

Die französische Industrie kämpft mit der Krise

Marc Chevalier

Die Industrie ist der von der Krise am schwersten betroffene Wirtschaftszweig Frankreichs. Über 269.000 Arbeitsplätze sind zwischen Anfang 2008 und Ende 2009 verloren gegangen, fast 8% der Beschäftigten. Obwohl die Industrie nur 19% der Gesamtbeschäftigung des französischen Privatsektors ausmacht, entfallen auf sie mehr als die Hälfte der verlorenen Stellen. In dieser tristen Bilanz sind die Zeitarbeiter nicht einmal mitgerechnet: Im Jahr 2008 und im ersten Halbjahr 2009 sank die Zahl der in der Industrie beschäftigten Zeitarbeiter um 140.000. Ursache für diese Entwicklung ist ein Produktionseinbruch, wie er seit dem Zweiten Weltkrieg ohne Beispiel ist. Zwar hat die französische Wirtschaft die Rezession seit dem zweiten Quartal 2009 hinter sich gelassen. Ginge die Erholung im gleichen Tempo weiter, würde, so die Experten des Marktforschungsinstituts Xerfi, die Industrieproduktion ihr Vorkrisenvolumen erst im Jahr 2016 wieder erreichen. Ob die französische Industrie es sich leisten kann, bis dahin zu warten, ist ungewiss. Die Krise hat sie nachhaltig erschüttert, und ihre strukturellen Schwächen sind heute offensichtlicher denn je.

Marc Chevalier ist Wirtschaftsjournalist bei dem französischen Magazin *Alternatives Economiques*

Beschäftigungsabbau und Konkurswellen

Keine Branche ist verschont geblieben. Im Automobilssektor, dessen Probleme das größte Medieninteresse erweckten, ging die Beschäftigung zwischen dem ersten Quartal 2008 und dem dritten Quartal 2009 um 9% zurück. Bei den Herstellern von Produktionsgütern, d. h. Gütern, die im Produktionsprozess anderer Branchen Verwendung finden, war der Schock noch drastischer. Diese in der Öffentlichkeit wenig bekannten Branchen haben in der französischen Industrie großes Gewicht: Sie stellen mehr als einen Drittel ihrer Wertschöpfung und ihrer Gesamtbeschäftigung dar. Branchen wie die Metallindustrie, deren Personal in besagtem Zeitraum um 9% schrumpfte, Hersteller von Glas, Gummi und Kunststoff (- 8,5%), von Elektrogeräten (- 5,6%), oder die Chemie (- 5,4%) haben den Produktionseinbruch ihrer zwei wichtigsten Abnehmer, des Automobil- und des Bausektors, teuer bezahlen müssen.

Vom Beschäftigungseinbruch ebenfalls schwer betroffen sind Branchen, die eng mit dem Investitionszyklus verknüpft sind, wie zum Beispiel das Maschinen- und Ausrüstungsgütergewerbe (- 6,5%). Ebenfalls hart zu spüren bekamen die Krise Sektoren, die sich im internationalen Wettbewerb ohnehin bereits schwer getan hatten: Holz und Papier (- 9%), Informatik und Elektronik (- 8,1%). Im Bereich Kleidung, Textil und Leder wurden 2008-2009 weiter massiv Stel-

len abgebaut (- 13%). Insgesamt verlor dieser Sektor seit 1993 60% seiner Arbeitsplätze. Selbst die Pharmaindustrie und der Nahrungsmittelsektor sind nicht verschont geblieben, auch wenn der Personalarückgang geringer als in anderen Branchen blieb (- 2% bzw. - 3%).

Der für 2010 angekündigte Aufschwung in Branchen wie der Stahlindustrie, der Kunststoffproduktion oder der Chemie wird den Einbruch nicht stoppen können: Allein im ersten Semester dieses Jahres sollen laut Prognosen des französischen Statistikamtes INSEE 63.000 Stellen in der Industrie verloren gehen.

