

Diekmann, Achim; Franke, Horst; Munde, Wolfgang; Scheid, Rudolf; Zechlin, Hans-Jürgen

Article — Digitized Version

Die Erwartungen der Industrie für 1991

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Diekmann, Achim; Franke, Horst; Munde, Wolfgang; Scheid, Rudolf; Zechlin, Hans-Jürgen (1990) : Die Erwartungen der Industrie für 1991, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 70, Iss. 12, pp. 591-599

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136704>

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.

Die Erwartungen der Industrie für 1991

Produktionseinbrüche in den neuen und höhere Wachstumsraten in den alten Bundesländern kennzeichnen gegenwärtig die wirtschaftliche Entwicklung. Wie schätzt die Industrie die Aussichten für 1991 ein? Was erwartet sie von der neuen Bundesregierung?

Achim Diekmann

Automobilindustrie: Leistungsfähige Produktionsstrukturen fördern

Die Automobilhersteller in den westlichen Bundesländern haben gegenwärtig Mühe, mit der Nachfrage Schritt zu halten. Mit Einführung der D-Mark in der ehemaligen DDR ist die Inlandsnachfrage sprunghaft angestiegen. Trotz nachlassender Nachfrage aus dem Ausland und zahlreicher Sonderschichten ist es bisher nicht gelungen, die Lieferfristen abzubauen. Sie reichen zum Teil bis weit in das kommende Jahr hinein. Dies gilt keineswegs nur für den Pkw-Bereich, auch bei den Nutzfahrzeugen eilt die Inlandsnachfrage vielfach den Liefermöglichkeiten voraus.

Entgegen dem im übrigen Europa zu beobachtenden Trend hat in Deutschland der Fahrzeugbedarf in den neuen Bundesländern dem Neuwagengeschäft zu einem kräftigen Aufschwung verholfen – sei es direkt oder indirekt über den Absatz von Gebrauchtwagen. Vermutlich werden in Deutschland diesseits und jenseits der Elbe in diesem Jahr zwischen 3,1 und 3,2 Mill. fabrikneuer Pkw und über 220 000 Nutzkraftwa-

gen abgesetzt. Der Stückzahl nach entspricht dies einer Zunahme um 8%, am Wert gemessen liegt das Absatzplus mit etwa 15% sogar noch höher. Die Automobilproduktion wird vermutlich 5 Mill. Einheiten erreichen, zunächst allerdings noch mit recht unterschiedlichen Tendenzen in den beiden Teilen Deutschlands.

Optimierung der Wertschöpfungsstrukturen

Während im Westen die Beschäftigung in der Automobilindustrie weiter zunimmt, durchläuft der Fahrzeugbau in den östlichen Bundesländern gegenwärtig eine schmerzhafteste Strukturkrise. Deren Ende ist freilich abzusehen, denn es steht außer Zweifel, daß die von der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands ausgehenden Wachstumsimpulse den bereits in Angriff genommenen Aufbau neuer leistungsfähiger Produktionskapazitäten in der ehemaligen DDR beschleunigen werden.

Mit ihrem Engagement in den neuen Bundesländern befindet sich

die Automobilindustrie ohnehin in einer Vorreiterrolle. Die fest in der Planung stehenden Investitionsprojekte belaufen sich für die kommenden fünf Jahre auf ein Volumen von annähernd 10 Mrd. DM. Das neu hinzugewonnene Marktpotential wird sich damit verhältnismäßig rasch in Produktionskapazitäten „vor Ort“ umsetzen. Mehr noch, die hohe Modernität der im Aufbau befindlichen Fertigungsanlagen könnte den neuen Bundesländern bei der Automobilproduktion einen handfesten Wettbewerbsvorsprung und dem Produktionsstandort Bundesrepublik insgesamt größere Attraktivität sichern. Dies ist allerdings nicht nur eine Frage moderner Produktionseinrichtungen, sondern ganz generell eines straffen Kostenmanagements und optimierter Wertschöpfungsstrukturen. Die überbordende Nachfrage, mit der sich die deutsche Automobilindustrie gegenwärtig konfrontiert sieht, ist der Verwirklichung dieses Zieles nicht unbedingt zuträglich. Sonderschichten verteuern in aller Regel die Produktion und hemmen strukturelle Anpassungsprozesse.

Diese aber sind notwendig, um zu „japanischen“ Kostenstrukturen zu gelangen.

Automobilhersteller und Zulieferer müssen sich auf einen Wandel in den Wertschöpfungsstrukturen einstellen. Beide müssen ihre Fertigungstiefen weiter verringern. Dies bedeutet unter Umständen Wertschöpfungsverzicht und den Abbau von Beschäftigung zugunsten vorgelegter Wertschöpfungsstufen. Vor allem dann, wenn die stärkere Auffächerung der Produktionsvorgänge durch eine gleichzeitige Verringerung der Entwicklungstiefe ergänzt wird. Das „burden sharing“ bei der Fahrzeugentwicklung aber wird bei zunehmender Komplexität der Produkte immer wichtiger. Letztlich führt dies zu einer Selektion unter den Zulieferunternehmen, bei der Innovationskraft und Spezialwissen die ausschlaggebende Rolle spielen. Wer hier nicht mithalten kann, tritt ins zweite Glied mit dem wachsenden Risiko, durch ausländische Anbieter vom Markt verdrängt zu werden. Viele mittelständische Zulieferer werden sich in den kommenden Jahren neu orientieren müssen, weil ihnen die Investitionsmittel fehlen, um im harten Innovationswettbewerb mithalten zu können. Die derzeit übernormal hohe Absatzlage deckt diesen Umschichtungsprozess noch zu, obwohl er bereits begonnen hat. Mit der nachfrageseitigen Normalisierung des Marktgeschehens jedoch wird er voll zu Tage treten.

