

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Bündnis für Arbeit - Direktinvestitionen - Güterkraftverkehr - Europa AG - OPEC

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: (1998) : Kurz kommentiert: Bündnis für Arbeit - Direktinvestitionen - Güterkraftverkehr - Europa AG - OPEC, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Springer, Heidelberg, Vol. 78, Iss. 7, pp. 381-382

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/44389>

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.

Bündnis für Arbeit Als Allianz erfolgreich

Der als Arbeitsminister in Kanzlerkandidat Schröders Schattenkabinett ernannte Gewerkschaftsfunktionär Riester hat eine Neuauflage des gescheiterten „Bündnis für Arbeit“ angekündigt, das sofort nach erfolgreicher Bundestagswahl der Sozialdemokraten im September in Angriff genommen werden soll. Zwar stößt ein neues Bündnis für Arbeit auf Arbeitgeberseite noch auf Vorbehalte. Gleichwohl werden bereits zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern Sondierungsgespräche geführt. Dabei haben die Arbeitgeber deutlich gemacht, daß mit ihnen Absprachen nur zustande kommen, wenn die Reformmaßnahmen der jetzigen Bundesregierung nicht rückgängig gemacht werden. Dies wird inzwischen offensichtlich auch von Gewerkschaftsseite akzeptiert.

Das Beispiel der Niederlande veranschaulicht, wie erfolgreich eine große Koalition aus Tarifparteien und Staat bei konsequenter Umsetzung umfassender Reformvorhaben sein kann. Eine Allianz aus Gewerkschaften, Arbeitgebervertretern und Politikern ist dann zu begrüßen, wenn sie in einem Bündnis für Arbeit die Grundlage schafft, um weitere Reformen zu einer Flexibilisierung des Arbeitsmarktes durchzusetzen, aber vor allem um einen kostenentlastenden Umbau der Sozialsysteme endlich in Angriff zu nehmen. Dabei ist es jedoch erforderlich, daß der Versuch einer erneuten Vereinbarung zwischen den Tarifparteien und der Bundesregierung nicht die auf Firmenebene entstandenen Bündnisse für Arbeit gefährden. Auch die ersten bescheidenen Erfolge am Arbeitsmarkt im Zuge der allgemeinen konjunkturellen Aufwärtsbewegung können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die grundsätzlichen Probleme der Arbeitslosigkeit nur über weitere Reformmaßnahmen zu beheben sind. dw

Direktinvestitionen Wenig aussagefähiger Indikator

Die Direktinvestitionen ausländischer Unternehmen in Deutschland haben im ersten Vierteljahr 1998 kräftig zugenommen. Wurden in den beiden Vorjahren noch Nettokapitalabflüsse registriert, so weist die Bundesbank-Statistik nunmehr Zuflüsse von 8 Mrd. DM aus – soviel wie nie zuvor in den vergangenen 20 Jahren. Manche interpretieren dies als Ergebnis ei-

ner verbesserten Standortqualität und als „Entwarnung“ für den Standort Deutschland.

Derartige Schlußfolgerungen erscheinen allerdings aus mehreren Gründen voreilig. Zum einen mag es sich um eine kurzfristige Erscheinung handeln, ausgelöst durch wenige Großakquisitionen; im Jahre 1995 hatte es auch einen derartigen „Ausreißer“ nach oben gegeben. Zum anderen sind die ausgewiesenen Kapitalzuflüsse auch grundsätzlich kein besonders guter Indikator für die Standortqualität. Sie sind eher das Ergebnis von – sehr wechselhaften – Finanzierungsstrategien ausländischer Unternehmen. Die Kapitalzuflüsse müssen nicht mit Sachanlageinvestitionen einhergehen, etwa wenn sie der Akquisition eines bestehenden deutschen Unternehmens dienen. Sie bilden aber auch die Sachanlageinvestitionen nur unvollständig ab, soweit die deutschen Töchter selbst für ihre Finanzierung auf den Kapitalmärkten sorgen. Für die Tätigkeit ausländischer Unternehmen in Deutschland und deren Einschätzung der hiesigen Standortqualität sind daher aussagekräftigere Indikatoren heranzuziehen, z.B. Beschäftigten-, Produktions- und Investitionsdaten, die jedoch noch nicht in hinreichender Aktualität vorliegen.

Wie auch immer man die Tauglichkeit der Kapitalzuflüsse als Standortindikator interpretiert, die EU-weite Öffnung der Märkte in den Energie-, Finanz- und Verkehrssektoren läßt erwarten, daß die wechselseitigen Direktinvestitionen in der EU zunehmen werden. ju

Güterkraftverkehr Ineffizienzen beseitigt

Am 1. Juli 1998 ist das neue Bundesgesetz zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr in Kraft getreten. Die nationalen Bestimmungen werden damit nach einer langen Übergangsphase an das europäische Recht angepaßt. Im deutschen Gesetz bestanden bislang unterschiedliche Regelungen für den Nahverkehr, den Umzugsverkehr und den Fernverkehr. Diese Trennung der einzelnen Sparten und die im Gesetz enthaltene Kontingentierung fallen jetzt vollständig weg. Außerdem werden die 1990 eingeführten und zunächst kontingentierten Kabotagerechte, die es den EU-Transporteuren erlauben, auch innerhalb eines anderen EU-Landes Fahren zu übernehmen, mit dem neuen Gesetz uneingeschränkt gewährt. Damit kann jeder Unternehmer, der Inhaber ei-

ner Gemeinschaftslizenz ist, grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder Kabotageverkehr betreiben.