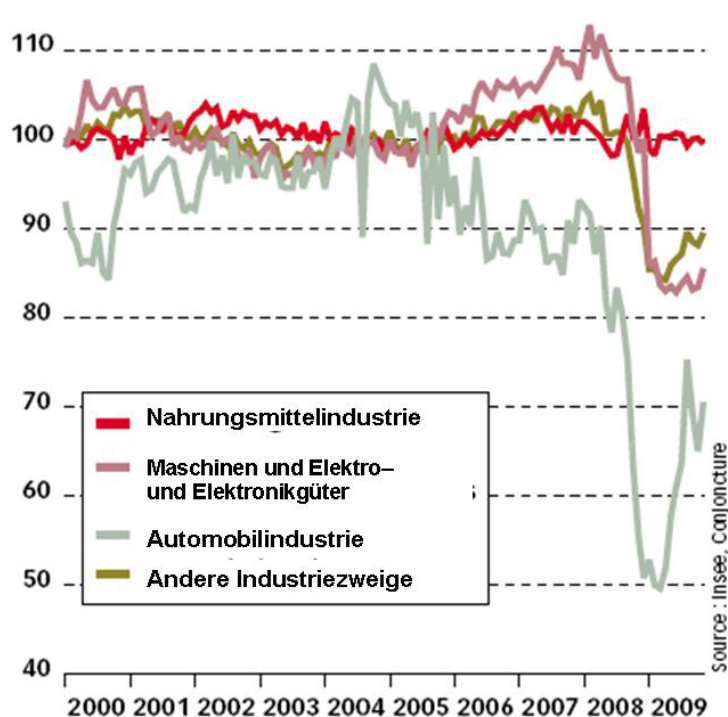
Die Industrie trägt zudem einen überdurchschnittlich hohen Anteil der Konkurswelle, welche die französische Wirtschaft heimgesucht und die den bisherigen historischen Rekord des Jahres 1993 mittlerweile überstiegen hat. Laut den Versicherungsexperten von Euler Hermes Sfac stieg die Zahl der Unternehmensbankrotte zwischen November 2008 und November 2009 in der Industrie um 18%, ein wenig mehr als in der

Gesamtwirtschaft (+ 14%). Betrachtet man nur die größten Konkurse (Unternehmen mit einem Umsatz von über 15 Mio. Euro) so betrafen seit Januar 2009 mehr als die Hälfte die Industrie, insbesondere den Produktionsgütersektor und die Automobilbranche.

Ein langer Niedergang

Die Analysten von Euler Hermes Sfac sind pessimistisch. Laut ihren Prognosen wird es im Jahr 2010 "vielen Unternehmen nicht gelingen, die Folgen der Krise zu überwinden und ihre finanzielle Situation zu stabilisieren." Demnach wird die Zahl der Konkurse voraussichtlich erneut Rekordhöhen erreichen. Besonders die Finanzlage der KMU bleibt sehr angespannt, "fast so sehr wie zum Höhepunkt der Rezession 1993", vermerkt die Konjunkturstudie von Oséo, einem staatlichen Institut, das sich der Innovation und dem Wachstum in den KMU widmet.

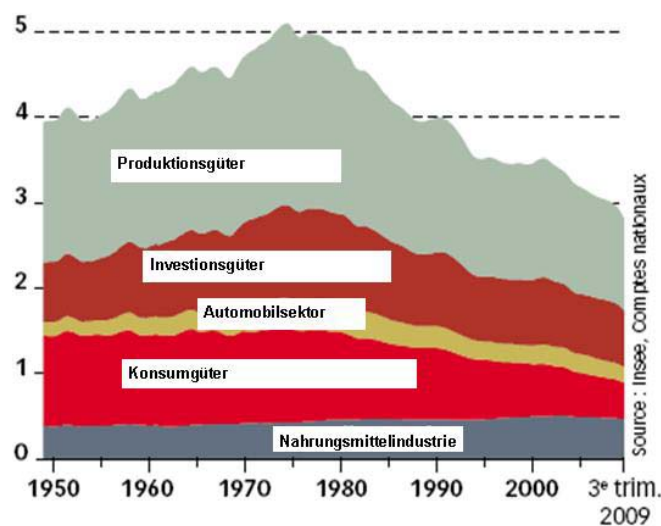
**Produktionsindex der wichtigsten Branchen der verarbeitenden Industrie,
Basis 2005 = 100**



Der regelrechte Aderlass, den die französische Industrie heute erleidet, folgt auf mehrere Jahrzehnte bereits sehr schmerzhafter Umbrüche. Tatsächlich hat die verarbeitende Industrie Frankreichs seit der Krise von 1973 kontinuierlich Stellen abgebaut. Seit dem historischen Höhepunkt im Jahr 1974 mit mehr als 5,3 Mio. Beschäftigten, hat sie mehr als 40% ihrer Arbeitsplätze

eingebüßt. 2008 wurde erstmals die Marke der 3 Mio. unterschritten. Bis zu einem gewissen Grad ist dies auf die Auslagerung bestimmter Aktivitäten zurückzuführen, die bis dato mehrheitlich in den Unternehmen selbst erledigt wurden, sowie auf den Anstieg der Zeitarbeit.

