

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Aufschwung - Kernforschung - Schiffahrtspolitik - USA - EG

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1984) : Kurz kommentiert: Aufschwung - Kernforschung - Schiffahrtspolitik - USA - EG, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 64, Iss. 6, pp. 261-262

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/135926>

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.

Aufschwung

Schon am Ende?

Die Schwächetendenzen in der Auftrags- und der Produktionsentwicklung im März/April haben den Konjunkturpessimisten neuen Auftrieb gegeben. In der Tat waren insbesondere die Inlandsaufträge und die Produktion in den beiden genannten Monaten saisonbereinigt niedriger als vorher, vor allem im Grundstoff- und Produktionsgüter- sowie im Verbrauchsgüterbereich. Die Abnahme war allerdings weniger dramatisch, als oft zu hören. Ohnehin sollte man einzelne Monatsergebnisse nicht überbetonen, vor allem nicht bei so stark „revisionsanfälligen“ Reihen wie Auftragseingängen und Produktion. Auch gibt es keine Anhaltspunkte dafür, daß diejenigen Faktoren, die bisher den Aufschwung trugen, plötzlich erlahmt sind; das zeigt sich auch daran, daß Investitionsgüter von der Abschwächung am wenigsten betroffen waren. Es gibt also keinen Grund dafür, dem Aufschwung schon wieder die Totenglocke zu läuten.

Das heißt aber nicht, daß die Schwächephase allein auf Zufallseinflüssen beruhe. Sie spiegelt auch eine Klimaverschlechterung im Zusammenhang mit den Tarifauseinandersetzungen wider. Die zunehmende Verhärtung der Fronten, die wachsende Gefahr eines Arbeitskampfes und sein ungewisser Ausgang haben sicherlich das Konjunkturklima belastet und die Unternehmen zu vorsichtigeren Dispositionen veranlaßt. Das gilt im übrigen ebenfalls für den Arbeitsmarkt; der Anstieg der Arbeitslosenzahlen in saisonbereinigter Rechnung hängt sicherlich auch damit zusammen. Ob diese Klimaverschlechterung nur ein „Zwischenspiel“ bleiben wird, liegt in der Hand der Tarifparteien. Mit hohen Belastungen verbundene Abschlüsse würden den Aufschwung nachhaltig gefährden. ew

Kernforschung

Künftig ohne Staat?

Nach den Worten des Bundesforschungsministers beabsichtigt die Bundesregierung bei der Förderung der Kernenergie einen Kurswechsel: Die Finanzierung von Nuklearförderung und -technologie, die gegenwärtig noch rund drei Viertel der gesamten Bundesmittel für

die Energieforschung verschlingt, soll zum größten Teil auslaufen. Heute bereits von einer Wende bei der Kernenergieförderung zu sprechen, erscheint allerdings verfrüht. Denn im Haushaltsjahr 1984 bleibt die finanzielle Unterstützung der Kernenergie gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Erst auf mittlere Sicht sollen die Fördermittel, entsprechend der Fertigstellung der Großprojekte Schneller Brüter, Hochtemperaturreaktor und Anreicherungsanlage, deutlich reduziert werden. Ob es tatsächlich schon in absehbarer Zeit zu einer fühlbaren Einschränkung kommt, ist daher ungewiß. Neuerliche Diskussionen um den Brüter wecken hier zumindest Zweifel. Immerhin hat der Forschungsminister bereits deutlich gemacht, daß der Bund sich an dem von der Industrie genannten Nachfolgeprojekt zum Schnellen Brüter finanziell nicht beteiligen wird.

Die Absicht, die starke Kernenergielastigkeit der staatlichen Forschungsförderung zu verringern, ist sicherlich vor dem Hintergrund des enger werdenden Finanzrahmens zu sehen. Die Kostenexplosion bei den bisher in Angriff genommenen Großprojekten hat wohl zu Recht die Befürchtung geweckt, daß bei ähnlichen Entwicklungen in der Zukunft für andere wichtige Forschungsaufgaben bald keine Mittel mehr zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werfen aber die nicht gerade ermutigenden Erfolge der „Vorzeigeprojekte“ wieder einmal generell die Frage nach den Möglichkeiten und Grenzen einer ökonomisch sinnvollen Direktförderung der anwendungsnahen Forschung durch den Einsatz staatlicher Mittel auf. ma

Schiffahrtspolitik

Weniger Raum für Outsider

Die Bundesregierung hat am 30. Mai beschlossen, eine Genehmigungspflicht für ausländische Transportleistungen einzuführen, wenn „in einem konkreten Fall Beeinträchtigungen deutscher Schiffahrtsinteressen durch protektionistische Maßnahmen fremder Staaten oder andere Formen von Wettbewerbsverzerrungen nicht im Verhandlungswege beseitigt werden können“. Ferner sollen steuerliche Erleichterungen für die deutsche Seeschifffahrt geprüft werden, und es wird eine höhere Beteiligung deutscher Reeder an Transporten der Entwicklungshilfe angestrebt. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Wettbewerbsposition der deutschen Handlungsschifffahrt zu stärken, deren Anteil an der Welthandels-

flotte nur noch 1,6 % beträgt, während der deutsche Anteil am Welthandel bei rund 10 % liegt.

