

# Müde Landschaften

## Frankreichs Industrie hat den Anschluss verpasst

Elisabeth Schreiber\*

» Die französische Industrie kracht und ächzt. Kein Tag ohne Katastrophenmeldungen. Die Autobauer wollen hier 8 000 Stellen streichen und dort ganze Produktionsstätten schließen. Das Außenhandelsdefizit erreicht Rekordhöhen: im vergangenen Jahr musste ein Minus von 71,2 Milliarden Euro verzeichnet werden. Der Überschuss Deutschlands betrug hingegen 169 Milliarden Euro.

Die Arbeitslosigkeit ist fast doppelt so hoch wie beim deutschen Nachbarn und 2013 ist keine Besserung der Lage in Sicht. Mindestens ein Jahr lang wird die Arbeitslosigkeit in Frankreich weiter ansteigen, das ist kein Orakel, sondern mit dieser

### Manque de confiance

Avec un déficit de 71,2 milliards d'euros en 2012, le commerce extérieur de la France est en chute libre, alors que l'Allemagne enregistre un plus de 169 milliards. Malgré les efforts annoncés par le gouvernement, c'est la méfiance qui domine dans les milieux industriels. Réd.

Hiobsbotschaft hat der sozialistische Staatspräsident François Hollande die Franzosen auf schwierige Zeiten eingestimmt. Bei seiner ersten Pressekonferenz seit seinem Amtsantritt zeichnete Hollande im vergangenen November ein düsteres Bild der französischen Wirtschaftslage. Widersprochen hat ihm niemand. Kritisiert wurde nur, dass er und seine Regierung nicht energisch genug gegen die Misere vorgehen.

Doch die Bilanzen zeigen, um was für eine Herkulesaufgabe es sich dabei handelt. Über Jahrzehnte wurde die langsame Talfahrt der französischen Industrie politisch nicht gebührend wahrgenommen. Ein Gegensteuern blieb aus. Der industrielle Sektor hat in Frankreich seit den 1980er-Jahren zwei Millionen Arbeitsplätze weni-

ger zu verzeichnen. Nur noch 10 % der Wertschöpfung der französischen Wirtschaft entfallen auf die Industrie. In Deutschland sind es laut Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) über 23 %. Selbst in den neuen Bundesländern ist die Industrieproduktion pro Einwohner höher als in Frankreich.

Die Bedeutung des Mittelstands wird erst seit ein paar Jahren von der französischen Politik überhaupt wahrgenommen. Im Export sind die mittelständischen Unternehmen bis heute quasi nicht existent. Großzügig vom Staat unterstützt und gefördert wurden nur große Konzerne. Problematisch, für den Export zumindest, ist auch die Art der Produkte. Frankreich führt – von Luxusartikeln abgesehen – hauptsächlich Konsumgüter und sogenannte Vorprodukte aus und weniger hochqualifizierte Hightech-Waren, mit denen vor allem Deutschland punkten kann. Als es ökonomisch weltweit aufwärts ging, hat Frankreichs Industrie kaum vom Aufschwung profitiert und in der Finanzkrise geriet die französische Industrie so richtig ins Schlingern. Bis heute hat sie sich davon nicht erholt: Frankreich (und Großbritannien) wurden zu den Schlusslichtern im europäischen Exportwachstum.

### Von einer Firmenkrise zur nächsten

Die französische Autoindustrie bekommt die Exportschwäche jetzt so richtig zu spüren. Der

\* Elisabeth Schreiber ist Journalistin in Frankreich.