Entwicklung der Beschäftigtenzahl (Stammebelegschaft) in der Industrie, nach Branche (ohne Stromindustrie und Bau), in Millionen



Diese Entwicklung lässt sich in allen historischen Industrieländern beobachten, ist aber in Frankreich stärker ausgeprägt. "In zehn Jahren ist der Anteil der Industriebeschäftigten an der Gesamtbeschäftigung in der Europäischen Union um 14,3% zurückgegangen, verglichen mit 19,3% in Frankreich, 14,2% in Deutschland und 11,8% in Italien", heißt es in einem Zwischenbericht, der Anfang Januar im Rahmen der *Etats Généraux de l'Industrie* dem französischen Industrieminister Christian Estrosi vorgelegt wurde. "Der französische Industrieapparat hat sich im Zuge der sukzessiven Umstrukturierungen zu einem hochkonzentrierten Produktionskern verdichtet, der mit äußerst produktivem Per-

sonal arbeitet.", analysierte der Wirtschaftsexperte Gilles Le Blanc, Forscher im CERN, in einer Anfang 2009 erschienen zusammenfassenden Studie.

So hat die französische Industrie während Jahrzehnten sehr starke Produktivitätsgewinne verzeichnen können: Ihre Stundenproduktivität nahm zwischen 1950 und 2007 jährlich um durchschnittlich 4,8% zu, verglichen mit nur 2,9% im Dienstleistungssektor. Auch im Vergleich zu den Industriesektoren in anderen Ländern ist dies eine Leistung: Mit Ausnahme der USA kann kein anderes Industrieland vergleichbare Resultate vorweisen.

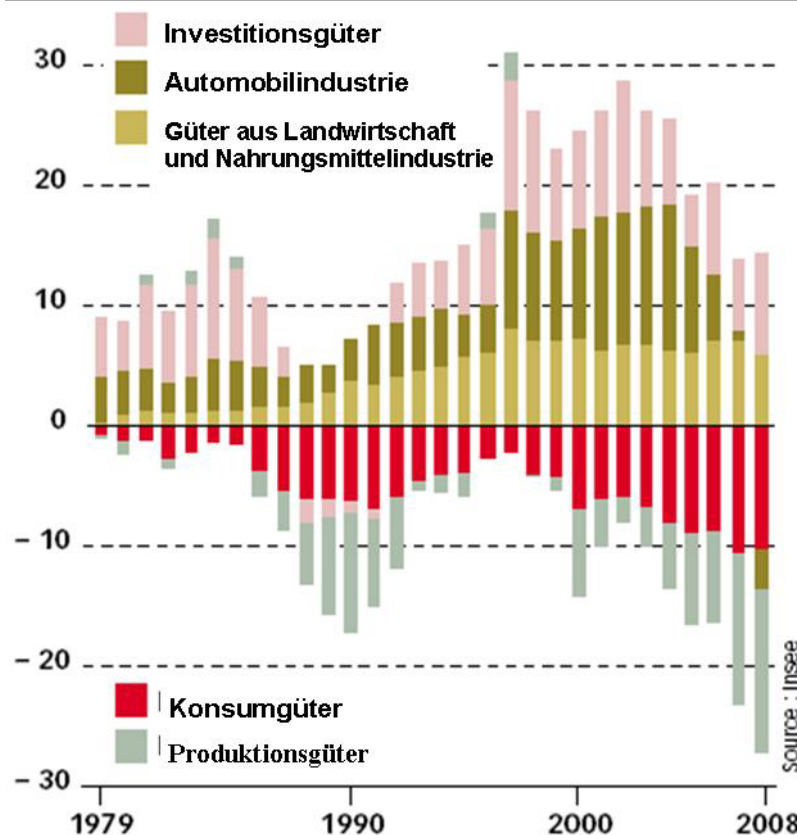
Diese Produktivitätsgewinne sind in erster Linie den Kunden zugute gekommen: "In Frankreich sind die relativen Preise von Industrieprodukten am stärksten gesunken: - 25% zwischen 1995 und 2006", hält die Studie von Gilles Le Blanc fest. In der Tat sahen sich die französischen Industriellen mehr als andere gezwungen, ihre Preise zu senken, um ihre Marktanteile gegenüber einer immer schärferen Konkurrenz zu verteidigen. Dieser Trend stellte schon vor der Krise eine ernsthafte Bedrohung für die Zukunft der französischen Industrie dar.

