

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

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

| | | |
|-----|---|----|
| 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 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 2 | Aspekte und Probleme für die Flugzeugindustrie | 123 |
| 2.1 | Produktion | 123 |
| 2.2 | Skalenerträge | 125 |
| 2.3 | Wohlfahrtseffekte | 127 |
| 2.4 | Theoretisches Beispiel der Airbus-Subvention | 135 |
| | | |
| 3 | Interessenkonflikt zwischen der EU und den USA | 138 |
| 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 |
| | | |
| 4 | Verschärfter Wettbewerb um die Marktposition | 145 |
| 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 |
| | | |
| V | SCHLUßFOLGERUNG UND FAZIT | 179 |
| | | |
| VI.A | LITERATURVERZEICHNIS | 181 |
| | | |
| VI.B | LITERATURVERZEICHNIS ZUM THEMA AIRBUS | 193 |

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