

**Freie Universität Berlin**  
**Fachbereich Politik- und Sozialwissenschaften**  
**Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft**

Dissertation  
zur Erlangung des akademischen Grades “Doktor der Philosophie”  
(Dr. phil.)

Strategische Handelspolitik der Europäischen Union in der  
Hochtechnologieindustrie seit Maastricht 1992:  
Airbus-Industrie als Mustererfolg

Vorgelegt von Abdul Manan Aruli

Eingereicht am 1. November 2000

Erstgutachter : Prof. Dr. Michael Bolle  
Zweitgutachter : Prof. Dr. Werner Väth  
Disputation : 20.12.2000

Für meinen Sohn Ayananda und meine Frau Ipek,  
für ihre Geduld und liebevolle Unterstützung

## Vorwort

Die vorliegende Arbeit wird im Herbst 2000 vom Fachbereich Politik- und Sozialwissenschaften, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft der Freien Universität Berlin als Dissertation angenommen.

Mein besonderer Dank gebührt meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Michael Bolle, für seine engagierte Unterstützung und Betreuung während der gesamten Arbeit und für seine Anregungen, die ich in Gesprächen mit ihm erhalten habe. Nur durch seine fachlichen Hinweise und seine hohen Anforderungen ist diese Dissertation entstanden. Ebenso möchte ich auch Herrn Prof. Dr. Werner Väth herzlich danken, da er mit großer Hilfsbereitschaft die arbeitsintensive Aufgabe des Zweitgutachters übernimmt.

Herrn Prof. Dr. Hanns-Dieter Jacobsen bin ich auch zu Dank verpflichtet für seine Mitbetreuung und seine Mühe für das Korrekturlesen der Arbeit. Mein Dank gilt ebenfalls meinem guten Freund, Herrn Dr. Werner Schütze, der mit großer Mühe meine Arbeit gelesen und korrigiert hat.

Liebvoller Dank gilt meinem Sohn Abyananda und meiner Frau Ratna Murti (Ipuk), MSc. Die langjährige Förderung und finanzielle Unterstützung durch meine Frau ebenso ihr Verständnis und Geduld war eine unverzichtbare Vorbedingung für das Gelingen dieser Arbeit. Besonderen Dank schulde ich schließlich meinen Eltern Abdul Somad Manan, BA und Siti Habsah. Zu Dank verpflichtet fühle ich mich auch meinen Schwiegereltern Dr. Wahyudi Sugiyanto und Murti Nardani, BA. Alle miteinander haben mich stets motivieren können und mir den Rückhalt gegeben, den man zur Bewältigung einer solchen Arbeit benötigt.

Berlin, im November 2000

Abdul Manan Aruli

# **INHALTVERZEICHNIS**

**Vorwort**

**Abkürzungsverzeichnis**

**Abbildungsverzeichnis**

**Tabellenverzeichnis**

## **I EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG 1**

## **II HOCHTECHNOLOGISCHER WETTBEWERB ALS URSACHE GEMEINSAMER EU-INDUSTRIE-POLITIK SEIT MAASTRICHT 5**

<b>1</b>	<b>Meilensteine der EU-Industriepolitik vor Maastricht 19928</b>	
<b>2</b>	<b>Neue Herausforderung für die im Wettbewerb stehenden EU-Industrien</b>	<b>11</b>
<b>2.1</b>	<b>Bedrohung hochtechnologischer Industrien durch die USA und Japan</b>	<b>11</b>
<b>2.1.1</b>	<b>USA</b>	<b>12</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Japan</b>	<b>17</b>
<b>2.2</b>	<b>Schwache EU-Wettbewerbsfähigkeit in der globalisierten Weltwirtschaft</b>	<b>21</b>
<b>2.3</b>	<b>Industriekonzeptionen der Kommission zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit</b>	<b>26</b>
<b>3</b>	<b>Die Industriekompetenzen der EU gemäß Artikel 130</b>	<b>30</b>
<b>3.1</b>	<b>Ordnungspolitischer Rahmen der Industriepolitik</b>	<b>30</b>
<b>3.2</b>	<b>Die Kommission und ihre Handlungsfähigkeit</b>	<b>33</b>
<b>3.3</b>	<b>EU-Förderprogramme und Initiativen</b>	<b>36</b>
<b>3.4</b>	<b>Finanzielles und Regulierungsinstrument</b>	<b>41</b>
<b>4</b>	<b>Zukunftsorientierte Industrien als Priorität für die Kommissionsprogramme</b>	<b>43</b>
<b>4.1</b>	<b>Luftfahrtindustrie</b>	<b>43</b>
<b>4.2</b>	<b>Mikroelektronik</b>	<b>47</b>
<b>4.3</b>	<b>Automobilindustrie</b>	<b>53</b>
<b>5</b>	<b>Aspekte einer gemeinsamen Industriepolitik</b>	<b>56</b>
<b>5.1</b>	<b>Argumente für gemeinsame Aktionen</b>	<b>56</b>
<b>5.2</b>	<b>Verschiedene Interessenvertretungen</b>	<b>62</b>