Die Wettbewerbsfähigkeit ist angeschlagen

Tatsächlich scheint die Wettbewerbsfähigkeit der französischen Industrie schon seit Beginn dieses Jahrzehnts angeschlagen. Davon zeugt nicht zuletzt die spektakuläre Verschlechterung der Handelsbilanz: Während sie für industrielle Produkte 2002 noch um 20 Mrd. Euro positiv war, sank sie 2007 erstmals in die roten Zahlen und verzeichnete im folgenden Jahr ein Defizit von 13 Mrd. Euro. Diese Entwicklung lässt sich wesentlich durch die steigenden Importe von Verbrauchsprodukten und Zwischenprodukten erklären. In diesem Bereich leidet *Made in France* besonders unter der Konkurrenz der Schwellenländer, deren Preise schwer zu unterbieten sind.

Handelsbilanz pro Produktklasse, in Milliarden Euro (Marktpreis)

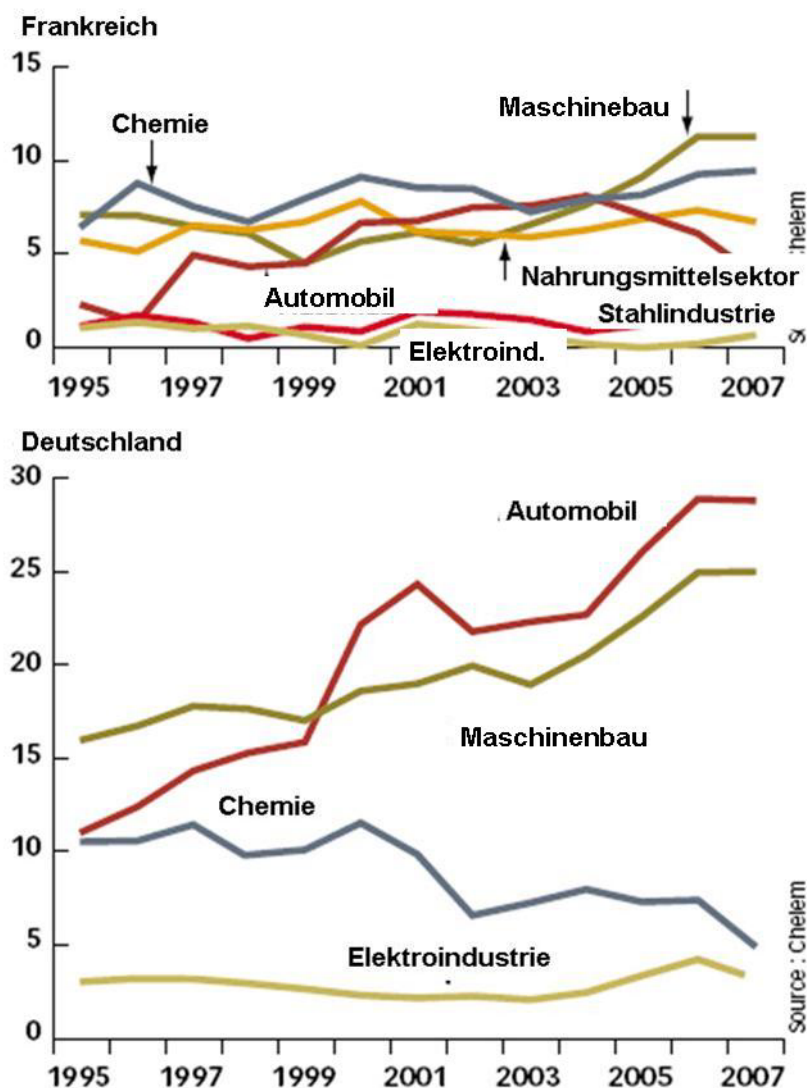
Kommentar: Positive Bilanz für die Exportsektoren, negative Bilanz für die Importsektoren. Die Automobilbranche, bislang mit deutlichem Exportüberschuss, gehört nun zu den Importeuren.



