

Немецко - русский выпуск

VERBANDS NACHRICHTEN

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

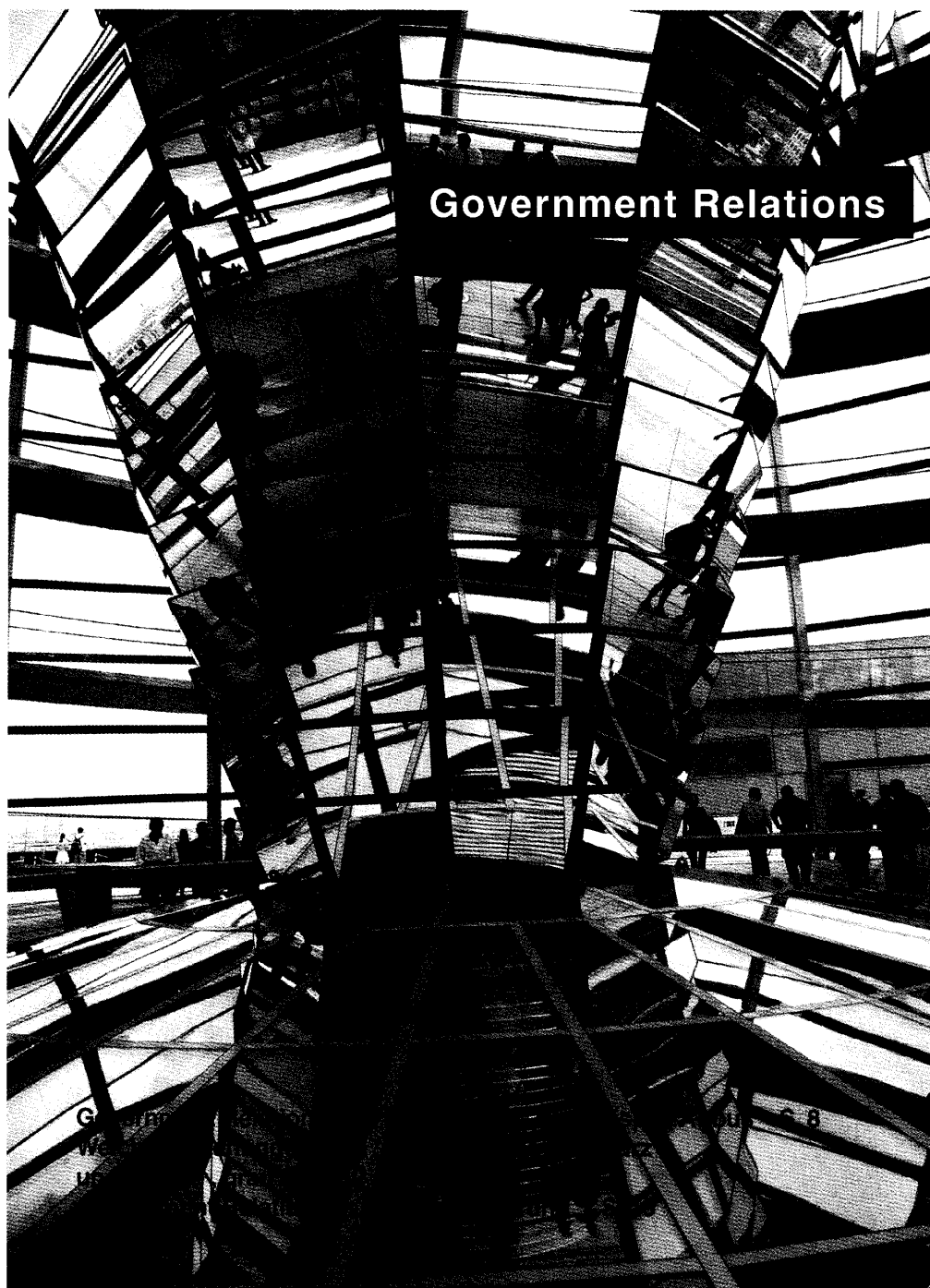
Dezember 2007

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,

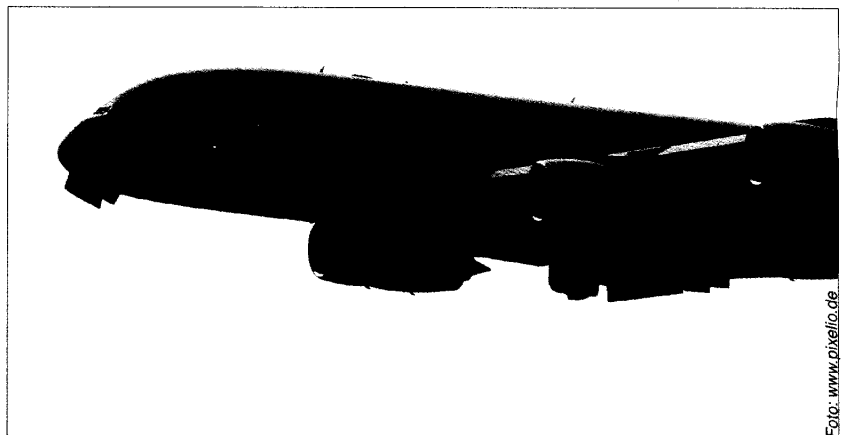


Foto: www.pixello.de

