

Немецко - русский выпуск

VERBANDS NACHRICHTEN

Verband der Deutschen Wirtschaft in der Russischen Föderation
Союз Немецкой Экономики в Российской Федерации

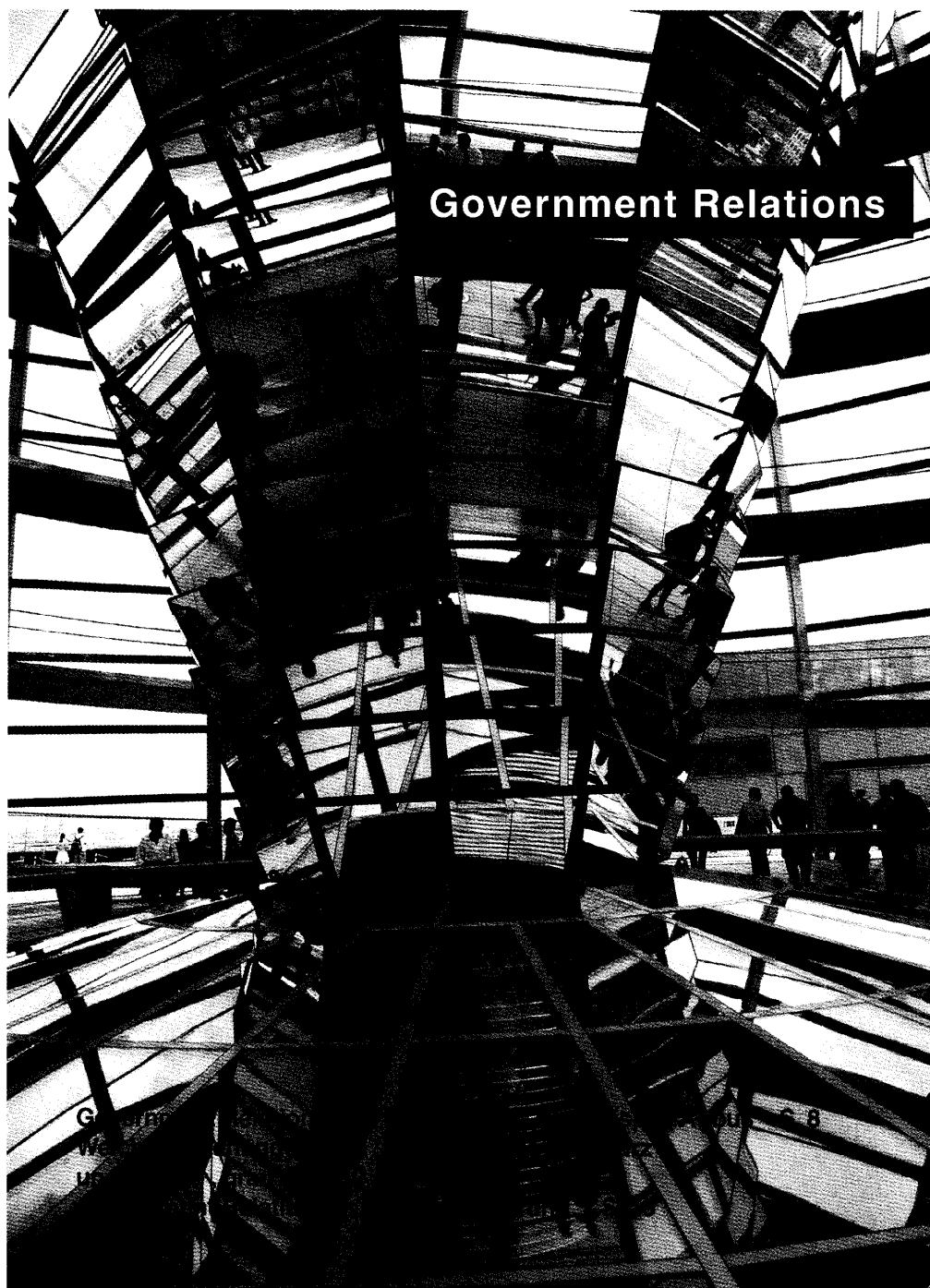
Dezember 2007

Jahrgang 12, Nr. 9

VDW

В этом выпуске:

- Government Relations
во взаимодействии
власти, элит и общества 6
- Какие отношения можно считать
«белыми», какие – «черными»,
а какие «серыми»? 12
- Лоббизм: показательные
примеры из России 17
- Government Relations в условиях
глобализации: международный
бизнес и местные нормы 21
- Влияние глобального кризиса
ликвидности на российский
банковский сектор 24
- Новая концепция присутствия
на рынке: быть еще
ближе к клиентам 30
- Крупные инвестиционные
проекты во Владивостоке
и в Хабаровске 35
- Рекордные высоты
арендной платы 41



Inhaltsverzeichnis

Vorwort		Goethe-Institut Russland	
Zu Weihnachten ein besonderes Geschenk	3	„19 19“ - Aktuelles deutsches Kino im Goethe-Institut Moskau Interview mit Frank Baumann	38
Fokus: Government Relations		Daten & Fakten	
Government Relations in der Wechselwirkung von Staat, Gesellschaft und Eliten	4	Russische Regionen: Altaj	40
Government Relations im Flugzeugbau – das Beispiel Airbus	8	Mietpreise auf Rekordhöhe	41
Welche Beziehungen sind „weiß“, welche „schwarz und welche „grau“?	12	VDW Intern	
Lobbying: Fallbeispiele aus Russland	16	Oleg Migunow (1962 - 2007)	43
Government Relations in Wissenschaft und Praxis	18	VDW unterwegs	44
Gastkommentar		Neue Verbandsmitglieder stellen sich vor	
Government Relations in der Globalisierung: Internationale Unternehmen und lokale Normen	20	OOO Selgros	45
Aktuelles		ZAO Zentr Development	46
Auswirkungen der globalen Liquiditätskrise auf den russischen Bankenmarkt	23	PSI AG	47
„Typisch deutsche Tugenden“	25	Cadolto	48
Deutsch-Russischer MBA für Logistik und Supply Chain Management in Moskau	27	THOST projektmanagement	49
Mit neuem Marktauftritt noch näher am Kunden	29	Bewerbungen	50
Engagement muss gut vermarktet werden	31	Die Komitees	54
Große Investitionsprojekte in Wladiwostok und Chabarowsk geplant	33		
Kurzinformationen	36		

Government Relations im Flugzeugbau – das Beispiel Airbus

Airbus – die Entstehung einer europäischen Erfolgsgeschichte

Der westliche Markt für zivile Passagierflugzeuge wies Ende der 1960-er Jahre einen Marktanteil der Hersteller Boeing und McDonnell-Douglas von zusammen 85 Prozent auf. Auf die vor dem Zweiten Weltkrieg bedeutenden europäischen Hersteller entfielen lediglich 10 Prozent. Bei dieser Dominanz US-amerikanischer Hersteller schien das Fortbestehen des europäischen Flugzeugbaus allein durch die Bündelung der Kräfte gesichert werden zu können.

1967 kamen französische, britische und deutsche Luftfahrtunternehmen in der Arbeitsgemeinschaft Airbus zusammen. Trotz des Austritts Großbritanniens einigten sich die Firmen Aérospatiale, die sich zu 100 Prozent im Besitz des französischen Staates befand, und die deutsche Airbus GmbH 1970 auf die Gründung der Airbus Industrie. Nur ein Jahr später schloss sich die spanische CASA an und 1979 fand Hawker Siddeley als britisches Mitglied zurück in das Airbus-Projekt. Die niederländische Fokker und die belgische Belairbus traten als assoziierte Mitglieder bei.