Für diese Entwicklung ist bei weitem nicht nur das Verhalten der Verbraucher verantwortlich, sondern zu einem großen Teil auch die Strategie der multinationalen Unternehmen Frankreichs. Aufgrund ihrer wachsenden Internationalisierung sind sie immer weniger eng mit dem Standort Frankreich verbunden. Um sich dynamischen Märkten anzunähern oder billiger

herzustellen, scheuen sie nicht davor zurück, ihre Produktion zu verlagern oder im Ausland einzukaufen. Laut einer letztjährigen Studie für Midest, die Messe für industrielle Zulieferer, wurden im Jahr 2008 25% der Einkäufe französischer Auftraggeber im Ausland getätigt, verglichen mit 19% im Jahr 2004 (1).

RCA-Index (Revealed Comparative Advantage), in Tausendstel des BIP-%
Kommentar : Mit Ausnahme der Chemie sind die RCA-Indizes Deutschlands stärker und nehmen zu, während die RCAs Frankreichs niedriger sind und stagnieren oder abnehmen.



Anmerkungen

* Der RCA ermöglicht es, die Stärken und Schwächen der Exportwirtschaft zu evaluieren. Er misst den Unterschied zwischen der Handelsbilanz eines Produkts und der Bilanz, die in Anbetracht des Gewichts dieses Produkts im Handel Frankreichs mit dem Rest der Welt zu erwarten wäre.

Anmerkungen: * Bilanz Ende Oktober 2009.

Erschwerend wirkte, dass der Hauptmotor der französischen Exporte schon 2007 zu stottern begann: Während die Automobilindustrie zu Beginn der Jahre 2000 jahrein jahraus zwischen 10 und 12 Milliarden Euro Überschuss verbuchte, schrieb sie 2008 erstmals ein Defizit von 3,5 Milliarden Euro. Auch hier spielte die Auslagerungspolitik der französischen Hersteller eine wesentliche Rolle. Dabei ist die Schwäche der französischen Industrie nicht nur auf den Aufstieg der Schwellenländer und der mittel- und osteuropäischen Länder zurückzuführen: Während der Anteil der französischen Exporte an den Gesamtexporten der Eurozone zu Beginn der 90er Jahre noch mehr als 18% betrug, ist er seit 2007 auf rund 13% gesunken.

Mangelnde Innovationen

Die schlechten Exportzahlen Frankreichs kontrastieren insbesondere mit den guten Resultaten Deutschlands auf diesem Feld. Was unter Wirtschaftsexperten immer wieder die Frage aufwirft, ob Frankreich sich zu wenig spezialisiert. Ist die französische Industrie zu sehr eine Allround-Industrie? Eine Studie des französischen Wirtschaftsministeriums hat jüngst ansatzweise Antworten geliefert. Frankreich und Deutschland exportieren die gleichen Güter, hält die Verfasserin der Studie, Nicole Madaragia, fest: Autos, Chemieprodukte, Maschinen und Elektrogeräte. Auch in der Stahl- und der Nahrungsmittelindustrie ist Frankreich gut platziert. Doch die Ähnlichkeiten zwischen den beiden Ländern halten einem näheren Blick nicht stand. "In der Maschinenindustrie z. B. erreicht Frankreich seine größten RCAs (Revealed Comparative Advantage) im Luftfahrtsektor", schreibt Nicole Madaragia. "Die RCAs Deutschlands in dieser Industrie sind viel diversifizierter und rühren mehrheitlich von technisch anspruchsvollen Artikeln und Hightech-Produkten her: spezialisierte Maschinen, Motoren, Ausrüstung für das Baugewerbe, Werkzeugmaschinen, Eisenwaren."

Zwischen 2000 und 2007 hat sich die Konzentration der französischen Exporte auf die Luftfahrt noch verstärkt -- eine riskante Spezialisierung, da sie sehr stark vom Wechselkurs des Euro abhängt. Tatsächlich gingen 2007 mehr als 70% ihrer Exporte in Märkte außerhalb der EU. Auch in zahlreichen technisch anspruchsvollen und Hightech-Bereichen hat der RCA Frankreichs gelitten: IT-Geräte, Informatikausrüstung, Unterhaltungselektronik und, ganz besonders, in der Automobilindustrie. Deutschland dagegen hat nur in Branchen wie Stromindustrie oder Landwirtschaftsprodukte Marktanteile verloren.