Notwendige Rahmenbedingungen

Für die künftigen Wachstumschancen der deutschen Automobilindustrie ist die erfolgreiche Bewältigung dieses Strukturwandels von entscheidender Bedeutung. In einem marktwirtschaftlichen System fällt hierbei der Politik die Aufgabe zu, Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Entstehen neuer lei-

stungsfähiger Produktionsstrukturen fördern. Die Aktionsparameter hierfür sind neben der Wettbewerbspolitik vor allem die Instrumente der Steuer- und Sozialpolitik – beides Bereiche, in denen die Unternehmen in der Bundesrepublik schlechter gestellt sind als die Mehrzahl ihrer Mitbewerber im Ausland. An die neue Bundesregierung sind daher vor allem zwei Forderungen zu richten:

- Sie sollte darauf verzichten, das soziale Netz in der Bundesrepublik noch enger zu knüpfen. Einmal der Kosten wegen, zum anderen weil die Fähigkeit der Unternehmen, auf die Kräfte des Marktes zu reagieren,

hierdurch noch weiter eingeengt würde. Dies würde ihrer Wettbewerbsfähigkeit schaden und letztlich Arbeitsplätze gefährden.

- Weiterhin sollte die längst überfällige Reform der Unternehmensbesteuerung endlich in Angriff genommen werden. Die Senkung der Steuerlast würde vor allem den vielen mittelständischen Unternehmen der Zulieferindustrie helfen, größere unternehmerische Handlungsspielräume bei der Bewältigung des Strukturwandels zu erlangen, dem sie sich in den kommenden Jahren verstärkt werden stellen müssen.

Noch ein Drittes ließe sich hinzufügen. Es bestehen berechtigte Zweifel, ob es wirklich Sinn macht, die hohe Regulierungsdichte im Bereich des Umweltschutzes noch weiter zu verschärfen. Bei aller Einsicht in die Notwendigkeit, die Umweltbelastungen weiter zurückzuführen, sollten die Aspekte des internationalen Wettbewerbs nicht aus den Augen verloren werden.

Infrastrukturanstrengungen

Schließlich sollte die ordnungspolitische Orientierung der Wirtschaftspolitik wieder deutlich gemacht werden, wenn Deutschland seine Rolle als einer der führenden Welthandelspartner in der Zukunft erfolgreich behaupten will. Unternehmen, die sich – eingebunden in ein zu eng geschnürtes Korsett steuerlicher Belastungen, sozialpolitisch motivierter Kosten und umweltpolitischer Auflagen – ihrer Reaktionsfähigkeit gegenüber dem Markt beraubt sehen, neigen (verständlicherweise) zur Forderung nach Protektion gegenüber dem Wettbewerb von außen. Doch genau diese Konsequenz gilt es – nicht zuletzt im Interesse der betroffenen Unternehmen selbst – zu vermeiden.

Der zweite große Problembereich, mit dem sich die Automobilindustrie

Die Autoren unseres Zeitgesprächs:

Dr. Achim Diekmann, 58, ist Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e. V. in Frankfurt/Main.

Horst Franke, 40, Rechtsanwalt, ist Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e. V. in Wiesbaden/Bonn.

Dr. Wolfgang Munde, 61, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Chemischen Industrie e. V. in Frankfurt/Main.

Prof. Dr. Rudolf Scheid, 63, ist Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes Elektrotechnik- und Elektroindustrie e. V. (ZVEI) in Frankfurt/Main.

Dr. Hans-Jürgen Zechlin, 54, ist Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA) in Frankfurt/Main.

auseinanderzusetzen hat, ist die gesellschaftliche Akzeptanz des Automobils angesichts wachsender Verkehrsprobleme. Im Prinzip sind die Automobilhersteller hierfür nicht schlecht gerüstet. Die massenhafte Nutzung des Automobils bei gleichzeitig wachsender Umweltsensibilität hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, daß die Fahrzeugsicherheit kontinuierlich verbessert, die fahrzeugspezifischen Abgas- und Lärmemissionen gesenkt und immer größere Teile der dem Automobil angelasteten externen Kosten internalisiert, d.h. in die Kostenrechnung der Autokäufer überführt wurden. Hier liegt eine nicht unwesentliche Quelle für das Umsatzwachstum der Automobilindustrie während der zurückliegenden Jahre.

Der durch das wirtschaftliche Wachstum und steigende individu-

elle Einkommen geprägte Anstieg des Verkehrs ist inzwischen jedoch an einem Punkt angekommen, wo fahrzeugbezogene Maßnahmen alleine nicht mehr ausreichen, um der Forderung nach einer ressourcenschonenden Befriedigung des Transportbedarfs von Bevölkerung und Wirtschaft zu genügen. Auf den großen Verkehrsachsen und in den Ballungsräumen hat sich ein Mißverhältnis zwischen der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und dem hierfür verfügbaren Verkehrsraum aufgebaut. Dies gilt übrigens keineswegs nur für die Straße. Der Schienen- und der Luftverkehr sind hiervon ebenso betroffen.