Formen und Umfang der Förderung

Fördermittel für Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden als Kredite vergeben, deren Rückzahlung allerdings an den kommerziellen Erfolg des speziellen Projekts gebunden war. Beispielsweise wurden jeweils 90 Prozent des deutschen Entwicklungsanteils über staatliche Zuschüsse abgedeckt. In absoluten Zahlen ausgedrückt erhielten die Modelle A300 1,4 Mrd. DM, A310 1 Mrd. DM, A320 1,3 Mrd. DM und die Schwestermodelle A330/340 insgesamt 3 Mrd. DM. Auch das A380-Projekt profitiert von staatlichen Unterstützungen und für die Entwicklung des A350 wurden vier Mrd. Euro zugesagt.

Bei den Finanzierungshilfen für den Absatz handelt es sich um Exportgarantien bzw. -bürgschaften und Zinszuschüsse (s. Tabelle 1). Internationale Flugzeugverkäufe werden zumeist in US-Dollar abgewickelt, während ein Großteil der Kosten bei Airbus in Euro anfällt. Die Bundesregierung sagte aus diesem Grunde die Übernahme von Wechselkursrisiken zu, die sich etwa in den Jahren 1990 bis 1992 auf 825 Mio. DM beliefen.

Zusätzlich hat die Bundesregierung seit 1995 vier zivile Luftfahrtforschungsprogramme aufgelegt (s. Tabelle 2). Die Förderschwerpunkte liegen unter anderem auf der Entwicklung eines Langstreckenflugzeugs der nächsten Generation oberhalb des A340

sowie der Erneuerung der Flugzeuge im Bereich von 70 bis 200 Sitzen. Das Leitkonzept „Megaliner“ zeigt deutliche Verknüpfungen zum aktuellen A380. So kann Airbus speziell auf neu gewonnene Erkenntnisse im Bereich der Triebwerks- und Hochauftriebstechnologie zurückgreifen. Auch wurden Materialermüdungsversuche finanziell unterstützt. Ferner fanden geförderte Untersuchungen auf dem Gebiet neuartiger Schweißverfahren Eingang in die Produktion des A318.

Neben direkten oder indirekten finanziellen Zuwendungen drängen die einzelnen Regierungen „ihre“ nationalen Fluglinien dazu, europäische Produkte in die Beschaffungsprogramme aufzunehmen. Entsprechend übte die britische Regierung öffentlichen Druck auf British Airways aus, bei der Modernisierung der Langstreckenflotte auf europäische Flugzeuge und Triebwerke zurückzugreifen, woraufhin die Airline wenig später die Bestellung von zwölf Großraumflugzeugen A380 bekannt gab.

Airbus als Beleg erfolgreicher Industriepolitik?

Die europäischen Bemühungen in Bezug auf die zivile Luftfahrtindustrie waren von Anfang an geprägt von beschäftigungspolitischen und technologischen Aspekten. Der zivile Flugzeugbau wurde als Schlüsselindustrie mit starken technologischen Ausstrahlungseffekten auf andere Branchen angesehen. Daneben wurden die hohen Marktzutrittsschranken und die Marktmacht der amerikanischen Hersteller kritisiert.

Zweifellos bestehen auf dem Markt für Passagierflugzeuge hohe Marktzutrittsschranken in Form von statischen und dynamischen Skaleneffekten, Netzwerkexternalitäten sowie dem Beschaffungsverhalten der Fluggesellschaft. Statische Skaleneffekte sind auf hohe Ausgaben für Forschung, Entwicklung und Produktion zurückzuführen. Betragen die Forschungs- und Entwicklungskosten für das erste Airbus-Modell A300 1,5 Mrd. US-Dollar, waren es für die Zwillingsmodelle A330/340 bereits 3 Mrd. US-Dollar. Die Entwicklungskosten des A380 werden auf rund 12 Mrd. US-Dollar,