Die erheblichen Bemühungen Deutschlands im Bereich der Kostenreduzierung, die auf Kosten der Löhne und der Binnen nachfrage gingen, spielen dabei natürlich auch eine Rolle. Doch die deutsche Dumpingpolitik erklärt nicht alles.

Mindestens ebenso sehr wie der Preis ist der Innovationsgrad der französischen Produkte ein Problem. "Wir brauchen in unserem Land einen neuen Innovations schub, betonte letzten Dezember Yvon Jacob, Präsident der *Groupe des Fédérations Industrielles (GFI)*, der mächtigen französischen Industriegewerkschaft, in seiner Präsentation vor den *Etats Généraux de l'Industrie*. Die Investitionen unserer Unternehmen in unserem Land waren in den letzten Jahren höchst ungenügend, weil die Konkurrenz zu scharf war"

Jedoch sind die Bedingungen für einen neuen Investitionsschub heute denkbar schlecht. Die französischen Unternehmen sind in erster Linie damit beschäftigt, ihre Rentabilität zurückzugewinnen und Schulden abzubauen. Die Investitionen in die verarbeitende Industrie sind im Jahr 2009 um 13% eingebrochen und werden 2010 voraussichtlich nur um 0.5% steigen. Solange die Fabriken auf Sparflamme produzieren, stehen die Aussichten schlecht, dass sich dies bald ändern wird. Es ist ein Teufelskreis -- wenn die französische Industrie die Qualität ihrer Produkte nicht so bald wie möglich verbessert, werden ihr weitere Tätigkeitsfelder verloren gehen.

Weltmeister oder Profiteure?

An großen Unternehmen fehlt es Frankreich nicht. Im Jahr 2009 zählte man 23 französische Firmen unter den 500 Unternehmen mit dem weltweit höchsten Börsenwert (*). Das ist zwar weitaus weniger als die USA, die 181 zählt, kann sich aber, verglichen mit Großbritannien (32), Kanada (27) oder Deutschland (20), trotzdem sehen lassen. Zusammengefasst brachte das die Börsenkapitalisierung dieser Konzerne Frankreich auf Platz fünf der Weltrangliste, hinter den USA, China, Großbritannien und Japan, und vor Deutschland.

Doch ein Blick auf die Tätigkeitsfelder dieser französischen Weltmeister legt es aus französischer Sicht nahe, den Enthusiasmus etwas zu zügeln. Zwar befinden sich darunter Firmen wie der Pharmakonzern Sanofi-Aventis, der Kosmetikhersteller L'Oréal oder der Luxuskonzern LVMH, aber vorherrschend sind in erster Linie Unternehmen aus den Bereichen der Energieherstellung und -förderung, des Bankenwesens und der Bauindustrie. Viele dieser Firmen sind große Versorgungsunternehmen und aus ehemalige staatlichen Monopolunternehmen hervorgegangen. Die Bauindustrie ihrerseits ist stark auf öffentliche Aufträge angewiesen. Vinci z. B. baut Gebäude, große Bauwerke, Parkhäuser, Straßen und Bahngleise. Zusätzlich verwaltet das Unternehmen Parkplätze, Flughäfen und Autobahnen.

Insgesamt scheint die französische Industrielandschaft heute eher von solchen Unternehmen dominiert zu sein, die vom Staat profitieren, als von solchen, die innovative Märkte erobert haben. Kein Apple und kein Google in Frankreich. Im Gegenteil: Die Hightech-Branche fällt in dieser Rangliste zurück. Im Jahr 2000 gehörten die IT-Dienstleister Capgemini und Equant, der Telekommunikationshersteller Alcatel und der Halbleiterproduzent STMicroelectronics noch zum Klub der 500 Unternehmen mit dem höchsten Börsenwert. Heute sind sie nicht mehr auf der Liste. Equant wurde von France Télécom geschluckt, und die anderen haben schwierige Jahre hinter sich -- im Falle Alcatels sogar einen regelrechten Zusammenbruch.