Ohne zusätzliche Infrastrukturanstrengungen werden sich die aufgelaufenen Engpässe nicht beheben lassen. Zusammen mit der Nutzung „intelligenter“ Systeme zur Ver-

kehrssteuerung bilden diese die Grundlage für eine umweltverträgliche Bewältigung des künftig zu erwartenden Verkehrswachstums. Was mit hohem technischen Aufwand an fahrzeugbezogenen Emissionsverbesserungen erzielt wird, darf nicht im Stau wieder verlorengehen. Die Automobilindustrie hat Bausteine für eine effizientere Verkehrsabwicklung entwickelt, die dem Autofahrer das Umfahren von Staus und das Auffinden von Parkplätzen erleichtern, Individualverkehr und öffentlichen Verkehr wirksamer miteinander verknüpfen und vor allem auch die Unfallrisiken im Straßenverkehr weiter deutlich mindern können. Bei der Durchsetzung der von ihr entwickelten technischen Lösungen für einen umweltgerechten Verkehr ist sie jedoch zunehmend auf komplementäre Leistungen des Staates angewiesen.

Horst Franke

Bauindustrie: Mut zur Veränderung

Die wirtschaftliche Lage im vereinten Deutschland ist tief gespalten“, mit diesen Worten haben die fünf wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute die wirtschaftliche Lage in Deutschland in ihrem Herbstgutachten kommentiert. Das nominale Bruttoinlandsprodukt wird nach Schätzung der Institute in den „alten“ Bundesländern um 7,5% zunehmen, in den „neuen“ Bundesländern aber um 16% schrumpfen.

Auch die Bauwirtschaft paßt sich in dieses konjunkturelle Entwicklungsmuster ein. Während die Bauinvestitionen in Westdeutschland zum dritten Mal hintereinander schneller als das Bruttosozialpro-

dukt wachsen werden, hat die Bauwirtschaft in den neuen Bundesländern eine „Durststrecke“ zu überstehen. Für den westlichen Teil des vereinten Deutschlands erwarten wir einen Anstieg der realen Bauinvestitionen von 5,5%, für den östlichen Teil dagegen einen Rückgang von real mehr als 10%.

Von diesem „West-Ost-Gefälle“ der Baukonjunktur sollten wir uns jedoch nicht den Blick für die Zukunft verstellen lassen. Denn angesichts des unbestreitbar hohen Baubedarfs in den neuen Bundesländern ist schon bald mit einer deutlichen Belebung der Bautätigkeit in diesen Ländern zu rechnen. Mehr noch: Die Bauwirtschaft hat gute Chancen,

zum Motor des wirtschaftlichen Aufschwungs in den neuen Bundesländern zu werden.

Wie wird sich also 1991 die Baukonjunktur in den beiden Teilen Deutschlands entwickeln?

Alte Bundesländer

Hohe Auftragsbestände und die Aussicht auf eine vor allem im Wohnungsbau weiter lebhaft Baunachfrage sprechen dafür, daß in Westdeutschland auch 1991 die Bautätigkeit zunehmen wird. Zu erwarten ist ein Plus von 3,5%. Wir gehen damit in das vierte Jahr des Bauaufschwungs. Der Rückgang der Bauinvestitionen während der Krise zu An-

fang der 80er Jahre wäre damit wieder mehr als ausgeglichen. Das Niveau von 1980 würde um über 7% übertroffen.

Dies darf aber nicht über die in diesem Zeitraum eingetretenen erheblichen Fehlentwicklungen in unserer Volkswirtschaft hinwegtäuschen. Denn von 1980 bis einschließlich 1990 verzeichnete das Bruttosozialprodukt einen realen Zuwachs von 27%. Der private Verbrauch stieg um 23% und die Ausrüstungsinvestitionen sogar um 57%. Diese Diskrepanz bedeutet nichts anderes, als daß die für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik erforderlichen Baumaßnahmen nicht in vollem Umfang erbracht worden sind. Der allenthalben sichtbar gewordene Mangel an Wohnungen ist nur ein, wenngleich ein besonders deutliches, Symptom für den ungedeckten Bedarf.

Verlust an Dynamik

Die für 1991 erwartete reale Zunahme der Bauinvestitionen von 3,5% bedeutet eine spürbare Verlangsamung gegenüber dem voraussichtlichen Plus von 5 bis 6% von 1989 auf 1990. Dabei sind wir jedoch von der Annahme ausgegangen, daß dem milden Winter 1989/90 ein „Normalwinter“ mit entsprechenden Behinderungen auf den Baustellen folgt. Andererseits enthält unsere Prognose aber auch ein konjunkturelles Element: Die Abschwächung in fast allen westlichen Industrieländern einschließlich USA und Japan dürfte sich – wenn auch für Westdeutschland durch die positiven Einflüsse aus der Wiedervereinigung abgeschwächt – allmählich auch auf die Investitionsplanungen der westdeutschen Wirtschaft auswirken, und damit auf den Wirtschaftsbau. Hinzu kommen die zurückhaltenden Ausgabenplanungen der öffentlichen Hände und das den Wohnungs-

bau dämpfende hohe Zinsniveau.

