

"Si la France refuse de s'engager dans des réformes sérieuses..." : le scénario choc d'un économiste irlandais

Idées. L'instabilité politique qui règne en France et l'incapacité à mettre en œuvre même des réformes d'ampleur modestes sur le plan des finances publiques sont des signaux très alarmants, assure le chercheur Eoin Drea. Qui n'exclut pas que tout cela débouche sur "une crise majeure au sein de la zone euro".

Extraits:

Dans quelle mesure une crise économique en France peut-elle avoir de lourdes répercussions sur l'ensemble de la zone euro?

Eh bien, la France, ce n'est pas la Grèce. On parle ici de la deuxième plus grande économie d'Europe! La crise grecque était très grave, mais elle pouvait être contenue simplement en raison de la taille de son économie. Et il y avait une volonté politique à Paris et à Berlin de maintenir la Grèce dans la zone euro. Une crise économique en France, en revanche, représenterait un défi majeur pour l'avenir de la zone euro. Si Michel Barnier échoue, les marchés financiers pourraient remettre en question la stabilité de la région. Actuellement, cette cohésion repose en grande partie sur la politique de la Banque centrale européenne (BCE), prête à intervenir en achetant des obligations françaises en cas de crise majeure.

Cependant, le niveau d'endettement de la France est considérable, et un soutien financier prolongé de la Banque centrale européenne ne serait pas viable à long terme sans réformes politiques significatives perçues par les marchés. Le rôle de la BCE en tant que filet de sécurité ne peut être efficace qu'à court terme, à moins que les marchés ne perçoivent également des réformes substantielles en France. Sur ce point, cette dynamique rappelle la situation de la Grèce, où des réformes substantielles ont été nécessaires pour restaurer la confiance des investisseurs. (...)

L'argument, particulièrement éclairant lorsqu'on compare la France à l'Allemagne, repose sur une différence cruciale : bien que l'Allemagne a ses propres défis, comme la nécessité de se détourner de la Chine et les questions énergétiques, son ratio dette/PIB, qui s'élève à environ 65 %, lui offre une réelle marge de manoeuvre. Ainsi, l'Allemagne, au cours des prochaines années, ne subira pas de pression financière significative de la part des marchés financiers. Elle peut investir par exemple 2 % de son PIB par an pendant les dix prochaines années pour réorienter son économie, moderniser ses infrastructures et ouvrir de nouveaux marchés d'exportation.

En revanche, des pays comme la France, l'Italie ou la Belgique, qui ont un niveau d'endettement bien plus élevé, se trouvent dans une situation beaucoup plus contraignante. Ils n'ont pas le même accès à des liquidités à faible coût pour investir dans la croissance, et leur dette plus importante les expose à des taux d'intérêt bien plus élevés lorsqu'ils doivent emprunter. Ce manque de flexibilité financière peut rapidement engendrer un cycle vicieux : une croissance anémique, un endettement croissant, et un pouvoir d'achat qui stagne ou même recule en comparaison avec des économies dynamiques comme celle des États-Unis. (...)

Vous semblez plus inquiet pour la France que pour l'Allemagne qui elle aussi n'est pas en très grande forme...

Oui. Principalement parce que je pense qu'une grande partie des problèmes de l'Allemagne sont psychologiques. L'attachement des Allemands au frein à l'endettement est profondément ancré, notamment pour des raisons historiques, mais il est probable que ce paradigme évolue après les prochaines élections fédérales. Les pressions économiques et structurelles forceront les Allemands à investir davantage, car ils n'auront tout simplement pas d'autre option.

Si l'on compare les économies de la France et de l'Allemagne à travers, disons, dix grands secteurs ou autres aspects, la France obtiendrait de meilleurs résultats en matière d'énergie, d'ouverture aux affaires, de transports publics, de services publics, etc. Cependant, ces forces ne peuvent se maintenir à long terme sans une stabilité budgétaire solide. (...)