Ein weiteres Beispiel ist der ehemalige Informatik-Champion Bull: Erfinder des ersten Multitasking-Computers Ende der 50er Jahre, versuchte das Unternehmen Ende der 80er, den Markt für die Informatikausstattung der amerikanischen Regierung an sich zu reißen. Die Augen waren größer als der Magen -- seitdem ist Bull nur noch ein Schatten seiner selbst. Oder Thomson: Einst der größte Bildröhrenhersteller, musste er in den 90er Jahren seinen Traum, der französische Sony zu werden und sowohl Fernseher wie Waschmaschinen, Mikrowellenofen und Stereoanlagen zu verkaufen, begraben. Seitdem beschränkt er sich auf die Herstellung von Video- und Digitalbildsystemen für Großkunden. Trotz dieser Neuorientierung kam Thomson im letzten Jahr einem Konkurs gefährlich nahe.

Die französischen Unternehmen mit dem höchsten Börsenwert im Jahr 2009

Rang 2009 dans le classement FT500	Entreprise	Capitalisation boursière, en milliards de dollars	Secteur	Nombre d'em- ployés
20	Total	117,9	Energie	96 959
45	GDF Suez	75,3	Energie	234 653
46	Sanofi- Aventis	74,0	Pharmacie	99 495
48	EDF	71,5	Energie	155 931
55	France Télécom	59,5	Télécoms	182 793
90	L'Oréal	41,2	Biens de consommation	67 662
107	BNP Paribas	36,6	Banque	39 621
129	Vivendi	31,0	Médias et télécoms	44 243
130	LVMH	30,7	Biens de consommation	77 087
146	Carrefour	27,5	Grande distribution	495 287
168	Axa	25,1	Assurance	109 304
169	Danone	25,0	Agroalimentaire	80 143
176	Crédit agricole	24,6	Banque	88 933
198	Société générale	22,7	Banque	160 430
212	Air liquide	21,2	Chimie	43 000
259	Vinci	18,4	BTP	164 057
300	Schneider Electric	16,5	Equipements électriques	126 481
335	Alstom	14,9	infrastructures de transport ferroviaire et de production d'énergie	67 924
361	Saint- Gobain	13,8	Matériaux de construction	208 053
409	Hermès	12,3	Biens de consommation	7 894
411	Bouygues	12,3	BTP & télécoms	145 150
412	Pernod- Ricard	12,2	Agroalimentaire	17 625
436	Unibail- Rodamco	11,5	Immobilier	1 673

Source : FT 500

(*) Börsenwert: Wert sämtlicher von einem Unternehmen ausgegebenen Aktien zum aktuellen Aktienkurs.

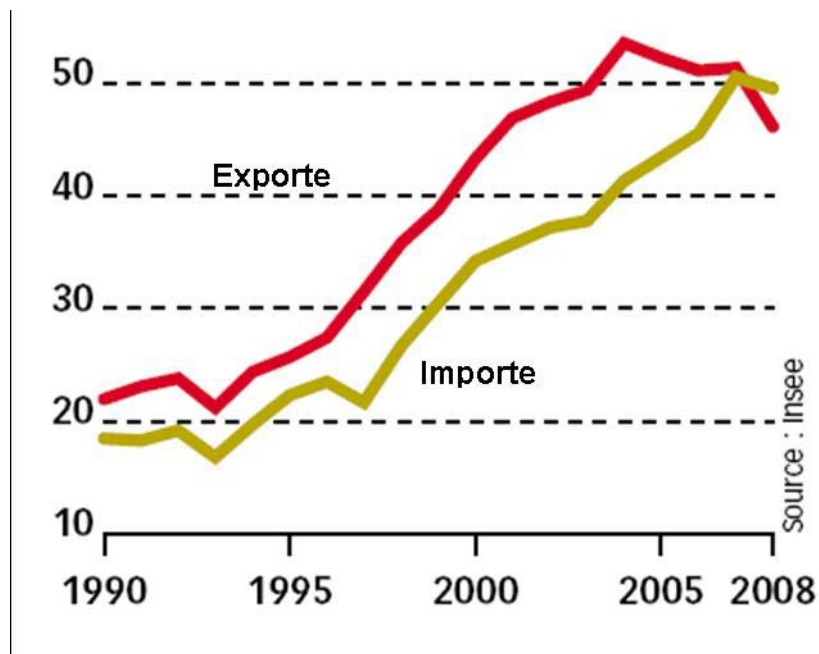
Automobilindustrie: die große Ostverlagerung