Im einzelnen ist für den Wohnungsbau mit einer realen Zunahme zu rechnen, die bei + 5% liegen dürfte, auch dies ist weniger als 1990 (+ 7,5%). Das hohe Zinsniveau dämpft vor allem den Einfamilienhausbau, während der Mietwohnungsbau durch die verschiedenen Fördermaßnahmen der Bundesregierung weiter kräftige Impulse erhält. Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen wird nach etwa 290000 im Jahre 1990 im nächsten Jahr voraussichtlich auf etwa 330000 zunehmen.

Im Wirtschaftsbau wird die Zuwachsrate auf rund 3% sinken und sich damit halbieren. Veränderungen im allgemeinen Konjunkturklima, stagnierende Exporterwartungen und die aus der Golfkrise resultierende Unsicherheit über die Ölpreisentwicklung führen in einigen Bereichen zur Zurückstellung von Bauvorhaben. Der Verfall des Dollars zeigt Spuren. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß sich der Wirtschaftsbau in den vergangenen Jahren besonders kräftig entwickelt hat, zum Teil auch als Ergebnis der Bemühungen der Unternehmen, sich den Herausforderungen des europäischen Binnenmarktes ab 1993 zu stellen. Der Rückgang der Zuwachsrate ist insoweit nicht besorgniserregend.

Die öffentlichen Bauinvestitionen werden 1991 stagnieren. Obwohl weiter ein dringlicher Bedarf an Bauten besteht, vor allem im Verkehrswesen und im Umweltschutz, wird es keine reale Zunahme der Bauproduktion geben. Viele Gebietskörperschaften zögern, ihre Investitionen real auszuweiten. Sie halten zusätzliche finanzielle Belastungen für möglich, die aus dem Prozeß der Wiedervereinigung auf sie zukommen könnten.

Die Befürchtungen allerdings, daß

das gegenwärtige kräftige Bauwachstum auf Kapazitätsengpässe stößt und deshalb mit überhohen Baupreissteigerungen erkaufte werden muß, haben sich nicht bewahrheitet. Dank des Produktivitätsfortschritts und der Aufstockung der Belegschaften konnte die wachsende Baunachfrage ohne übermäßige Preissteigerungen bewältigt werden. Im August 1990 lag die Jahressteigerungsrate mit 6,7% deutlich unter der voreiligen Prognose der Bundesbank von 10%. 1991 dürfte die Steigerungsrate wieder zurückgehen.

Neue Bundesländer

Völlig anders ist die Lage der Bauwirtschaft auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Dort herrscht unbestritten ein immenser Bedarf an Bauten. Die Anpassung des Wohnungsbestandes, der Industriebauten und der Infrastruktur an den Stand der alten Bundesrepublik wird den Beitrittsländern über viele Jahre ein überdurchschnittliches Bauwachstum bringen. Immer deutlicher wird, daß das Fehlen einer leistungsfähigen Infrastruktur im Verkehrswesen, in der Telekommunikation und in vielen anderen Bereichen das zentrale Hindernis für umfangreiche Investitionen der Unternehmen darstellt. Der Rückstand im Umweltschutz ist erschreckend. Der Wohnungsbestand bedarf einer grundlegenden, vor allem qualitativen Verbesserung.

Im krassen Gegensatz dazu steht der Rückgang der Bautätigkeit mit gegenwärtig über 10%. Ursache ist weniger der Mangel an finanziellen Mitteln; es sind derzeit vor allem rechtliche und administrative Schwierigkeiten, z.B. im Zusammenhang mit der Planung, Genehmigung und Vergabe von Bauprojekten, die den Aufschwung verzögern.

Trotzdem sind wir optimistisch, daß Dank der bereitgestellten Bundesmittel, der Einführung westlicher

Bauverfahren und der verbesserten Weiter- und Fortbildung der Arbeitskräfte die Bautätigkeit 1991 rasch in Gang kommt.

Der Sachverständigenrat rechnet schon 1991 mit einer nominalen Zunahme der Bauinvestitionen in den neuen Bundesländern von rund 20%, allerdings auf niedrigem Niveau. In den Folgejahren sind reale Wachstumsraten von jährlich über 10% nicht auszuschließen, aber auch dringend notwendig, um die Lebensverhältnisse der Bevölkerung zu verbessern und die Wirtschaft „anzukurbeln“.

Anpassungsprobleme

Bei allem Optimismus – es wäre unredlich, all die Anpassungsprobleme zu verschweigen, die es noch zu bewältigen gilt. Wir sehen darin eine Gemeinschaftsaufgabe, die von

der Bundesregierung, den neuen Bundesländern und Kommunen sowie der Bauwirtschaft gemeinsam angegangen werden muß: Das heißt:

Die Bauunternehmen in den neuen Bundesländern müssen ihre Produktionskapazitäten konsequent modernisieren. Nur wem es gelingt, seine Produktivität an das westliche Niveau heranzuführen, wird im Konkurrenzkampf überleben.

Die Tarifpartner müssen darauf achten, den schwierigen Anpassungsprozeß nicht durch überzogene Lohnabschlüsse zu belasten. Lohnabschlüsse, die über den Produktivitätsfortschritt hinausgehen, gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit die Arbeitsplätze in den neuen Bundesländern.

Bund und Länder müssen dafür

sorgen, daß die bereitgestellten öffentlichen Investitionsmittel möglichst schnell in konkrete Aufträge umgesetzt werden. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen vereinfacht, die Vergabe öffentlicher Aufträge beschleunigt werden.