The Economist, 30 novembre, article payant

Breaking down : Will the trouble ever end for Volkswagen and its rivals?

From strikes to Trump tariffs, calamities abound

Extraits:

Car dashboards have an array of indicators that illuminate to warn of trouble. If the boardrooms of Europe's carmakers had similar systems they would be lit up like a Christmas market. Volkswagen (VW), the largest of the lot by sales, is bracing for strikes beginning on December 1st in response to its plan to close three factories in Germany and cut wages. [Northvolt](#), a once-promising Swedish battery startup in which VW and BMW invested, has collapsed into bankruptcy. Meanwhile, across the Atlantic, Donald Trump is threatening to upend supply chains by [imposing a 25% tariff](#) on imports from Mexico and Canada.

These troubles come amid an already difficult year for Europe's auto industry. (...)

Not long ago European carmakers were on a tear. A shortage of microchips during the pandemic helped them pursue a strategy of "value over volume", as they prioritised putting scarce chips into their most profitable vehicles. VW broke its record for operating profit each year from 2021 to 2023. Stellantis (whose largest shareholder, Exor, is a part-owner of *The Economist's* parent company) generated its highest-ever revenue and profit in 2023. BMW and Mercedes also enjoyed bumper years. A [restructuring programme at Renault](#) also began to pay off.

Lately, however, the picture has darkened. Demand for cars in Europe has stalled and may be headed for structural decline. Europe will never return to its pre-pandemic heights of 16m sales a year, concedes Arno Antlitz, vw's chief financial officer. (...)

European carmakers are also being squeezed on price at home by Chinese competitors. (...)

Meanwhile in China, European firms are losing out to domestic rivals. The world's largest car market has long been an important source of profit for Europe's auto industry. Those days are drawing to an end. According to [ubs](#), a bank, foreign brands' market share has plummeted from 63% in 2020 to 37% now, with Chinese carmakers proving better at stuffing their vehicles with the whizzy technology that the country's consumers demand. VW has been hit especially hard. (...)

Business in China is also getting harder for Germany's upmarket firms. BMW and Mercedes earn 48% and 37% of their operating profit, respectively, in the country. Although they have so far shed only a few percentage points of market share, both rely heavily on petrol cars in a country where half of sales are now electric. (...)

Stellantis, which has largely pulled out of China, is nevertheless in a battle with Chinese competitors in South America and the Middle East, both important regions for the firm. Its bigger problem, though, is its plunging profit in North America. (...)

All this points to a painful period of readjustment for Europe's carmakers that will need to start with tackling overcapacity at home. Efforts to do so, however, are already encountering resistance. VW's unions are not the only ones taking industrial action. Last month Italian auto workers staged a one-day walkout, their first national strike in 20 years. Strikes have also hit auto suppliers in France and have been threatened at two tyre plants set to close by 2026.

Politicians, too, are taking a dim view of factory closures. "Possible wrong management decisions from the past must not be at the expense of employees," Olaf Scholz, Germany's beleaguered chancellor, has said in relation to VW's planned closures. Carlos Tavares, the boss of Stellantis, has been chastised by the Italian government

for sending jobs to low-cost countries. But unless European car companies can deal with rising costs and sliding sales their plight will only worsen. The warning lights are flashing more urgently now. ■

<https://www.economist.com/business/2024/11/28/will-the-trouble-ever-end-for-volkswagen-and-its-rivals>

Wall Street Journal, Editorial, 29 novembre, article payant

The Election Campaign Europe Needs

Germans may finally get a chance to vote for economic growth.



Extraits:

Germany is Europe's largest economy and a bulwark for the euro currency, and what happens there matters for the U.S. So it's a relief to see the country finally may get what it, and Europe, desperately need: an election campaign in which economic growth is on the ballot. (...)