Binnenmarkt zieht nicht mehr, weil mit der Abwrackprämie von vor vier Jahren der französische Autopark weitgehend erneuert wurde und den Franzosen heute das Geld fehlt, um neuere Modelle zu kaufen. Im Süden Europas, in Italien, Spanien und Portugal, den traditionellen Absatzländern für französische Autos, ist die Krise so heftig, dass die Märkte auf Schrumpfkurs sind, und auf dem Weltmarkt sind die französischen Autobauer nicht stark und innovativ genug – und es fehlen ihnen die richtigen Modelle. Gegen die Großen, wie VW oder Hyundai-Kia, können sie nicht bestehen. Der neue Industrieminister, Arnaud Montebourg, der dem Ministerium für „produktiven Wiederaufbau“ (*redressement productif*) vorsteht, hat im vergangenen Sommer noch heftig gegen die Absichten von Peugeot-Citroën protestiert, 8 000 Stellen abzubauen und ganze Werke zu schließen. Inakzeptabel sei das, unverständlich und die Familie Peugeot, der rund 30 % des Konzerns gehört, sei dafür persönlich verantwortlich. Als Renault sechs Monate später ähnliche Hiobsbotschaften verkündete, war der streitbare Minister schon mit der Versicherung von Renault-Chef Carlos Ghosn zufrieden, es werde weder zu Entlassungen, noch zu Werkschließungen kommen.

Montebourg eilt seit seiner Nominierung von einer Firmenkrise zur nächsten und konnte trotz der intensiven staatlichen Einmischung und seinem starken verbalen Einsatz bisher keine Punkte als industrieller Retter verbuchen. Ganz schlecht für ihn verlief Ende 2012 das Tauziehen mit dem indischen Stahlriesen *Arcelor-Mittal*, der in Frankreich über 20 000 Menschen beschäftigt und in Lothringen zwei Hochöfen schließen wollte. Die Schließung sollte mit der Entlassung von 650 Stahlarbeitern einhergehen, die der Industrieminister zwar vorläufig verhindern konnte, die Hochöfen werden aber trotz der Drohgebärden (kurzzeitig war gar von Verstaatlichung die Rede) stillgelegt.

### Von Misstrauen geprägte Grundstimmung

Objektiv sind sich sowohl die politischen Rivalen der derzeitigen Regierung wie auch die der sozialistischen Partei nahestehenden Ökonomen einig:

In ein paar Monaten lässt sich jahrzehntelanges Versagen nicht beheben. Die französische Industrie hat mit ihren Produkten in vielen Bereichen ganz einfach den Anschluss an die Weltmärkte verloren. Strukturell ist sie nicht flexibel genug, und es werden nicht genügend Investitionen getätigt. Bei der kleinsten Veränderung drohen zudem Arbeitskämpfe, obwohl nur 8 % der französischen Arbeitnehmer gewerkschaftlich organisiert sind. Den Gewerkschaften steht ein ebenso unflexibler Arbeitgeberverband gegenüber. Die Grundstimmung ist von Misstrauen geprägt. Konkrete Ergebnisse sind deshalb oft unmöglich. Der Staat muss häufig nicht als Schlichter, sondern als Entscheidungsträger eingreifen, mit der Konsequenz, dass der soziale Dialog noch weiter ausgehöhlt wird. Prinzipiell gilt in Frankreich, geschützt werden die, die einen Arbeitsplatz haben. Junge aber haben erst gar keinen Zugang zur Arbeitswelt und über 55-Jährige werden ausgemustert.

Die Regierung hat das Problem zumindest erkannt und stößt Diskussionen zur Verbesserung der französischen Position im internationalen Wettbewerb an. Beim einstigen Chef des europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmens EADS, Louis Gallois, wurde ein Bericht über die Lage der französischen Industrie bestellt. Der fiel nicht gut aus. Bei der Umsetzung seines „*Elektroschocks zur Verbesserung des Wettbewerbs*“, der unter Hollande zum „*Pakt für die Wettbewerbsfähigkeit*“ wurde, um die Franzosen nicht von vorneherein zu verprellen, muss gegen viele Widerstände angekämpft werden.

Ein erster Schritt wurde immerhin getätigt. Der Arbeitgeberverband *Mouvement des entreprises de France* (Medef) und drei von fünf Arbeitnehmerverbänden haben nach dreimonatigen harten Verhandlungen eine Arbeitsmarktreform unterzeichnet, mit der mehr Flexibilität eingeführt werden soll. Im Gegenzug verpflichteten sich die Arbeitgeber zu einer verbesserten Arbeitsplatzgarantie. Doch zwei wichtige Gewerkschaften, CGT und FO, haben ihre Unterschrift verweigert. Für die meisten bleiben Kompromiss und Konsens in der französischen Arbeitswelt vorerst, trotz Krise und dringendem Handlungsbedarf, Fremdwörter.