Die Kommunen sollten sich darüber hinaus nach alternativen Möglichkeiten zum privaten Betrieb und zur privaten Finanzierung öffentlicher Bauprojekte umsehen. Es gibt genug privates Know-how und privates Kapital, das z.B. für den Bau von Klärwerken und Kanalisationssystemen mobilisiert werden könnte.

Die Bauwirtschaft in den neuen Bundesländern steht vor einem schwierigen Anpassungsprozeß. Mit dem „Mut zur Veränderung“ werden wir diesen jedoch in wenigen Jahren bewältigen können.

Wolfgang Munde

Die Perspektiven der deutschen chemischen Industrie

Die acht Jahre dauernde Phase nachhaltigen wirtschaftlichen Wachstums der chemischen Industrie hat sich 1990 deutlich abgeschwächt. Zwar läuft die Chemieproduktion insgesamt immer noch auf einem hohen Niveau, doch sind aufgrund der Golfkrise die Kosten für Rohstoffe erheblich angestiegen. Auch die Personalkosten haben 1990 kräftig zugenommen. Hinzu kamen ungünstige Wechselkursentwicklungen bei Dollar und Yen mit negativen Auswirkungen auf die Exporte. Dagegen sind die Preise, die insbesondere für Lieferungen an Abnehmerindustrien am Markt zu erzielen waren, zurückgegangen. Diese nachteilige Kosten-Preis-Ent-

wicklung hat die Ertragslage vieler Chemieunternehmen spürbar beeinträchtigt.

Die abgeschwächte Nachfrage aus dem Ausland und die unbefriedigende Entwicklung der Wechselkurse dämpfen die Erwartungen für die nächsten Monate, zumal sich dadurch unsere Wettbewerbslage insbesondere gegenüber den Konkurrenten aus den USA und Japan verschlechtert hat. Unsicherheitsfaktoren sind auch die Preisentwicklung für ölabhängige Rohstoffe sowie die wirtschaftlichen Probleme in den neuen Bundesländern.

Auch in wirtschaftlich schwierigen Situationen unternimmt die chemi-

sche Industrie große Anstrengungen, um im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu bestehen. So werden die Aufwendungen für Forschung und für Investitionen weiterhin zunehmen und im nächsten Jahr die Größenordnung von 25 Mrd. DM erreichen.

Für kalkulierbare Rahmenbedingungen

Doch noch so große eigene Anstrengungen sind kein Ersatz für kalkulierbare Rahmenbedingungen. Für die chemische Industrie haben die umwelt- und energiepolitischen sowie die steuerlichen Weichenstellungen für die neue Legislaturperiode entscheidende Bedeutung.

Daß die chemische Industrie ihre Verantwortung für den Umweltschutz sehr ernst nimmt, belegen Aufwendungen von insgesamt über 7 Mrd. DM im Jahr 1990 und weltweit als vorbildlich anerkannte Standards. Auch in Zukunft wird die chemische Industrie weitere Fortschritte im Umweltschutz erreichen. Dafür braucht sie allerdings verlässliche Entscheidungsgrundlagen.

In den vergangenen Jahren sind praktisch alle Umweltgesetze drastisch verschärft worden und zahlreiche neuen Vorschriften entstanden – mit dem Ergebnis, daß selbst Experten heute kaum noch in der Lage sind, das weitverzweigte Umweltrecht zu überschauen und für einen geregelten Vollzug zu sorgen. In den neuen Bundesländern stehen die Unternehmen vor der Aufgabe, ihre Anlagen zu modernisieren und an das bestehende Umweltrecht der Bundesrepublik anzupassen. Vor diesem Hintergrund halten wir eine Konsolidierungsphase der Umweltschutzgesetzgebung für erforderlich. Ziel muß es sein, die vorhande-

nen Mittel strategisch so einzusetzen, daß der größte Entlastungseffekt für die Umwelt damit erreicht wird.

Wenig hilfreich ist dagegen die Forderung nach immer schärferen Grenzwerten, vor allem dann, wenn sie sich weniger an der konkreten Gefährdung von Mensch und Umwelt orientieren als an den Möglichkeiten einer hochentwickelten Analysetechnik. Weitere Grenzwertverschärfungen führen in vielen Fällen nur zur Fehlleitung knapper Mittel, weil exponentiell steigenden Kosten oft nur marginale ökologische Verbesserungen gegenüberstehen.

Abbau der Wettbewerbsverzerrungen

In der Energiepolitik setzt sich die chemische Industrie für mehr Wettbewerb in der Energieversorgung ein. In diesem Weg sehen wir die beste Chance, die im internationalen Vergleich viel zu hohen Energiepreise in der Bundesrepublik so zu senken, daß Wettbewerbsverzerrun-

gen gegenüber anderen Industriestaaten abgebaut werden.

Nachteile gegenüber internationalen Wettbewerbern bestehen auch bei der Steuerbelastung der Unternehmen. Die chemische Industrie setzt sich nachhaltig für eine umfassende Reform der Unternehmensbesteuerung ein. Gewiß erfordert die Finanzierung der deutschen Einheit erhebliche Mittel. Das darf aber nicht als Vorwand dienen, um die spezifischen Strukturfehler der deutschen Unternehmensbesteuerung zu konservieren. Eine sachgerechte Reform der Unternehmenssteuern, die zu einem international vergleichbaren und konkurrenzfähigen Besteuerungsniveau führt, schafft vielmehr die Grundlage für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung, und das ist die sicherste Voraussetzung, um die Zukunftsaufgaben finanzieren zu können.