The root of the trouble is a two-decade-plus forced march toward net-zero climate policies that have jacked up energy prices. Mr. Scholz's administration tried to accelerate this transition, which accelerated the economic damage. A constitutional-court ruling last year forced Berlin to fund green subsidies on the balance sheet (subject to the balanced-budget amendment) rather than via off-balance-sheet borrowing. Berlin now knows it can't afford to pay businesses and households to paper over net zero's costs.

Now voters will get a say. (...)

The FDP stands no chance of winning a plurality in the election, but the center-right Christian Democrats (the CDU and Bavarian sister CSU) do, and they're going big for economic growth. Party leader and likely next Chancellor Friedrich Merz this month delivered a speech in the Bundestag calling for "fundamentally different" policies that "above all focus on more investment and more jobs."

Mr. Merz is calling for welfare reforms to boost work and tax cuts on individuals and companies. The CDU's platform proposes a shift to technology-neutral climate policies, which would end favoritism for wind, solar and battery-electric vehicles at the expense of other options such as hydrogen power. He has to offer some

climate policies for an electorate still conditioned to view net zero as an article of faith, but this at least steers those policies toward market principles. (...)

The political left's answer is to talk about the economy as little as possible. (...)

Mr. Lindner's FDP may be the savviest party about business investment and economic growth, but it's also tarred by its association with the SPD and Greens. He's campaigning now on fiscal rectitude by promising to check Mr. Merz's possible ambition to weaken the balanced-budget amendment. Fiscal discipline sells in Germany, and for once in Europe the party campaigning to balance the budget believes economic growth rather than heavier taxation is indispensable to that cause. (...)

Events could change the election debate. But for now German voters can enjoy the minor miracle of a European election in which economic growth is one of the options.

https://www.wsj.com/opinion/germany-election-olaf-scholz-christian-lindner-friedrich-merz-economic-growth-1b37170c?mod=opinion_lead_pos4

Frankfurter Allgemeine Zeitung, opinion, 28 novembre, article payant

Wirtschaftswachstum: Welche Zukunft hat ein altes Land? Von Gerald Braunberger:

Die Aussichten der deutschen Wirtschaft sind trübe, die Basis des Wohlstands ist gefährdet. Die Deutschen müssen dringend mehr Wandel zulassen!



Abendstimmung im Hamburger Hafen. Die Deutschen müssen bereit sein, mehr Wandel zuzulassen. dpa

Extraits :

Deutschland befindet sich vor den schwierigsten wirtschaftlichen Herausforderungen seit Generationen. Erstmals seit der Gründung der Bundesrepublik vor 75 Jahren stellt sich ernsthaft die Frage: Ist es möglich, dass Deutschland an wirtschaftlichen Herausforderungen scheitert und sich mit einer schleichenden, aber unaufhaltsamen Aufzehrung seines Wohlstands abfinden muss? (...)

Die gegenwärtige Malaise wird häufig als Politik- und Managementversagen geschildert. Das ist nicht falsch. Eine historische Betrachtung identifiziert noch weitaus mächtigere Kräfte. Daher bedarf es zur Meisterung der Herausforderungen mehr als einer Neuausrichtung der Wirtschafts- und Finanzpolitik, so unbedingt notwendig sie ist. Es bedarf vor allem einer Mobilisierung einer blockierten Gesellschaft.

Auf die Spur einer mächtigen Kraft des Wandels führt ein Zahlenvergleich. An der Börse wird Apple, ein führendes amerikanisches Unternehmen des Digitalzeitalters, derzeit mit weit über 3 Billionen Euro bewertet.

Der Börsenwert von [Mercedes](#), eines führenden deutschen Unternehmens des Industriezeitalters, beläuft sich auf rund 55 Milliarden Euro. Damit übertrifft der Börsenwert von Apple den Börsenwert von Mercedes um mehr als das Sechzigfache. Die beiden Unternehmen befinden sich in verschiedenen Welten.