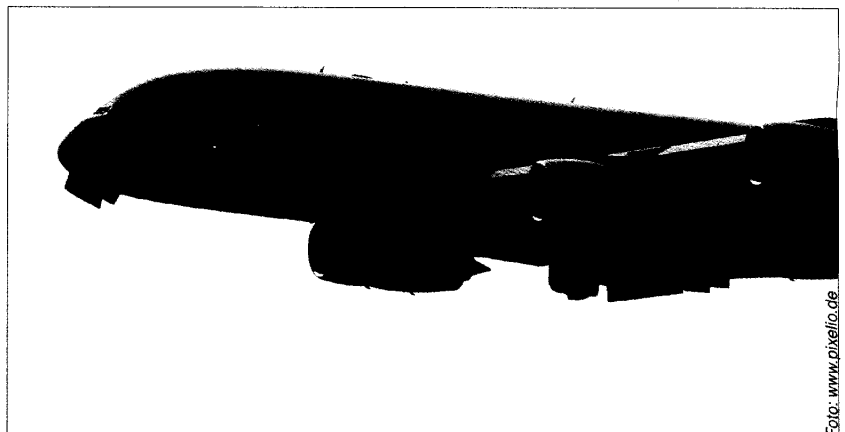


Foto: www.pixello.de

Tabelle 1: Absatzfinanzierungshilfen der deutschen Bundesregierung für Airbus-Flugzeuge und Triebwerke 2000 - 2006 (in Mio Euro)

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Absatzfinanzierungshilfen	14,3	46,4	41,4	1	0,7	0,8	4,5

Quelle: 18. bis 21. Subventionsbericht

Tabelle 2: Ausgaben des Bundes für die Luftfahrtforschung

Luftfahrtforschungsprogramm	1. Programm 1995 - 1998	2. Programm 1999 - 2002	3. Programm 2003 - 2008	4. Programm 2007 - 2012
Volumen	600 Mio. DM	240 Mio. DM	160 Mio. Euro	330 Mio. Euro

Quelle: Bundesforschungsberichte 2000 bis 2006

die des Zukunftsmodells A350 XWB auf 10 Mrd. Euro geschätzt. Dynamische Skaleneffekte resultieren aus Lernprozessen im Herstellungsprozess. Die ständige Wiederholung von Arbeitsschritten führt zu Übungs- und Gewöhnungseffekten bei den Arbeitern und zu einer optimalen Abfolge der einzelnen Herstellungsschritte. Das Ausmaß der Lernkurve wird gewöhnlich mit 10 bis 20 Prozent angegeben. Im Fall des Scheiterns des Markteintritts stellen Skaleneffekte hohe versunkene Kosten dar, da das erworbene technische Wissen auf Grund seines spezifischen Charakters nur begrenzt anderweitig genutzt werden kann. Ähnlich verhalten sich economies of scope, welche auf den Umstand zurückzuführen sind, dass viele Konstruktionsprinzipien, technische Bauteile und Herstellungsverfahren bei verschiedenen Modellen Anwendung finden können. Economies of scale und economies of scope erklären daher die Entwicklung von Flugzeugfamilien und Derivaten. Zugleich begegnet man dem Interesse von Fluggesellschaften an Einheitsflotten trotz einer hinreichend differenzierten Produktpalette.

Airbus ist es dank staatlicher Unterstützung gelungen, in allen Segmenten des Marktes für zivile Passagierflugzeuge einen signifikanten Marktanteil zu erlangen. Nahezu ein Drittel aller gegenwärtig in Dienst befindlichen und rund die Hälfte der derzeit geordneten Flugzeuge stammen aus Toulouse oder Hamburg. Den europäischen Herstellern ist es damit gelungen, ein technologisch hochwertiges Produkt zu entwerfen, welches die Zustimmung der Kunden gefunden hat. Auch politisch war das Vorhaben ein voller Erfolg.

Die erhofften Beschäftigungseffekte müssen jedoch bezweifelt werden. In Deutschland sind weniger als 50000 Personen im zivilen Luftfahrzeugbau beschäftigt, davon rund 23000 bei Airbus - gesamtwirtschaftlich betrachtet eine zu vernachlässigende Größenordnung. Überdies hat Airbus angekündigt, rund 2300 Stellen in Deutschland abzubauen. Der Stellenwert der Luftfahrzeugindustrie ergibt sich jedoch aus ihrem regional-strukturpolitischen Charakter. Sie ist vor allem auf den Freistaat Bayern (41 Prozent