Nun ist eine erhebliche Diskrepanz zwischen diesen Größen im Prinzip nicht besorgniserregend, sondern liegt in der Logik der internationalen Arbeitsteilung. Dennoch mögen übergeordnete Gesichtspunkte, oder auch regionale Rücksichten, eine bestimmte (wie hohe?) Mindesttonnage geboten erscheinen lassen. Verständlich ist auch, daß die Bundesregierung dem protektionistischen Treiben wichtiger Konkurrenzländer (ausdrücklich angesprochen werden der Flaggenprotektionismus einiger Entwicklungsländer und Dumping-Praktiken der RGW-Staaten) nicht tatenlos zusehen will und auf eine Einhaltung des UNCTAD-Kodexes drängt, der eine Ladungsaufteilung im Verhältnis 40:40:20 zwischen Export-, Import- und Drittland vorsieht.

Allerdings lassen derartige ladungslenkende Regelungen wenig Raum für Outsider, die den Wettbewerb beleben. Letzterer wird statt dessen durch eine Flut von Verordnungen unterdrückt, die mit derartigen Maßnahmen zwangsläufig verbunden sind. ko

USA

Neue Einfuhrhindernisse

Die amerikanische Automobilindustrie erzielt derzeit Rekordgewinne. Für dieses Jahr wird mit mindestens 10 Mrd. \$ gerechnet, nach mehr als 6 Mrd. \$ 1983. Die Ursachen für diese Gewinnexplosion sind nicht zuletzt in den Importbeschränkungen für japanische Pkw zu suchen, die kräftige Preissteigerungen ermöglicht haben. Berechnungen des Wharton Econometrics-Instituts haben ergeben, daß die amerikanischen Autokäufer pro Jahr zusätzlich 5 Mrd. \$ für den Teil der Preiserhöhung zahlen, der auf die Importquoten zurückzuführen ist. Somit ist es nicht verwunderlich, daß in der Bevölkerung der Unmut über die Importrestriktionen wächst. Auch in der Regierung und im Kongreß regt sich starker Widerstand gegen eine Verlängerung der Selbstbeschränkungsvereinbarung mit Japan.

Dennoch drohen jetzt neue Einfuhrhindernisse gegen ausländische Automobile: die Abschreibungsmöglichkeiten für Geschäftswagen sollen stark eingeschränkt werden. Dieser auf den ersten Blick rein innenpolitische Vorgang hätte schwerwiegende handelspolitische Folgen. Betroffen wären nämlich in erster Linie höherwertige europäische Fahrzeuge, kaum dagegen amerikanische Wagen, die in der Größe vergleichbar sind, im Preis aber erheblich niedriger liegen und daher die vorgesehenen Abschreibungsgrenzen von 15 000 \$ (Vor-

schlag des Senats) bzw. 21 000 \$ (Vorschlag des Repräsentantenhauses) in den meisten Fällen nicht überschreiten. Vor allem für deutsche Hersteller, und die deutsche Wirtschaft insgesamt, steht einiges auf dem Spiel. Daimler-Benz, BMW, Audi und Porsche, deren US-Exporte rund ein Viertel der gesamten deutschen Ausfuhr in die USA ausmachen, könnten, so wird gesagt, mehr als 50 % ihres Amerika-Geschäfts verlieren.

Die Bundesregierung hat zu Recht in scharfer Form gegen das Vorhaben protestiert. Die Entscheidung darüber fällt letztlich dem amerikanischen Präsidenten zu. Dieser müßte eigentlich sein Veto einlegen, zumal weder der handelspolitisch diskriminierende Charakter noch die innenpolitische Stoßrichtung der Gesetzesinitiativen („es den Reichen zu geben“) seinen ordnungspolitischen Vorstellungen entsprechen dürften. gk

EG

Erste Lichtzeichen

Je näher der Wahltermin zur zweiten Direktwahl zum Europäischen Parlament rückte, um so stärker sprossen Initiativen zur „Revitalisierung“ der europäischen Integration. Handelte es sich dabei nur um wahlkampfbezogene Schaumschlägerei? Soweit es vielfach zu hörende optimistisch klingende Erklärungen zur Politischen Union betrifft, sicher; denn die „Vereinigten Staaten von Europa“ bleiben auf absehbare Zeit Utopia. Ernster zu nehmen sind da schon die französisch-deutschen kleinen Schritte (Abbau der Grenzformalitäten im Reiseverkehr, Vereinbarung über Normen), die zumindest ein Stück mehr binnenmarktähnliche Verhältnisse bedeuten.

Aufhorchen lassen auch Äußerungen Mitterands über Mehrheitsentscheidungen in der Gemeinschaft. Es geht um jenen „Luxemburger Kompromiß“ von 1966, von dem oft behauptet wird, daß durch ihn Mehrheitsabstimmungen abgeschafft worden seien. Das ist falsch. Allerdings entwickelte sich mit Rücksicht auf Frankreich und bedingt durch dessen Votieren eine Abstimmungspraxis, die – nicht nur bei „vitalen Fragen“, auf die der Kompromiß ohnehin nur abzielte – auf einstimmige Entscheidungen hinauslief. Dadurch wurden gemeinschaftliche Entwicklungschancen vertan und die Arbeit des Vorschlagsorgans Kommission vielfach paralysiert. Kommt es jetzt zu einer Änderung der Verhaltensweisen, und wird dem im Vertrag vorgesehenen Abstimmungsverfahren im Gemeinschaftsinteresse wieder Respekt gezollt? Erste Lichtzeichen deuten sich an. kr