Warum? Hier lohnt der Blick in die Geschichte. Die stärkste veränderliche Kraft in der Geschichte der Menschheit ist der technische Fortschritt, und nichts hat das Leben bisher stärker verändert als die industrielle Revolution. (...) Mit der mächtigen Entwicklung seiner Industrie wurde Deutschland über alle historischen Brüche der vergangenen 150 Jahre hinweg zu einem bedeutenden Exporteur.

Der Wirtschaftshistoriker Jan-Otmar Hesse hat diese „Geschichte einer deutschen Obsession“ als ein Zusammenwirken einer wirtschaftlichen Exzellenz von Unternehmen und einer politischen Ambition beschrieben. Der Export von Industriegütern durch Großkonzerne und spezialisierte Mittelständler, die berühmten „Hidden Champions“ (Hermann Simon), wurde zum Markenzeichen und zum Objekt von Bewunderung und Neid im Ausland.

Über Generationen trug die deutsche Industrie so zum wachsenden Wohlstand des Landes bei, auch wenn ihr Anteil an der Wirtschaftsleistung ([Bruttoinlandsprodukt](#)) nur noch gut ein Fünftel beträgt und auch in Deutschland die Dienstleistungen längst überwiegend zur Wirtschaftsleistung beitragen.

(...) Die industrielle Revolution benötigte von ihrem Ausbruch fast ein Jahrhundert, ehe sie sich in vollem Schwung befand. Die digitale Revolution, die eine neue Generation von Technologieunternehmen ermöglicht, nahm ihren Ursprung vor mehreren Jahrzehnten.

Ihre umwälzenden Folgen zeigen sich nicht nur in exorbitanten Börsenwerten für Unternehmen wie Apple. Die Weltmarktführer der 40 wichtigsten Zweigen der neuen Technologien finden sich in den Vereinigten Staaten oder in Asien. Europa, und damit auch Deutschland, sind abgehängt und zunehmend abhängig von Riesen aus anderen Kontinenten. So werden digitale Finanzgeschäfte fast ausschließlich über Plattformen amerikanischer Unternehmen abgewickelt. Die Resultate der verpassten Chancen zeigen sich im Verlust der Wettbewerbsfähigkeit. (...)

Wo technischer Fortschritt stattfindet, sind Produktivitätssprünge möglich, während die in Europa gepflegte beständige Weiterentwicklung von Produkten in traditionellen Industrien längst nur mehr inkrementelle Produktivitätszuwächse gestattet.

(...) Ein mit der Verwendung von Technologie leistungsgesteigertes Industrieunternehmen verwandelt sich nicht automatisch in einen erfolgreichen Anbieter von Technologie.

Wer in Deutschland nach einem großen und erfolgreichen, auch international bedeutenden Technologiekonzern fragt, erhält meist als Antwort: [SAP](#). (...) Sein Börsenwert von 243 Milliarden Euro ist für Deutschland mehr als stattlich, für globale Technologieunternehmen eher durchschnittlich.

8 Prozent der Weltbevölkerung und 60 Prozent der weltweiten Sozialausgaben

Nach dem vermeintlichen „Ende der Geschichte“ (Francis Fukuyama) vertiefte sich die weltwirtschaftliche Zusammenarbeit, von der die deutsche Industrie sehr stark profitierte. Sie exportierte Maschinen und andere Ausrüstungsgüter in Länder, die möglichst rasch die Industrialisierung nachholen wollten. (...) Währenddessen vereinnahmten die westlichen Regierungen die „Friedensdividende“ und kürzten ihre Militärausgaben zusammen. Das eingesparte Geld verwendeten sie, keineswegs im Widerspruch zur Mehrheit der Wähler, überwiegend nicht für produktive Investitionen, sondern für den Ausbau der Sozialstaaten.

Das Ergebnis für die [Europäische Union](#) zeigt eine Unwucht: Sie vereinigt 8 Prozent der Weltbevölkerung, auf sie entfallen rund 15 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung – und sie zeichnet für mehr als 60 Prozent der Sozialausgaben in der Welt verantwortlich. Ein sehr gut ausgebauter Wohlfahrtsstaat mag für viele Menschen erstrebenswert sein. Aber man muss ihn sich auch leisten können. (...)

