

Faltlhauser, Kurt et al.

Article — Digitized Version

Arbeitszeit - Lufthansa - Arzneimittel - Japan - NAFTA

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Faltlhauser, Kurt et al. (1992) : Arbeitszeit - Lufthansa - Arzneimittel - Japan - NAFTA, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 72, Iss. 9, pp. 445-446

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136917>

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.

Arbeitszeit

Zurück zur 40-Stunden-Woche?

Die öffentlich bekundete Bereitschaft der DAG, zur Sanierung der flügelahnen Lufthansa auch Konzessionen bei der Arbeitszeit zu machen, hat der bereits seit längerem schwelenden Diskussion über eine Verlängerung der Arbeitszeit neue Nahrung gegeben. Ausgelöst wurde sie durch die Arbeitgeber, denen es vor allem um eine Reduzierung des in den letzten beiden Jahren stark gestiegenen Lohnkostendrucks geht; in der gegenwärtigen Konjunkturflaute wird er besonders schmerzhaft spürbar. Aber auch von anderer Seite werden längere Arbeitszeiten ins Gespräch gebracht. Für manche Politiker bieten sie offenbar einen Rettungsanker bei der verzweifelten Suche nach Wegen zur Finanzierung einer Pflegeversicherung, andere sehen darin einen Beitrag zur Verringerung der Schwierigkeiten, die der Einigungsprozeß in beiden Teilen Deutschlands mit sich bringt.

Bei einer Verlängerung der Arbeitszeit, die natürlich ohne „Lohnausgleich“ zu erfolgen hätte, müßten alle Gewerkschaften mitspielen, denn die Arbeitszeit ist vielfach Tarifvertragsbestandteil. Nach den bisherigen Reaktionen zu urteilen, ist vom Gros jedoch in dieser Frage wenig Entgegenkommen zu erwarten. Fortschritte erscheinen eher möglich bei einer weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeit, die durch bessere Nutzung der vorhandenen Anlagen ebenfalls helfen würde, den Lohnkostendruck zu mildern; dort sollten deshalb die Bemühungen intensiviert werden. Zur Milderung der Arbeitsmarktprobleme in Ostdeutschland – aber nicht nur dort – wäre außerdem eine Öffnung der Tarifverträge hilfreich, die betriebsindividuelle Regelungen von Löhnen und Arbeitsbedingungen zuließe. ew

Lufthansa

Zwang zu wirtschaftlichem Handeln

Die Lufthansa AG hat im ersten Halbjahr 1992 einen Verlust in Höhe von 542 Mill. DM gemacht. Dieses negative Rekordergebnis entstand, obwohl die Nachfrage im Luftverkehr weiterhin steigt und die Lufthansa sogar einen Umsatzzuwachs von 9,1% erreicht hat. Die Gründe für den Verlust sind im wesentlichen auf der Kostenseite des Unternehmens zu finden. Neben den hohen Personalkosten sind vor allem das überdimensionierte, unrentable Streckennetz und die zu hohe Anzahl an Flugzeugen im Lufthansabesitz die Ursache.

Die schon seit langem immer stärker aufgeblähten Kosten konnten nur unter dem Schutz einer starken Regulierung entstehen. Im innerdeutschen Luftverkehr dürfen die Hauptstrecken aufgrund entsprechender Regulierungsabkommen ausschließlich von der Lufthansa mit staatlich vorgeschriebenen Tarifen bedient werden. Im Luftverkehr mit dem Ausland gibt es strenge Regulierungen, die von der internationalen Luftfahrtbehörde IATA festgelegt werden. In letzter Zeit lockern sich diese Regelungen jedoch zunehmend. Dies hängt einerseits mit dem Druck, den die Deregulierung des Luftverkehrs in den USA auf den Markt ausübt, und andererseits mit der Liberalisierung im Rahmen des EG-Binnenmarktes zusammen.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, daß die Lufthansa nun endlich in Zugzwang gerät und zu wirtschaftlichem Handeln gezwungen wird. Die überfällige Deregulierung, die auch den innerdeutschen Luftverkehr einbeziehen sollte, würde zwar die angenehme Welt der Lufthansa-Bediensteten stören, der Allgemeinheit aber dienen. cw

Arzneimittel

Mangelnde Anreize

Das Bundeskartellamt hat jetzt drei führenden Pharmagroßhändlern untersagt, den Vertrieb von reimportierten Arzneimitteln generell zu verweigern. Damit reagiert das Kartellamt auf die Beschwerde eines Importeurs, der bisher bei dem Versuch, Reimporte über den Großhandel vertreiben zu lassen, auf eine einheitliche Abwehrhaltung der Großhändler gestoßen war. Das Kartellamt hofft, daß jetzt verstärkt Arzneimittel deutscher Hersteller, die im Ausland aufgrund dortiger Preisregulierungen und anderer Nachfragebedingungen wesentlich billiger angeboten werden, nach Deutschland reimportiert werden.

Diese Hoffnung dürfte aber wohl enttäuscht werden, weil im deutschen System der Arzneimittelversorgung insgesamt zu wenig Anreize vorhanden sind, diese Einsparmöglichkeiten zu nutzen. So bemißt sich die gesetzlich vorgeschriebene Handelsspanne des Großhandels und der Apotheken als Prozentsatz vom Einstandspreis; teurere Medikamente führen zu einem höheren Gewinn. Die Hersteller haben ohnehin kein Interesse daran, statt der hohen Inlandspreise nur die geringeren Exportpreise zu erzielen. Die Nachfrage der Verbraucher nach Reimporten ist gering, weil sie über das Angebot unzureichend informiert sind und die Mehrkosten der Inlandsprodukte nur im Rahmen der Selbstbeteiligung tragen müssen.