Aus ordnungspolitischer Sicht ist die Deregulierung des Güterkraftverkehrssektors in Deutschland begrüßenswert. Die strenge Marktreglementierung, die mit dem für eine Regulierung nicht ausreichenden Argument der Gefahr der ruinösen Konkurrenz begründet wurde, führte zu zum Teil abenteuerlichen Bemühungen, die Tarife zu umgehen. Der Markt wurde dadurch intransparent und die Preise waren tendenziell zu hoch. Ohne die Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes wäre dieser ineffiziente Zustand wahrscheinlich noch erheblich länger erhalten geblieben.

Aus umweltpolitischer Sicht ist das aufgrund der relativen Verbilligung zu erwartende erhöhte Güterkraftverkehrsaufkommen negativ zu beurteilen. Das bedeutet allerdings nicht, daß eine ineffiziente Regulierung aufrechterhalten werden sollte, die nur zufällig auch zu weniger Umweltverbrauch führt. Hier sind andere Instrumente, die direkt bei den Schadstoffen ansetzen, wie etwa eine deutliche Verteuerung des Dieselmotorkraftstoffes, sinnvoll. cw

Europa AG Lange Verhandlungen

Alle Blicke richten sich auf die Euro-Einführung. Der Binnenmarkt gilt schon als abgehakt. Gleichwohl sind noch Projekte des Binnenmarktprogramms offen, die die Einheitswährung erst voll wirksam werden lassen. Das wichtigste ist das der Europa AG, also die Schaffung einer über alle Rechts-, Steuer- und Regelungsunterschiede hinweg einheitlichen Unternehmensform. Erst diese beseitigt kostenaufwendige grenzüberschreitende Behinderungen für die Unternehmen und erleichtert den Zugang zu dem 1999 entstehenden europäischen Kapitalmarkt. Nutznießer wären dabei insbesondere mittelgroße Unternehmen, die sich aufwendige Rechtsabteilungen nicht leisten können.

An Bemühungen der EG-Kommission hat es bisher nicht gefehlt. Schon 1970 wurde dem Rat die vollständige Mustersatzung einer Europa AG zur Diskussion vorgelegt. Sie wurde 1975 überarbeitet und umfassend verhandelt, 1989 und 1991 jeweils neu gefaßt, 1996 wieder aufgegriffen, geändert und in diesem Jahr nochmals, bis jetzt erfolglos, diskutiert. Als Hauptproblem gilt die Mitbestimmungsregelung. Drei Modelle sollen zulässig sein, das deutsche Modell mit Aufsichtsrat, das französische mit eigenständigem

Personalvertretungsorgan und ein frei aushandelbares tarifrechtliches Individualmodell. Während Deutschland die Gleichwertigkeit der Modelle und damit das starke Mitbestimmungsrecht Deutschlands allgemeingültig durchsetzen will, bevorzugen andere Staaten ein weniger starkes oder gar keines. Steuerliche Regelungen spielen daneben auch noch eine Rolle. Kommen die Verhandlungen nicht bald zu Ergebnissen, wird die Mitbestimmung unter Umständen später im Standortwettbewerb noch stärker ausgehöhlt. 28jährige Verhandlungen sollten wirklich ausreichen, um politisch und ökonomisch akzeptable Lösungen zu finden, die auch dem Postulat einer demokratischen Grundordnung gerecht werden. de

OPEC Kritik an der Förderpolitik

Die Ölländer haben ihr Ziel, mit den im Frühjahr vereinbarten Förderkürzungen die Ölpreise auf den Weltmärkten zu erhöhen, nicht erreicht, obwohl sich im Gegensatz zu früher auch Produzenten außerhalb der OPEC beteiligten. Auf der letzten OPEC-Konferenz Ende Juni wurden daher weitere Einschränkungen in einem etwas größeren Umfang angekündigt. Die Spotnotierungen sind allerdings bislang nicht angezogen, vielmehr sanken sie nach der Konferenz wieder auf den niedrigen Stand von Anfang März vor der ersten Ankündigung von Fördereinschränkungen. Ein Grund dafür sind erheblichen Zweifel am Ölmarkt, daß den Ankündigungen entsprechende Kürzungen folgen werden, da auch die Beschlüsse vom Frühjahr nicht vollständig umgesetzt wurden. Die Einschränkungen würden am Markt ohnehin erst nach mehreren Wochen sichtbar werden. Darüber hinaus nehmen die Öllieferungen des Irak, die nicht unter die Kürzungsvereinbarungen fallen, stärker als erwartet zu.

Aufgrund der reichlichen Ölversorgung und einer infolge der Krise in Asien schwachen Zunahme der Ölnachfrage sind Ölpreissteigerungen zunächst wenig wahrscheinlich. Die Aussicht auf weiterhin deutlich niedrigere Erlöse aus dem Öllexport hat innerhalb der OPEC Kritik an der gegenwärtigen Förderpolitik hervorgerufen. In einigen Förderländern wird über Alternativen zur wenig effektiven Produzentenorganisation nachgedacht. Die von Saudi-Arabien jüngst vorgeschlagene informelle Allianz großer Ölexportländer innerhalb und außerhalb der OPEC dürfte aber nur dann mehr Erfolg bei der Verbesserung der Einnahmesituation haben, wenn sie eine deutlich bessere Produktionsdisziplin hat. ma