Bereits vor der Krise und ihrem Markteinbruch, der vermehrten Kurzarbeit und den Konkursen der Zulieferer bereitete der Automobilsektor der französischen Industrie Probleme. Die Kraftfahrzeugindustrie, die bis dahin den größten Beitrag zur positiven Handelsbilanz geleistet hatte, tat dies ab 2006 nicht mehr. In den Jahren 2008 und 2009 zog sie die Bilanz sogar tief in die roten Zahlen. Zwar haben Renault und Peugeot jüngst Marktanteile zurückgewinnen können, doch das Handelsdefizit der Automobilindustrie ist zu einem nicht unerheblichen Teil auf die Strategie der französischen Hersteller zurückzuführen. Der CEO von Renault, Carlos Ghosn, nennt es "Multi-lokalisierung". Um ihren Marktvorteil in der Sparte der kleinen, billigen Modelle aufrechtzuerhalten, produzieren Renault und

PSA diese zunehmend in Billigländern – um sie anschließend auf den französischen Markt zu importieren. So wird der neueste Renault Twingo in Slowenien hergestellt, während der Peugeot 107 in der Tschechischen Republik montiert wird. Es kommen bereits mehr Renault Clios aus spanischen, slowenischen und türkischen Werkstätten als aus dem historischen Renault-Werk in Flins im Département Yvelines.

Diese Entwicklung schlägt sich auch auf die Automobilzulieferer nieder, die in Frankreich 40% der industriellen Zulieferer ausmachen. Ihre Ansiedlung auf französischem Boden ist immer weniger gerechtfertigt. Die gegenwärtige Krise war für viele ein Schlag zuviel: Molex, New Fabris, Wagon Automotive, Bosal..., die Liste der Konkurse ist bereits lang, und für die Zukunft sieht es nicht besser aus.

**Entwicklung der Importe und Exporte der französischen Automobilindustrie,
in Milliarden Euro (Marktpreis)**



"Der Niedergang der französischen Automobilindustrie ist Anzeichen einer zweifachen Verlagerung in den Osten", erläutert man bei XERFI. Verlagerung der Produktionszentren einerseits, aber gleichzeitig, und schwerwiegender noch, Verlagerung des Konsums. Die Ankündigung im November, dass Peugeot in Frankreich 6000 Stellen streichen wird (10% der Belegschaft) während gleichzeitig ein neues Werk in Wuhan in China eröffnet wird, ist ein klares Zeichen." In die gleiche Richtung weist auch die Nachricht, die letzten Monat für Aufruhr gesorgt hat und derzufolge der neue Renault Clio in Bursa in der Türkei montiert werden soll, und nicht in Flins.

Vor der Automobilindustrie haben schon andere Wirtschaftszweige ihre Produktion in den Osten abwandern sehen. Zu Beginn der 90er Jahre war die Stahlindustrie auf allen fünf Kontinenten heimisch. Heute konzentriert sie sich in erster Linie in Asien, wo die Märkte am dynamischsten, die Arbeitskräfte am billigsten und die ökologischen Auflagen am wenigsten streng sind.

**Vorliegender Artikel erschien in der Februar-
ausgabe von *Alternatives Economiques*
www.alternatives-economiques.fr**

**Übersetzung und Abdruck erfolgt mit freund-
licher Genehmigung der Redaktion.
© Alternatives Economiques**

Der Inhalt dieses Beitrags gibt die Meinung des Autors und nicht die der Friedrich-Ebert-Stiftung wieder.

Verantwortlich: Dr. Ernst Hillebrand, Leiter des Pariser Büros der FES

Weitere Artikel als Download unter:

<http://www.fesparis.org/publications.php>

„Die deutsche Wirtschaftspolitik: ein Problem für Europa?“ von Patrick Artus, Januar 2010

„Midterm Blues. Nicolas Sarkozy nach der Hälfte seiner Amtszeit“ von Ernst Hillebrand, Januar 2010

« Der kulturelle Austausch zwischen Deutschland und Frankreich – eine Bestandsaufnahme », von Jacques-Pierre Gougeon, Dezember 2009

« Links von der PS: Frankreichs linker politischer Rand organisiert sich neu », von Renaud Dély, März 2009

« Espoir Banlieue - Ein Marshall-Plan für die französischen Vorstädte? », von Ernst Hillebrand und Christian Kreuder-Sonnen, März 2009