5.3	Chancen und Risiken einer gemeinsamen EU-Industriepolitik	66
-----	---	----

### **III THEORETISCHE GRUNDLAGEN DER STRATEGISCHEN HANDELSPOLITIK70**

1	Die Idee der strategischen Handelspolitik	72
2	Argumente zur strategischen Handelspolitik	75
2.1	Industrielles Argument	75
2.2	Logisches Argument	77
3	Grundmodelle der strategischen Handelspolitik	79
3.1	Brander-Spencers Modell	80
3.2	Spencer-Branders Modell	82
4	Rationalität, Spieltheorie und Voraussetzungen für die Industrie	84
4.1	Rationalität	84
4.2	Spieltheorie und Regierungsverhalten	87
4.3	Voraussetzungen für die Industrie	93
5	Kritik und Anregungen an die strategische Handelspolitik	99
5.1	Dixits kritischer Ansatz	100
5.2	Grossmans kritischer Ansatz	103
5.3	Krugmans Kritik	105
6	Zusammenfassung und die Bedeutung der Ansätze der strategischen Handelspolitik	107

### **IV FALLSTUDIE "AIRBUS" 110**

1	Airbus-Industrie	112
1.1	Gründung und Entwicklung der Airbus-Industrie	112
1.2	Wendepunkt für die Airbus-Erfolge	115
1.3	Marktstruktur und Wettbewerb	116
1.4	Subvention als Förderungsmittel	120

<b>2</b>	<b>Aspekte und Probleme für die Flugzeugindustrie</b>	<b>123</b>
2.1	Produktion	123
2.2	Skalenerträge	125
2.3	Wohlfahrtseffekte	127
2.4	Theoretisches Beispiel der Airbus-Subvention	135
<b>3</b>	<b>Interessenkonflikt zwischen der EU und den USA</b>	<b>138</b>
3.1	GATT-Abkommen über Zivilflugzeuge von 1980	138
3.2	Bilateraler Konflikt zwischen der EU und den USA	140
3.3	Bilaterales Abkommen von 1992 zwischen der EU und den USA	144
<b>4</b>	<b>Verschärfter Wettbewerb um die Marktposition</b>	<b>145</b>
4.1	Harter Konkurrenzdruck für Airbus : Die Fusion von Boeing und McDonnell Douglas von 1997	145
4.2	Engagement der EU-Kommission	159
4.3	EADS als neue europäische Strategie und Antwort auf die amerikanische Herausforderung	165
4.4	Airbus A3XX und europäische Ambitionen	173
<b>V</b>	<b>SCHLUßFOLGERUNG UND FAZIT</b>	<b>179</b>
<b>VI.A</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>181</b>
<b>VI.B</b>	<b>LITERATURVERZEICHNIS ZUM THEMA AIRBUS</b>	<b>193</b>

## Abkürzungsverzeichnis

ABB	:	Asea Brown Boveri
AIC	:	Airbus Integrated Company
ATM	:	Air Traffic Management
ATO	:	Autorization to Offer
BBC	:	British Broadcasting Corporation
BCA	:	Business Combination Agreement
CASA	:	Construcciones Aeronauticas SA
CEN	:	Committee European de Normalisation
CEO	:	Chief Executiv Officer
DARPA	:	Defense Advanced Research Projects Agency
DASA	:	Deutsche Airbus GmbH
DATAR	:	französische Raumordnungsbehörde
DoD	:	Department of Defense
DRAM	:	Dynamic Random Access Memory
EADS	:	European Aeronautic Defense and Space Company
EEA	:	Einheitliche Europäische Akte
EG	:	Europäische Gemeinschaft
ESPRIT	:	The European Strategic Programme in Information Technology
EU	:	Europäische Union
EWG	:	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAA	:	Federal Aviation Administration
FLA	:	Future Large Aircraft
F&E	:	Forschungs- und Entwicklungspolitik
FTC	:	Federal Trade Commission
F&T-Politik	:	Forschungs- und Technologiepolitik
GATT	:	General Agreement on Tarif and Trade
GE	:	General Electric
GECAS	:	Capital Aviation Services

GIE	:	Groupement d'Intérêt Economique
HDTV	:	High Definition Television
IBM	:	International Bureau Machines
ILA	:	Internationale Luftfahrtausstellung
JAA	:	Joint Aviation Authorities
JESSI	:	Joint European Submicron Silicon
KMU	:	Klein- und Mittlerenunternehmen
MAC	:	Multiplexed Analogue Components
MBB	:	Messerschmidt-Bölkow-Blohm
MITI	:	Ministry of International Trade and Industry
NACA	:	National Advisory Committee on Aeronautics
NASA	:	National Aeronautics and Space Administration
RAMS	:	Random Access Memories
SOGEPA	:	Société Générale de Participations Aéronautiques
SEMATECH	:	Semiconductor Manufacturing Technology
SEPI	:	Sociedad Estatal de Participaciones Industriales
SRAM	:	Static Random Access Memory
USA	:	United States of America
WTO	:	World Trade Organisation

## Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1 : Das Gefangenendilemma zwischen zwei Regierungen
- Abbildung 2 : Regierungsentscheidung
- Abbildung 3 : Spiel zwischen einer Regierung und zwei Firmen
- Abbildung 4 : Wohlfahrtseffekte für die EU wegen Airbus Eintritt
- Abbildung 5 : Wohlfahrtseffekte wegen Airbus Eintritt
- Abbildung 6 : Wettbewerb zwischen Airbus und Boeing
- Abbildung 7 : Subventionseffekt für Airbus
- Abbildung 8 : Der Marktanteil von Airbus und Boeing seit 1995
- Abbildung 9 : Handelsvolumen der Luft- Raumfahrtindustrie zwischen der EU und den USA 1990-1994
- Abbildung 10 : Handelsvolumen der Luft- Raumfahrtindustrie zwischen der EU und den USA 1998
- Abbildung 11 : Die Zahl der europäischen Arbeitnehmer in der Luft- und Raumfahrtindustrie

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 : Wohlfahrtseffekte aufgrund des Markteintritts von Airbus für zivile Großflugzeuge