Warnungen, die es damals gab, wurden hochmütig ignoriert, doch im Nachhinein bleibt unbestreitbar: Die Idee, von Kernkraft und Kohle Abschied zu nehmen und die Energiesicherheit in Zeiten eines zunehmenden, aber kurzfristig schwankenden Anteils von Erneuerbaren auf russisches Gas zu gründen, glich eher einer Wette als

einer Strategie. Die Wette ging verloren, und die Kosten sind für Deutschland mit im internationalen Vergleich hohen Energiekosten bitter und wirtschaftlich folgenreich. (...)

Die Ursachen für die lange Ignoranz gegenüber dem allmählichen Niedergang mögen mannigfaltig sein. Mehr Geld für zusätzliche öffentliche Investitionen hätte in den Zehnerjahren trotz der Schuldenbremse zur Verfügung gestanden, sofern die Regierungen auf den weiteren Ausbau des Sozialstaats verzichtet hätten. Dem standen jedoch Erkenntnisse der politischen Ökonomie entgegen: In einer alternden Gesellschaft äußert der Medianwähler eine größere Präferenz für Statuserhalt und den Empfang zusätzlicher Transfers als für Investitionen in eine (ferne) Zukunft. Veränderung gilt zuerst als Bedrohung, nicht als Chance. Für viele Menschen gehört Angst zum ständigen Lebensbegleiter. (...)

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich derweil erheblich zulasten Deutschlands (und Europas) verändert. „Dekarbonisierung, Digitalisierung, demographischer Wandel und wohl auch der stärkere Wettbewerb mit Unternehmen aus China haben strukturelle Anpassungsprozesse ausgelöst, die die Wachstumsperspektiven der deutschen Wirtschaft dämpfen“, heißt es in der jüngsten Gemeinschaftsdiagnose führender Wirtschaftsforschungsinstitute. (...)

Die wichtigste Bedrohung für den wirtschaftlichen Wohlstand Deutschlands befindet sich, durch die Demographie bedingt, auf dem Arbeitsmarkt. Internationale Statistiken legen nahe, dass in Deutschland mehr gearbeitet werden müsste. Dem steht die Demographie entgegen, da nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft in den kommenden zwölf Jahren 19,5 Millionen ältere Menschen aus dem Arbeitsleben in den Ruhestand wechseln werden. Im selben Zeitraum dürften nur 12,5 Millionen jüngere Menschen in den Arbeitsmarkt eintreten. Das Institut warnt vor „verschärften Verteilungskonflikten“ zwischen Jung und Alt.

Der aus der Demographie entstehende Rückgang an geleisteter Arbeit ließe sich zum Teil durch eine stärkere Mobilisierung von in Deutschland lebenden Personen erreichen. Heute nicht arbeitende Menschen könnten eine Arbeit suchen, und Menschen, die Teilzeit arbeiten, könnten ihre Arbeitszeit aufstocken. Die Debatte um das Bürgergeld verdeutlicht die Verrückung von Maßstäben: Auch früher galt es als selbstverständlich, in Not befindlichen Menschen zu helfen. Aber es galt auch als selbstverständlich, dass sich Arbeit gegenüber Nichtbeschäftigung lohnen muss. (...)

Eine heimische Mobilisierung wird nicht reichen, um das Arbeitskräftedefizit zu schließen. Es bedarf einer kontrollierten Migration in den Arbeitsmarkt.

(...) „Die Zeiten, in denen die Globalisierung Handel und Wachstum beflügelte, könnten vorbei sein“, warnt Isabel Schnabel vom Direktorium der Europäischen Zentralbank in einem Gastbeitrag in der F.A.Z. „Da europäische Unternehmen stärker in globale Wertschöpfungsketten eingebunden sind als viele ihrer Wettbewerber, dürfte die Fragmentierung den Euroraum mehr beeinträchtigen als andere.“ Für die deutsche Politik bleibt es vordringlich, für Freihandel und gegen Protektionismus einzutreten.