aller Beschäftigten) und die beiden Stadtstaaten Hamburg und Bremen konzentriert. In Bremen sind 1,5 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Luft- und Raumfahrtbereich tätig, in Hamburg 1,1 Prozent. So ist zu erklären, dass sowohl der Freistaat Bayern als auch Hamburg eigene Luftfahrtforschungsprogramme betreiben und sich beide Bundesländer an einem Investorenkonsortium beteiligen, welches 7,5 Prozent der Anteile des Airbus-Mutterkonzerns EADS von der DaimlerChrysler AG übernehmen wird. Auch die technologischen Spill-over-Effekte können empirisch nicht zweifelsfrei nachgewiesen werden. Zwar ist es Airbus gelungen, zeitweise die technologische Führerschaft im internationalen Flugzeugbau zu übernehmen, doch muss sich erst noch zeigen, von welchem Nutzen dieses technologische Wissen sein wird.

Bleibt noch die Frage zu klären, ob es unter Kosten-Nutzen-Aspekten vertretbar war, mit einem eigenen Produkt auf dem Weltmarkt für zivile Großflugzeuge vertreten zu sein. Ohne staatliche Unterstützung wäre Airbus der Eintritt in den Markt verwehrt geblieben. Doch kommt eine Anzahl von Studien übereinstimmend zu dem Schluss, dass für den Markteintritt weitaus weniger als die gezahlten Subventionen notwendig gewesen wären. Sie werfen daher die Frage auf, ob die gegenwärtigen Subventionen vielmehr Markterhaltungssubventionen statt Markteintrittssubventionen gleichen.

Demnach bleibt festzuhalten, dass trotz der ökonomischen Fragwürdigkeit des „Airbus“ die politisch Verantwortlichen ihren Nutzen aus dem Projekt ziehen. Die Wähler sehen Airbus als Erfolg an und die Einstellung des Projekts mit dem Verweis auf die mangelnde Wirtschaftlichkeit wäre unpopulär und somit politisch-rational unvertretbar. Der gegenwärtigen Rhetorik um den Rückzug des Staates aus dem Airbus-Projekt zum Trotz ist davon auszugehen, dass es auch weiterhin auf politische Unterstützung hoffen kann.

Prof. Dr. Andreas Knorr und Dipl.-Pol. Jörg Bellmann
DHV Speyer, Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre

Welche Beziehungen sind «weiß», welche «schwarz» und welche «grau»?

Diskussionen zur Bekämpfung der Korruption in Deutschland

Weihnachten steht bald wieder bevor. Damit besinnen sich viele Unternehmensvertreter auch der lieben Kunden und Entscheidungsträger in staatlichen Einrichtungen. Weihnachtsbriefe und Pakete werden verschickt, um für das Unternehmen „Klimapflege“ zu betreiben. Die lieben Weihnachtsgrüße sind oftmals „natürlich“ an die Privatadressen gerichtet, man meint es ja „persönlich“.

Wer z.B. als Unternehmer Politikern oder Beamten Fußballtickets schenkt, muss in Deutschland mit einer Bestrafung wegen Vorteilsgewährung rechnen. Amtsinhabern ist es mit zahlreichen Verwaltungsvorschriften untersagt, „Belohnungen“ oder „Geschenke“ (Vorteile) anzunehmen. Vorteile sind für den Beamten unentgeltliche Zuwendungen, auf die er keinen gesetzlichen Anspruch hat und die ihn materiell oder immateriell objektiv besser stellen. Unentgeltlich ist eine Zuwendung auch dann, wenn eine in keinem angemessenen Verhältnis zur gewährten Leistung stehende Gegenleistung erfolgt. Auf den Wert der Zuwendung kommt es dabei nicht an. Ein derartiger Vorteil kann insbesondere in der Gewährung von Geld- Dienst- und Sachleistungen (z.B. auch das erwähnte Fußballticket) liegen.

