

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Börse - Schiffbau - EG-Agrarpolitik - EG-Japan - US-Haushalt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1990) : Kurz kommentiert: Börse - Schiffbau - EG-Agrarpolitik - EG-Japan - US-Haushalt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 70, Iss. 10, pp. 493-494

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136683>

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.

Börse

Auf Zick-Zack-Kurs

Nachdem die deutschen Aktienkurse seit Beginn der Golf-Krise Anfang August um 30 % gefallen sind, folgen sie seit Anfang Oktober einer Zick-Zack-Bewegung. Diese könnte eine Trendwende ankündigen, aber auch nur die Unsicherheiten der zukünftigen Weltwirtschaftslage widerspiegeln.

Für eine Trendwende spräche erstens, daß der Kursverfall von 30 % bereits die mittelfristigen Auswirkungen der bisherigen Ölkrise auf Preise, Zinsen und Investitionen deutlich überzeichnet. Die derzeitige Verdoppelung des Ölpreises wird sich auf Dauer nur halten, wenn sich die Golfkrise verschärft. Die Industrieländer sind heute weit weniger vom Öl abhängig als noch in den siebziger Jahren. Auch werden die Notenbanken Inflationsentwicklungen diesmal keinen Raum geben. Zweitens zeigt der seit acht Jahren andauernde und längste Wirtschaftsaufschwung der Geschichte der Bundesrepublik allen Skeptikern zum Trotz noch keine Schwächendenzen. Getragen wird er von der deutschen Vereinigung und der EG-Integration.

Unsicherheiten bleiben aufgrund möglicher kriegerischer Auseinandersetzungen am Golf und Belastungen durch Strukturveränderungen der früheren DDR und der EG. Auch Wirtschaftsprobleme der USA, die sich am Rande einer Rezession befinden und mit ernststen Haushalts- und Banken-Strukturproblemen zu kämpfen haben, übertragen sich über den internationalen Börsenverbund auf deutsche Aktienkurse. So kann mit einem klaren Kursaufschwung zur Zeit nicht gerechnet werden. Die internationalen Unsicherheiten sind zur Zeit so groß, daß sie auch die deutschen Aktienkurse noch weiter prägen. de

Schiffbau

Neuer Großkonzern?

Der Kooperationsvertrag, den die Bremer Vulkan mit der Nachfolgerin des VEB Kombinat Schiffbau, der Deutschen Maschinen- und Schiffbau AG (DMS), abgeschlossen hat, ist bei den westdeutschen Konkurrenten auf massive Kritik gestoßen. Obwohl die beiden Vertragspartner die Beteiligung anderer Unternehmen nicht ausgeschlossen haben, wird allgemein befürchtet,

daß hier ein neuer Großkonzern geschmiedet wird, der mit seiner marktbeherrschenden Stellung den anderen Schiffbauunternehmen das Wasser abgraben könnte.

Doch nicht nur aus wettbewerbsrechtlicher Sicht erscheint das Zusammengehen fragwürdig. Es besteht nämlich die Gefahr, daß hier ein Großunternehmen entsteht, gegen dessen massive Wünsche nach mehr Subventionen die Bundesregierung sich auf Dauer nur schwer zur Wehr setzen können. Die DMS hat zwar einen Auftragsbestand, der die zugehörigen Werften bis 1993 auslastet, doch handelt es sich dabei zum großen Teil um sowjetische Aufträge, die aufgrund der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen nur mit erheblichen Verlusten erfüllt werden können. Ohne eine Regelung dieser Altlasten, die nur in einer Übernahme durch den Bundeshaushalt bestehen kann, werden die Werften der DMS jedoch nicht lebensfähig sein. Und auch für die Werften im Bereich der bisherigen Bundesrepublik sind nach einem kürzlich vorgelegten Gutachten der Treuarbeit trotz voller Auftragsbücher weitere Wettbewerbshilfen unerlässlich.

Angesichts dieser Perspektive sollte überlegt werden, ob es unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten langfristig nicht vorzuziehen wäre, die Arbeitsplätze im Schiffbaubereich der DMS stärker als sowieso vorgesehen zu reduzieren, die Schiffbaukapazitäten abzubauen und die Umstrukturierung, z. B. die geplante Ausweitung des Maschinenbaus, zu fördern. wei

EG-Agrarpolitik

Vor schweren Konflikten

Ein substantieller Abbau des EG-Agrarprotektionismus ist aus Sicht der USA eine unverzichtbare Voraussetzung für einen erfolgreichen Abschluß der laufenden GATT-Verhandlungen. Mit diesem Junktim scheint für die europäischen Steuerzahler und Verbraucher bislang Undenkbares plötzlich in den Bereich des Möglichen zu rücken: eine Reform der ökonomisch längst widersinnig gewordenen EG-Agrarpolitik.

In diese Richtung zielen zumindest die Vorschläge der EG-Kommission. Danach soll nicht nur der Aufwand zur Stützung der Agrarerzeugerpreise begrenzt, sondern vor allem das System der Einfuhrabschöpfungen im Prinzip durch Wertzölle ersetzt werden. Damit würden in Zukunft die EG-Agrarpreise von der Weltmarktpreisentwicklung (und den im GATT ausgehandelten

Zollsätzen) abhängen. Die Möglichkeit einer Subventionierung des Bauernstandes über die Preise würde entfallen. Auch die in den letzten Jahren zum Lieblingsinstrument der EG-Agrarpolitiker avancierte Kontingentierung der Produktion zur Schaffung neuer Preiserhöhungsspielräume würde ohne Abschöpfungen und Einfuhrkontingente wirkungslos.