Selbst die Krankenkassen nutzen selten ihre Möglichkeit, den Apotheken nur den Preis für das jeweilige Reimportprodukt zu vergüten, auch wenn diese das teurere Inlandsprodukt verkaufen.

Zwar ist zu begrüßen, daß das Bundeskartellamt das wettbewerbsbeschränkende Verhalten der Großhändler untersagt und damit zumindest ein Hindernis für Reimporte beseitigt hat. Damit Reimporte aber einen merklichen Beitrag zur Kostendämpfung leisten können, müssen die Krankenkassen und der Gesetzgeber noch weitere Hindernisse beseitigen. al

Japan

Vertrauensbildende Maßnahmen

In Japan wurde Ende August das mit einem Umfang von 10,7 Bill. Yen – das sind 2,3% des Bruttosozialprodukts – bisher größte Konjunkturpaket des Landes verabschiedet. Die Regierung will damit einem Konjunkturabschwung entgegenzutreten, der erheblich ausgeprägter ist als erwartet. Ausschlaggebend dafür sind die Bestrebungen von Banken und Unternehmen, die spekulativen Übersteigerungen der achtziger Jahre zu korrigieren. Der Rückgang der Immobilienpreise und der Kursverfall am Aktienmarkt zeugten nicht zuletzt von schwindendem Vertrauen in die Fähigkeit der Wirtschaftspolitik, eine Anpassungskrise zu vermeiden. Hinzu kam der verstärkte Druck seitens der Handelspartner, namentlich der USA und der EG, wegen der hohen und noch steigenden Außenhandelsüberschüsse Japans.

Das Konjunkturprogramm sucht den Problemen mit sehr unterschiedlichen Maßnahmen gerecht zu werden. Neben der kräftigen Aufstockung öffentlicher Investitionen sind Investitionsanreize für Unternehmen, eine Förderung von Importen und vor allem Maßnahmen zur Stützung des Finanz- und Bankensektors vorgesehen; so entfällt ein Viertel der vorgesehenen Ausgaben auf staatliche Käufe von Grundstücken und Aktien. Das Programm soll im Oktober in Kraft treten und insgesamt einen Impuls von 2,4% des Sozialprodukts in den folgenden zwölf Monaten auslösen.

Die Reaktion der Aktienmärkte deutet darauf hin, daß der Vertrauensschwund zunächst einmal gestoppt werden konnte. Ob dies von Dauer ist, muß sich erst erweisen. Denn die notwendigen Anpassungsprozesse nach dem Platzen der „Spekulationsblase“ sind längst nicht abgeschlossen und bergen weiterhin erhebliche Risiken. Außerdem bleiben wichtige Bestandteile des Pro-

gramms unklar. So soll die Finanzierung, die die Anstoßwirkungen wesentlich mitbestimmt, erst im Oktober in einem Nachtragshaushalt festgelegt werden. Aber auch viele Programmpunkte, die bislang nur Ankündigungscharakter haben, bedürfen noch der Konkretisierung. Es ist nicht auszuschließen, daß in Japan wieder einmal die Substanz der Ankurbelung hinter den Ankündigungen zurückbleibt. cri

NAFTA

Restriktive Tendenzen

Mitte August haben sich die USA, Kanada und Mexiko nach 14monatigen Verhandlungen auf die Bildung einer Nordamerikanischen Freihandelszone geeinigt. Das North American Free Trade Agreement (NAFTA), das noch der Zustimmung durch den US-Kongreß und die Parlamente in den beiden anderen Staaten bedarf, sieht unter anderem vor, den Waren- und Dienstleistungsverkehr zwischen den beteiligten Ländern von 1994 an über einen Anpassungszeitraum von maximal 15 Jahren weitgehend zu liberalisieren. Obwohl einschneidende Änderungen in der Außenwirtschaftspolitik der NAFTA-Staaten nicht zu erwarten sind, wurde insbesondere von asiatischer Seite die Besorgnis geäußert, daß mit dem Abkommen ein Markt geschaffen werde, der sich Drittländern verschließe.

Tatsächlich lassen sich restriktive Tendenzen in dem Abkommen zumindest ansatzweise ausmachen. So müssen Automobile, um zollfrei in ein anderes NAFTA-Land zu gelangen, zukünftig einen nordamerikanischen Local content von 62,5% aufweisen. Die Vereinbarung zwischen den USA und Kanada aus dem Jahre 1988 schrieb dagegen nur einen Mindestanteil von 50% vor. Die verschärfte Local-content-Vorschrift schützt in erster Linie die US-Automobilindustrie vor der japanischen Konkurrenz, die von Kanada aus den US-Markt beliefert. Vornehmlich US-amerikanischen Schutzinteressen dienen auch die NAFTA-Ursprungsregeln für Textilien und Bekleidung.

Wie sich die Gründung der NAFTA insgesamt auf den Welthandel auswirken wird, hängt wesentlich von dem Ausgang der Uruguay-Runde ab. Führen nämlich die multilateralen Verhandlungen dazu, daß weltweit Märkte geöffnet sowie die Waren-, Leistungs- und Investitionsströme festen und allgemeinverbindlichen Regeln unterworfen werden, so verringert sich damit automatisch auch die Gefahr einer protektionistischen Ausrichtung regionaler Wirtschaftsblöcke. hg