Wirtschaftskriminalität ist bereits vor Jahrhunderten in die ökonomische Theoriebildung eingeflossen, z.B. bei Bernhard Mandeville (1670-1733) und Adam Smith (1723-1790). Die Geschichte der Ökonomik ist eng verbunden mit der Frage nach der Bedeutung von Lug und Betrug und Ethik und Moral für die Entwicklung von Wohlstand und sozialer Sicherheit. Heute werden die Bedeutung von Unternehmens- und Wirtschaftsethik sowie wettbewerbskonformen Verhaltens oder z.B. des Deutschen Corporate Governance Kodex für die Sicherung der Wirtschaftsordnung und des Wohlstandes oder die Wirkung von Compliance Systemen in Unternehmen, Verwaltungen und Parlamenten diskutiert.

Transparency International Deutschland e.V. weist darauf hin, dass heute auch in Deutschland Bestechung, Insider-Handel, Korruption, Steuerhinterziehung, Submissionsbetrug, Vorteilsgewährung oder andere Formen der Wirtschaftskriminalität im nationalen und internationalen Geschäftsverkehr weit verbreitete Erscheinungen sind.

Auf internationaler Ebene wurden die Aktivitäten zur Korruptionsbekämpfung intensiviert, insbesondere durch die am 15. Februar 1999 in Kraft getretene und 2004 aktualisierte OECD-Konvention, in der sich mehr als

30 Unterzeichnerstaaten verpflichteten, die Bestechung ausländischer Amtsträger im internationalen Geschäftsverkehr unter Strafe zu stellen. Mit deren Umsetzung in Deutschland wurde die steuerliche Abzugsfähigkeit von Bestechungsgeldern beseitigt und seit August 2002 auch die Bestechung privater Geschäftsleute im Ausland unter Strafe gestellt.

Auf der Ebene der Europäischen Union und der Vereinten Nationen entstanden weitere rechtlich verbindliche Regelungen, die aktuell zu Umsetzungsbedarf im deutschen Strafrecht führen. Einen Entwurf für ein Strafrechtsänderungsgesetz hat die Bundesregierung am 4. Oktober 2007 vorgelegt.

In diesem verweist sie darauf, dass aufgrund der engen Zusammenarbeit vieler Staaten im Weltmarkt, der Öffnung der Grenzen und des wachsenden Einflusses internationaler Organisationen Korruptionstaten über die Staatsgrenzen hinweg und im internationalen Bereich begangen werden. Deren effektive Bekämpfung ist zur Sicherung des Vertrauens in die staatlichen und internationalen Institutionen, aber auch zum Schutz des freien und fairen internationalen Wettbewerbs erforderlich.

Was ist erwünscht, was gerade noch erlaubt, was sollte verboten und wie sollten Regelverletzungen geahndet werden? Strafen schrecken offenbar nicht ab. Individuelles und unternehmerisches Risikomanagement erfasst auch die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Regelverletzung. In einem Interview der Frankfurter Allgemeinen Zeitung antwortet Thorsten Mehles (heute Vorstandsvorsitzender der Hamburger Prevent AG und früherer Leiter der Abteilung Organisierte Kriminalität des Bundesnachrichtendienstes) auf die Frage, ob sich Unternehmen von Partnern und Kunden trennen sollen, die in Sachen Wirtschaftskriminalität nicht den eigenen Standards entsprechen: „Ja, denn mittel- und langfristig holt man sich damit unbeherrschbare Risiken und Imageschäden in das Unternehmen. Und die wiegen weitaus schwerer als ein kurzfristiger wirtschaftlicher Erfolg.“ Genau hier liegt das

Problem. Die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit des Eintreffens des Risikofalles (Bekanntwerden der Korruptionstat und Rückwirkungen auf das Geschäft) wird zum ökonomischen Kalkül reduziert. Entsprechend interessiert sind gewisse Kreise an Fragen wie: Wie ist die personelle und technische Ausstattung der Verfolgungsbehörden? Wie arbeiten sie international zusammen? Stichwort: Nur Idioten halten sich an Regeln. Der erfahrene Unternehmer kalkuliert und wägt Risiken ab.