Bislang konnten die EG-Landwirtschaftsminister freilich verhindern, daß diese für EG-Verhältnisse revolutionären – aus US-Sicht aber nach wie vor völlig ungenügenden – Vorschläge zur offiziellen GATT-Verhandlungsposition der Europäer werden. Die eigentlichen Auseinandersetzungen – sowohl zwischen EG und USA als auch innerhalb der EG – stehen damit noch bevor. Angesichts der schwerwiegenden Folgen, die ein Scheitern der Uruguay-Runde für die Weltwirtschaft insgesamt und speziell für die europäische Industrie haben könnte, erscheinen die Chancen jedoch nicht schlecht, daß die EG-Agrarlobby erstmals wird Federn lassen müssen. er

EG-Japan

Trojanische Pferde?

Es schien schon fast alles klar: im Einvernehmen mit dem Ministerrat, wenn auch ohne formelles Mandat, hatten Vertreter der EG-Kommission monatelang mit der Regierung in Tokio über eine informelle Begrenzung der japanischen Automobilverkäufe in der EG verhandelt: Japan schien bereit, den Export zu mäßigen und mit der Entwicklung der Produktion japanischer Automobilfabriken in Europa abzustimmen, nachdem die Kommission Entgegenkommen hinsichtlich der Höhe des Marktanteils signalisiert hatte.

Dieses Entgegenkommen hat freilich bewirkt, daß plötzlich wieder alles offen ist. Die Verhandlungen sollen von vorn beginnen, fordert Edith Cresson, die französische Europaministerin, die in ihrer Polemik gegenüber Japan nur noch von Jacques Calvet, dem Peugeot-Chef und „Mann fürs Grobe“ der europäischen Automobilindustrie, übertroffen wird. Der Zorn trifft zugleich Großbritannien, die „fünfte Hauptinsel Japans“ (Calvet), wo eine japanische Autofirma nach der anderen Fabriken errichtet, die von einigen als Trojanische Pferde angesehen werden.

Damit sind die Gegensätze innerhalb der EG wieder mit voller Wucht ausgebrochen: Frankreich, Italien und ihr iberischer Anhang wollen im Verein mit den vier Massenproduzenten (Fiat, Peugeot, Renault und VW) den japanischen Vormarsch auf lange Sicht stoppen, während

die deutsche und britische Regierung, unterstützt durch die liberalen Wortführer der EG-Kommission und Daimler-Benz, die Zukunft der europäischen Automobilindustrie nur dann gesichert sehen, wenn sie sich dem Wettbewerb stellt. Da eine Lösung nicht in Sicht ist, steht auch zu befürchten, daß über den Automobilsektor hinaus die Schlußverhandlungen der Uruguay-Runde des GATT in Mitleidenschaft gezogen werden. ko

US-Haushalt

Kompromiß in letzter Minute

Buchstäblich in letzter Minute haben sich die Budgetunterhändler in den USA auf eine Kompromißlösung für den laufenden Haushalt 1991 geeinigt. Der Gesetzesvorschlag ist gerade noch so rechtzeitig zustande gekommen, daß die im Gramm-Rudman-Gesetz für den Fall der Nichteinigung vorgesehenen automatischen Kürzungen von rund 100 Mrd. Dollar am 1. Oktober vermieden werden konnten. Vor den Konsolidierungsmaßnahmen drohte nach neuesten Schätzungen im laufenden Fiskaljahr ein Anschwellen des Budgetdefizits auf nahezu 300 Mrd. Dollar – noch über das Rekorddefizit des Jahres 1986 hinaus. Die im Rahmen der Kompromißlösung vorgesehenen Ausgabenkürzungen addieren sich zusammen mit den geplanten Mehreinnahmen und erwarteten Zinseinsparungen zu einem Konsolidierungspaket von insgesamt 500 Mrd. Dollar bis 1995, davon 40 Mrd. Dollar im laufenden Fiskaljahr 1991.

Sicherlich wären vor dem Hintergrund der akuten Verschlechterung der amerikanischen Haushaltsposition einschneidendere Konsolidierungsmaßnahmen schon für 1991 angebracht gewesen. Andererseits ist in der derzeitigen labilen Konjunkturlage die Festlegung auf ein mittelfristiges finanzpolitisches Konzept besonders wichtig, da sie zur Verstetigung der Erwartungen von Unternehmen und Privaten beitragen kann. Unabdingbare Voraussetzung hierfür aber ist, daß die politischen Akteure ihre Glaubwürdigkeit zurückgewinnen. Hält man sich das Schicksal des Gramm-Rudman-Gesetzes sowie das stetige Heraufsetzen der amtlichen Budgetprognosen in der Vergangenheit vor Augen, so waren schon vor den jüngsten Abstimmungsproblemen im Kongreß Zweifel an einer Beendigung des finanzpolitischen Schwebezustandes angebracht. Das bewiesene Unvermögen der Politiker zur Konsolidierung in der jetzt zu Ende gegangenen Wachstumsphase könnte sich auch politisch um so härter rächen, als im November Kongreßwahlen anstehen und das Konsolidierungspaket – so nötig es ist – extrem unpopulär ist. cb