Die chemische Industrie wird mit ihrer Innovationskraft als einer der leistungsfähigsten Industriezweige dazu beitragen, an der Lösung von Zukunftsaufgaben mitzuwirken.

VERÖFFENTLICHUNGEN DES HWWA-INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG-HAMBURG

NEUERSCHEINUNG

Christine Borrmann
Jochen Michaelis

Großoktav,
310 Seiten, 1990,
brosch. DM 65,-
ISBN 3-87895-386-0

LEBENSMITTEL IM EUROPÄISCHEN BINNENMARKT

Zwischen Verbraucherschutz und Wettbewerb

Die Zulassung von ausländischen Lebensmitteln, die nicht der strengen deutschen Gesetzgebung entsprechen, führt im europäischen Binnenmarkt für Lebensmittel nicht zu der befürchteten Nivellierung des Qualitätsstandards auf unterstem Niveau. Vielmehr werden im Gegenteil bei wachsender Produktvielfalt mehr und mehr hohe Qualitäten nachgefragt. Hauptnutznießer dieser Entwicklung wird also der Verbraucher sein. Dies ist eines der überraschenden Ergebnisse, zu denen die Verfasser der vorliegenden Studie gelangen, die das HWWA-Institut im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft (BMWi) erstellt hat.

VERLAG WELTARCHIV GMBH – HAMBURG

Rudolf Scheid

Elektroindustrie: Zunehmendes Engagement in den neuen Bundesländern

Die westdeutsche Elektroindustrie erwartet im Jahr 1991 eine Produktionszunahme von 4 bis 5% bei einem Anstieg der Beschäftigtenzahl um etwa 20000. Diese Erwartung stützt sich auf die vorhandenen Auftragsbestände sowie auf die für das kommende Jahr prognostizierte gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Unter Berücksichtigung der neuen Bundesländer wird die gesamtdeutsche Elektroproduktion um etwa 0 bis 2% zunehmen. Dies schließt einen deutlichen Produktionsrückgang in den neuen Bundesländern ein.

Stabilisierende Faktoren

Angesichts der weitgediehenen Kooperationsverhandlungen vieler westdeutscher Elektronunternehmen mit ihren ostdeutschen Partnern erwartet der ZVEI schon in der zweiten Jahreshälfte 1991 eine spürbare Besserung der Lage in den neuen Bundesländern. Es zeigt sich immer mehr, daß die Kooperation mit leistungsfähigen westlichen Partnern zur entscheidenden Voraussetzung für die zügige Eingliederung der Unternehmen in der ehemaligen DDR wird. Bisher sind Kooperationsvereinbarungen überwiegend auf den Gebieten des Vertriebs und des Service eingegangen worden, zunehmend kommt es aber auch zu Produktionskooperationen. Hinsichtlich der Beschäftigungswirkungen gibt es hierbei allerdings keine größeren Unterschiede, denn Vertrieb, Wartung und Service sind besonders arbeitsintensive Tätigkeiten.

Nach einem Anstieg der Investitionsausgaben im Jahr 1990 um etwa

15% wird es auch im kommenden Jahr zu Wachstumsraten der Investitionen von etwa 10% kommen. Bei der Investitionstätigkeit gewinnt das Erweiterungsmotiv eine weiter zunehmende Bedeutung; zugleich kommt es aber auch zu einer beachtlichen Rationalisierung auf der Grundlage neuer mikroelektronischer Techniken. Die damit einhergehende Erhöhung der Produktionsflexibilität in der Elektroindustrie hat unter anderem bisher dazu geführt, daß die elektroindustriellen Erzeugerpreise nahezu stabil geblieben sind. Sie haben sich gegenüber dem Vorjahr nur um etwa 1% erhöht, auch wenn es gegen Jahresende 1990 zu einer stärkeren Anhebung kam (+ 1,4%).

Kräftige Produktionsbelegung

Die positiven Wirkungen der schneller werdenden Diffusion mikroelektronischer Techniken erfassen zunehmend auch alle anderen Wirtschaftsbereiche. Die daraus folgende generelle Angebotsflexibilisierung gewinnt damit eine konjunkturstabilisierende Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft. Dieser positive Trend wirkt zur Zeit auch gegen die von der Auslandsnachfrage kommenden konjunkturellen Schwächetendenzen. Nicht nur gegenüber den USA und dem Dollarraum sind die Absatzaussichten gedämpft geworden, sondern auch gegenüber den EG-Ländern. Inwieweit diese negative Entwicklung von der steigenden Nachfrage aus den neuen Bundesländern kompensiert wird, läßt sich zur Zeit nur für die Gebrauchs-

güterbereiche der Elektroindustrie zuverlässig abschätzen. Hier ist es bereits mit der Einführung der D-Mark zur Jahresmitte 1990 zu einer kräftigen Geschäfts- und Produktionsbelegung gekommen. In den meisten Unternehmen hat sie zum Jahresende bis an die Kapazitätsgrenzen geführt.