Von besonderer Sensibilität sind die Beziehungen zwischen Vertretern staatlicher Organisationen/Verwaltungen und Unternehmens-, Konzern- und Verbandsvertretern. Mit entsprechenden Verwaltungsvorschriften und Präventions- und Bekämpfungskonzepten sowie regelmäßigen Umsetzungsberichten versuchen der Bundesinnenminister sowie die Innenminister/-senatoren der Länder der Korruption vorzubeugen und sie wirksam zu bekämpfen. Ferner sollen Transparenz und klare Verhältnisse sowohl bei den Beschäftigten in der Verwaltung als auch in der Öffentlichkeit geschaffen werden.

Zur Absicherung der Funktionsfähigkeit des marktwirtschaftlichen Systems werden mit dem Gesetz zur Bekämpfung der Korruption vom 13. August 1997 Straftaten gegen den Wettbewerb unter Strafe gestellt. Diese Regelungen sollen mit dem am 4. Oktober 2007 von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf für ein Strafrechtsänderungsgesetz unter Berücksichtigung internationaler Vorgaben fortentwickelt werden. Der Entwurf zielt auf eine noch effektivere Bekämpfung von Korruptionstaten ab. Erstmals sollen jetzt Inländer auch für Taten im Ausland bestraft werden. (siehe: Blauer Kasten)

Gefahren drohen einer Volkswirtschaft aber z.B. auch infolge krimineller Handlungen von Unternehmensleitungen gegenüber den Aktionären. Am 26. Februar 2002 verabschiedete eine Regierungskommission den Deutschen Corporate Governance Kodex, der über die Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz eine gesetzliche Grundlage besitzt. Er soll die in Deutschland geltenden Regeln für die Unternehmensleitung und Überwachung für nationale wie internationale Investoren transparenter gestalten und damit das Vertrauen in die Unternehmensführung deutscher Gesellschaften stärken. Der Kodex greift alle

wesentlichen – vor allem internationalen - Kritikpunkte an der deutschen Unternehmensverfassung auf, nämlich

- mangelhafte Ausrichtung auf Aktionärsinteressen;
- die duale Unternehmensverfassung mit Vorstand und Aufsichtsrat;
- mangelnde Transparenz deutscher Unternehmensführung;
- mangelnde Unabhängigkeit deutscher Aufsichtsräte;
- eingeschränkte Unabhängigkeit der Abschlussprüfer.

Eine prosperierende wettbewerbsfähige Volkswirtschaft mit marktwirtschaftlicher Verfassung bleibt nach wie vor unter anderem angewiesen auf

1. einen funktionierenden Wettbewerb, um Innovation und Beschäftigung zu sichern,
2. ein verlässliches gesetzeskonformes Verhalten der Vertreter staatlicher Einrichtungen,
3. ein verlässliches gesetzeskonformes Verhalten der Unternehmer und Manager.

Dies sicherzustellen kann nicht die Aufgabe einer Institution sein. Alle Wirtschaftsakteure, Unternehmer als Kunden und Lieferanten, Beamte und Politiker sind aufgerufen, ihr Verhalten am Wohle aller und nicht nur am eigenen Wohl zu orientieren. Verhalten kann jeweils nur sehr begrenzt beeinflusst werden. Deshalb sind alle Instrumente zu nutzen, die prinzipiell dazu beitragen können. Bildung, Erziehung, institutionelle Sicherungssysteme (Compliance-Systeme) und international abgestimmte gesetzliche Regelungen mit Strafandrohungen können partiell ihre Wirkung zeigen. Über allem haben verlässliche und berechenbare Gerichte und Justizorgane zu wachen.

Prof. Dr. rer. pol. Klaus Jürgen Bönkost
Diplom-Ökonom – Betriebswirt (grad.)

Straftaten gegen den Wettbewerb:

§ 298 StGB: Wettbewerbsbeschränkende Absprachen bei Ausschreibungen
Strafmaß: Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis fünf Jahre

§ 299 StGB: Bestechlichkeit und Bestechung im geschäftlichen Verkehr
Strafmaß: Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis drei Jahre

§ 300 StGB: Besonders schwere Fälle der Bestechlichkeit im geschäftlichen Verkehr
Strafmaß: Freiheitsstrafe von drei Monaten bis fünf Jahre

