einer Arbeitszeitverkürzung bedürfte es im Grunde eines gesamtwirtschaftlichen Modells, in dem Entwicklungen mit und ohne Arbeitszeitverkürzung einander gegenübergestellt werden. Bezeichnenderweise kommen solche Ansätze in der Regel zu erheblich geringeren Beschäftigungswirkungen als den von der IG Metall behaupteten. ew

Airbus

Subventionen ohne Ende

Trotz der zahlreichen Erfolgsmeldungen über Verkäufe des kleinen Airbus A320 sieht der Vorstand der deutschen Airbus-Industrie für 1987 große finanzielle Probleme auf sich zukommen, die im ungünstigsten Falle sogar zur Illiquidität des Unternehmens führen können. Als Gründe werden zurückgehende Verkaufszahlen bei den alten Modellen A300 und A310, die im übrigen die Rentabilitätsschwelle nie überschritten haben, die durch den Wettbewerb mit Boeing stark gesunkenen Verkaufspreise und der Verfall des Dollarkurses angeführt. Da unter diesen Umständen der vom Bund verbürgte Kreditrahmen von 3,1 Mrd. DM für die Finanzierung der laufenden Produktion überschritten werden muß, fordert die Flugzeugbauindustrie, daß der Bund die Risiken aus der Wechselkursentwicklung abdeckt

und den Bürgschaftsrahmen ausweitet. Vorbeugend wird eine derartige Förderung der Serienproduktion auch für die noch zu entwickelnden Langstreckenversionen gefordert. Unterstützt wird die Forderung durch den Hinweis auf die Gefährdung von Tausenden von Arbeitsplätzen.

Es zeigt sich jetzt ganz deutlich, auf welchem gefährlichen Weg man sich mit dem Aufbau einer derart von Subventionen abhängigen Produktion begeben hat. Die Bundesregierung, die immer wieder den Subventionsabbau zu einem ihrer wichtigsten Ziele erklärt hat, sollte es sich sehr genau überlegen, ob es ihre Aufgabe sein kann, einzelne Industriezweige mit staatlichen Finanzmitteln vor wettbewerbs- und wechselkursbedingtem Preisverfall zu schützen. Wohin es führt, wenn die Höhe von Subventionen von der Wechselkursentwicklung abhängig wird, zeigt das abschreckende Beispiel der Kokskohlebeihilfe. Ein Eingehen auf das Ansinnen der Flugzeugbauindustrie würde außerdem mit Sicherheit auch massive Forderungen anderer exportabhängiger Industriezweige nach sich ziehen. wei

EG-Kapitalmarktliberalisierung Hoffnungsvoller Beginn

Die bis 1992 angestrebte Vollendung des Binnenmarktes in der Europäischen Gemeinschaft verlangt entscheidende integrationspolitische Fortschritte im Kapitalverkehr. Mit dem Beschluß der EG-Finanzminister vom 17. November wird die erste Stufe des von der Kommission entworfenen zweistufigen Liberalisierungskonzeptes für den EG-Kapitalverkehr ab März des nächsten Jahres Wirklichkeit. In dieser Phase werden primär die für das reibungslose Funktionieren des Gemeinsamen Marktes und die Verflechtung der nationalen Finanzmärkte unmittelbar relevanten Transaktionen liberalisiert: die langfristigen Handelskredite mit Laufzeiten von über fünf Jahren, Geschäfte mit nicht börsennotierten Wertpapieren und die Zulassung von Wertpapieren zum EG-Kapitalmarkt. Zudem werden die Anforderungen für Länder, die Schutzklauseln geltend machen, höher.

Auch wenn dieser erste Schritt nicht überschätzt werden darf – Länder wie die Bundesrepublik oder Großbritannien sind längst weiter in der Liberalisierung –, so ist er doch ein hoffnungsvoller Beginn einer Kommissionsstrategie, die in der zweiten Stufe die völlige Freizügigkeit des Kapitalverkehrs in der Gemeinschaft erreichen will. Gewisse Gefahren dürfen im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen innergemeinschaftlichen Liberalisierungsprozeß des Kapitalverkehrs allerdings nicht

übersehen werden. Hinweise auf Art. 70 EWG-Vertrag und auf die Richtlinie von 1972 über die Regulierung der internationalen Finanzströme lassen Tendenzen zur Abgrenzung gegenüber Drittländern erkennen. Für die Bundesrepublik wird es darauf ankommen, sich nicht durch gemeinschaftliche Regelungen unter ihren jetzigen Liberalisierungsstandard drücken zu lassen. kr

EG-Automobilindustrie Ruf nach Protektionismus

Trotz des starken Yen gelingt es den japanischen Automobilherstellern, ihre Position auf den EG-Märkten immer weiter auszubauen. In diesem Jahr wird ihr Anteil an den Pkw-Neuzulassungen in der Gemeinschaft (ohne Portugal und Spanien) erstmals die 10-%-Schwelle deutlich übersteigen. Der Verband der Automobilunternehmen mit Sitz in der EG hat daher Alarm geschlagen; er fordert eine „neue und entschlossene“ handelspolitische Initiative der Gemeinschaft, sprich: zusätzliche Einfuhrbeschränkungen für japanische Autos.

Der Hilferuf der europäischen Automobilhersteller erfolgt jedoch nicht unisono. Namentlich die deutsche Automobilindustrie hält sich zurück. Dabei zielt die japanische Exportoffensive vor allem auf den (offenen) deutschen Automarkt. Hier ist der Anteil japanischer Marken in den 80er Jahren von 10 auf über 15 % gestiegen, und der japanische Vormarsch geht neuerdings auch zu Lasten deutscher Fabrikate. Die deutschen Autobauer haben sich jedoch, angespornt durch die Konkurrenz aus dem Fernen Osten, auf Drittmärkten schadlos halten können. Gerade in Frankreich und Großbritannien, wo japanische Automobile auf nationale Einfuhrhürden stoßen und wo zugleich die eifrigsten Befürworter gemeinschaftlicher Handelsbarrieren zu Hause sind, verzeichnen sie hohe Zugewinne. Augenscheinlich soll die verlangte Initiative der Gemeinschaft gegen Japan in erster Linie den innergemeinschaftlichen Wettbewerb entspannen.

Die Brüsseler Behörden haben das Schutzbegehren der Branche keineswegs entrüftet zurückgewiesen. Sie sehen nunmehr, so scheint es, endlich die Chance gekommen, die fragmentierte Handelspolitik im Automobilsektor auf einen gemeinschaftlichen Nenner zu bringen. Zu befürchten ist freilich, daß ähnlich wie in der Textilindustrie lediglich ein gemeinschaftliches Dach geschaffen wird, unter dem die Automobilmärkte der einzelnen Mitgliedstaaten individuell geschützt werden, so daß am Ende nur ein höheres Protektionsniveau herauskommt. ko