Im Investitionsgüterbereich, der in der Elektroindustrie einen Anteil von 70% hat, wird sich erst zur Mitte des kommenden Jahres abschätzen lassen, ob es zu einer vergleichbaren Entwicklung kommt. Sie wird zum Indikator dafür werden, wie schnell die wirtschaftliche Eingliederung der neuen Bundesländer vorankommt. Dabei hat der Infrastrukturbereich eine herausragende Bedeutung. Als wichtigster Hersteller auf dem Gebiet der besonders dringlich gewordenen Kommunikations-Infrastruktur ist die Leistungsfähigkeit der Elektroindustrie besonders gefordert. Angesichts der dynamischen Aufbauplanung der „Telekom“ kann für diesen Bereich mit voller Kapazitätsauslastung im Westen und mit zügig steigender Kapazitätsnutzung in den neuen Bundesländern gerechnet werden.

Positive Perspektiven

Auch in einigen Sektoren der konventionellen elektrotechnischen Investitionsgüter haben die ostdeutschen Unternehmen bessere Chancen als der Durchschnitt der Industrie in den neuen Bundesländern. Allerdings haben sie zugleich auch das Problem der Umorientierung von den RGW-Märkten zu den westli-

chen zu lösen. Dabei brauchen sie sowohl die Kooperation westlicher Partner als auch eine begrenzte degressive Übergangshilfe durch den Staat. Letztere wird für einige Jahre über die großzügige Absicherung der Ostgeschäfte im Rahmen der Hermes-Deckung hinausgehen müssen.

So ergeben sich für 1991 auch für die gesamtdeutsche Elektroindu-

strie alles in allem positive Perspektiven. Allerdings halten in einigen großen Bereichen der Elektronik – vor allem in der Datentechnik – die Schwierigkeiten an. Seit dem unerwarteten Rückgang der Nachfrage vor zwei Jahren hat sich die konjunkturelle Lage hier nur langsam wieder gebessert. Dabei wirkt sich – wie auch in der Unterhaltungselektronik – die verstärkt auf die europäischen Märkte gerichtete Importkonkurrenz

aus den fernöstlichen Ländern nachhaltig aus.

Von dieser Entwicklung könnten in nächster Zeit auch andere Bereiche erfaßt werden, vor allem dann, wenn sich der Rückgang der Auslandsnachfrage bei unterbewertetem Dollar beschleunigt, wenn die Golfkrise sich verschärft oder wenn die Lohnpolitik der Gewerkschaften aus diesen Risiken die falschen Schlußfolgerungen zieht.

Hans-Jürgen Zechlin

Die Erwartungen des Maschinen- und Anlagenbaus für 1991

Die Erwartungen des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus für das kommende Jahr müssen einerseits vor dem Hintergrund einer abflachenden Weltkonjunktur gesehen werden, andererseits vor dem Hintergrund des notwendigen Strukturwandels in Osteuropa, der mit vielen Imponderabilien behaftet ist.

Die Konjunktur in der Bundesrepublik Deutschland – hier sind zunächst nur die alten Bundesländer gemeint – hat im Jahre 1990 gemessen an den Zuwachsraten ihren Höhepunkt überschritten und wird sich 1991 verlangsamen. 1990 wird das Wirtschaftswachstum real über 4% erreichen, 1991 wird es – für Gesamtdeutschland – auf real 2 bis 3% geschätzt. In den alten Bundesländern wurden 1990 über 800000 Arbeitsplätze neu geschaffen, davon allein über 50000 im Maschinen- und Anlagenbau.

Für den Maschinen- und Anlagenbau war 1990 ein sehr gutes Jahr. Gleichwohl hat sich im Verlauf des Jahres 1990 – gemessen am Auftragszugang, jedoch noch nicht er-

kennbar bei der Produktion – eine gespaltene Konjunktur immer deutlicher herausgebildet. Während der Auslands-Auftragszugang in den ersten zehn Monaten um 6% zurückging, konnte bei den Aufträgen aus dem Inland ein Plus von 6% verbucht werden. Die Maschinenproduktion wird 1990 voraussichtlich um insgesamt rund 6% zunehmen. Der Gesamtumsatz des Maschinen- und Anlagenbaus einschließlich Büro- und Informationstechnik wird schätzungsweise auf 215 Mrd. DM anwachsen.

Zahlreiche Belastungsfaktoren

Nach Fachzweigen getrennt verbuchten die Hersteller von Bau- und Baustoffmaschinen, Werkzeugmaschinen, Fördertechnik, Maschinen für die Schuh- und Lederindustrie sowie Geldschranken und Tresoranlagen in den ersten drei Quartalen 1990 reale Produktionszuwächse von 15% und mehr. Produktionsrückgänge gab es in diesem Zeitraum dagegen lediglich bei den Hütten- und

Walzwerkeinrichtungen, Kraftmaschinen sowie bei Näh- und Bekleidungsmaschinen.

Die Aussichten 1991 für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau sind gespalten. Einerseits muß damit gerechnet werden, daß die Bestellungen aus dem Ausland wegen der weltweit abflachenden Konjunktur weiter zurückgehen, andererseits sprechen verschiedene Anzeichen dafür, daß der Nachfrageausfall durch Aufträge aus den alten und neuen Bundesländern zumindest teilweise kompensiert wird. Auf heutiger Basis schätzt der VDMA die reale Produktionsentwicklung 1991 im westdeutschen Maschinenbau auf plus 2 bis 3%. Prognosewerte zur Entwicklung des Maschinenbaus in der ehemaligen DDR sind derzeit unrealistisch.

Belastungsfaktoren für den Maschinen- und Anlagenbau, die in den kommenden Jahren spürbar werden, sind die starken Kursverluste von Dollar und Yen. Das tangiert die Wettbewerbsfähigkeit der Exporte in

den Yen- und Dollarraum, zugleich erleichtert es die Einfuhren der beiden Hauptkonkurrenten USA und Japan nach Deutschland. Heute bereits haben beide Länder zusammen einen Anteil am Maschinenimport von über 25%.

Als weitere Belastungsfaktoren kommen die hohen Lohnkostensteigerungen, die 1990 im Maschinenbau bei über 7% lagen, sowie das hohe Zinsniveau, das die Investitionsbereitschaft dämpft, hinzu. Alle diese Faktoren werden spürbar zu Lasten der Gewinnerwartungen gehen.

Von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des ostdeutschen Maschinen- und Anlagenbaus wird die Frage sein, ob es gelingt, das wirtschaftliche Tief in den neuen Bundesländern rasch zu durchschreiten. Die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur und zur Erneuerung der Produktionsanlagen in der ehemaligen DDR werden großenteils dem Maschinenbau zugute kommen. Es ist davon auszugehen, daß von dem geschätzten langfristigen Investitionsbedarf von insgesamt ein bis zwei Billionen ein Betrag von 200 bis 400 Mrd. DM direkt oder indirekt auf die Nachfrage nach Maschinen und Anlagen entfällt.

Große Anpassungsschwierigkeiten

Der Maschinenbau in den neuen Bundesländern steckt, wie die Industrie insgesamt, in großen Anpassungsschwierigkeiten. Innerhalb des ehemaligen RGW-Raumes gehörte zwar der DDR-Maschinenbau zu den führenden Branchen. Nach Öffnung der Grenzen ist jedoch sehr rasch deutlich geworden, daß seine Wettbewerbsfähigkeit erheblich hinter westlichem Niveau zurückliegt. Der Maschinenbau der ehemaligen DDR war zu einseitig auf den Ostexport,

der einen Anteil von über 80% hatte, fixiert.

Die alten Maschinenbaubetriebe müssen personell erheblich schrumpfen. Die Produktion muß modernisiert werden, neue Produkte, die am Weltmarkt wettbewerbsfähig sind, müssen gefunden werden. Die starke Abhängigkeit vom Ostexport muß drastisch reduziert werden.

Der VDMA hat von Anfang an die Vorstellung vertreten, daß im Maschinenbau der neuen Bundesländer sehr schnell auch neue Betriebe entstehen, die ihre Keimzelle zunächst im Handwerksbereich haben und „von unten nach oben“ nachwachsen. Wie im westdeutschen Maschinenbau muß sich auch im Osten eine mittelständische Unternehmensstruktur herauskristallisieren.

Dies gelingt um so rascher, wenn westliche Kooperationspartner gefunden werden. Bereits 200 deutsch-deutsche Maschinenbau-Kooperationen sind heute namentlich bekannt. Diese 200 Kooperationen stellen jedoch nur die „Spitze des Eisbergs“ dar. Der VDMA schätzt, daß etwa jedes vierte Mitgliedsunternehmen eine Kooperation mit einem westlichen Partner eingehen wird. Während am Anfang der Kooperationsphase noch der Aufbau von Service- und Vertriebsnetzen in den neuen Bundesländern im Mittelpunkt stand, verschiebt sich der Schwerpunkt nunmehr auf die Zusammenarbeit im Bereich der Produktion. Dadurch können Arbeitsplätze in den neuen Bundesländern gesichert werden.

Durch zahlreiche Aktivitäten hat der VDMA von Anfang an Kooperationen westdeutscher Maschinenbauer mit Partnerfirmen in den neuen Bundesländern gefördert. Zu den VDMA-Aktivitäten gehören die Veranstaltung von Seminaren zur

Schulung der Mitarbeiter, der Aufbau einer speziellen Kooperationsbörse sowie die Vermittlung von Kontakten zwischen den Mitgliedsfirmen in Ost und West.

Entscheidend für die Zukunft des ostdeutschen Maschinenbaus wird auch sein, wie sich die Volkswirtschaften in Osteuropa weiter entwickeln und ob es dort rasch zum Aufbau marktwirtschaftlicher Strukturen kommt. Es ist jedoch äußerst schwierig, diesbezüglich Prognosen abzugeben.

Chancen und Risiken

Insgesamt halten sich 1991 für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau Chancen und Risiken in etwa die Waage.

Schubkräfte ergeben sich nach wie vor durch die näherrückende Vollendung des europäischen Binnenmarktes.

Lateinamerika scheint wieder eine bessere Zukunft zu besitzen, nachdem sich dort Politiker mit mehr Konsequenz für eine wirtschaftliche Sanierung der ruinierten Volkswirtschaften einsetzen.

Die führende Technologie des deutschen Maschinen- und Anlagenbaus und die konsequent verfolgte Problemlösungsphilosophie zahlreicher Unternehmen, die sich jetzt erfolgreich im Systemgeschäft niederschlägt, sind wichtige Grundlagen zukünftiger Wettbewerbserfolge und stehen auf der Habenseite der Bilanz.

Entscheidend wird auch sein, daß sich der deutsche Maschinen- und Anlagenbau weiterhin um die Erschließung neuer Märkte kümmert. Ein großes Wachstumspotential liegt im asiatisch-pazifischen Raum. Dort wird sich der deutsche Maschinen- und Anlagenbau stärker engagieren, um an diesen strategisch wichtigen Wachstumsmärkten präsent zu sein.