(...) Es hat für Regierungen keinen Sinn, auf Veränderungen unsystematisch mit Subventionen für Unternehmen aus alten Industrien ([Kreuzfahrtschiffe](#)) und neuen Industrien (Chips, Wasserstoffwirtschaft) zu reagieren, weil der Staat die künftigen Gewinner nicht kennt. (...)

Stattdessen bedarf es besserer politischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen für eine freie Entfaltung wirtschaftlicher Tätigkeit. Nur sie kann eine allmähliche Modernisierung im Marktprozess erreichen, der jeder staatlichen Planung überlegen bleibt. Das hat die Geschichte hinreichend bewiesen. Deutschland benötigt mehr Vertrauen in die Soziale Marktwirtschaft und weniger Vertrauen in die lenkende Hand des Staates.

Die scheinbar einfache Antwort der unbeweglichen Gesellschaft und ihrer Politiker lautet jedoch weiterhin: Wirtschaftliche Probleme müssen mit Staatsgeld zugeschüttet werden, obgleich sich zahlreiche Blockaden gar nicht mit Geld beseitigen ließen. Sicherlich wird die Finanzierung von Infrastruktur, Bildung, Verteidigung, Digitalisierung und Klimaschutz viel Geld kosten. Doch ist hier überall der Staat gefordert? Es wäre, abgesehen von der Verteidigung als reiner Staatsaufgabe, sinnvoller, für möglichst viele Projekte das reichlich vorhandene private Kapital zu umwerben.

Eine Legende besagt, die [Schuldenbremse](#) verhindere die notwendige Finanzierung des Staates. Sie verhindert heute keineswegs Staatsverschuldung. Nach der Gemeinschaftsdiagnose der Forschungsinstitute dürfte die deutsche Neuverschuldung in den Jahren 2024 und 2025 jeweils rund zwei Prozent der Wirtschaftsleistung ausmachen. Zusammen wären dies mehr als 100 Milliarden Euro.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/mehr-wachstum-wie-deutschlands-wirtschaft-wieder-aufholen-kann-110113953.html>

L'Express, 26 novembre, entretien, article payant

"Notre situation est plus inquiétante que celle de la France" : le constat sans appel d'un économiste allemand

Economie. Croissance au point mort, vague de plans sociaux, crise politique majeure. Et si l'Allemagne était le maillon faible de l'Europe ? Le président du think tank ZEW de Mannheim, Achim Wambach, en est convaincu.



En limogeant le 6 novembre 2024 son ministre des Finances, le chancelier allemand Olaf Scholz a acté l'explosion de la coalition gouvernementale.
[afp.com/Daniel RAMALHO](https://www.afp.com/Daniel RAMALHO)

Extraits :

(...) Et si l'Allemagne était le vrai maillon faible de l'Europe? Une thèse défendue par l'un des plus influents économistes allemands, le professeur Achim Wambach, président du think tank ZEW à Mannheim.

L'Express : L'Allemagne et la France traversent une crise politique et économique mais les ressemblances s'arrêtent là. Selon vous, lequel de ces deux pays pourrait être qualifié "d'homme malade de l'Europe"?

Achim Wambach: Sur un strict plan économique, la situation de l'Allemagne est franchement plus inquiétante que celle de la France. Car c'est le modèle même du pays qui est en danger. Sur les deux dernières années, la croissance allemande a été proche de zéro, la production industrielle a chuté de 18 %, l'activité des constructeurs automobiles a, elle, dégringolé de 25 %. L'investissement industriel est au point mort. Si vous regardez la France, le bilan est nettement meilleur. L'activité a crû, le chômage a reculé, l'investissement direct étranger a nettement progressé, la création de start-up est très dynamique et Paris est devenu un hub pour les start-up européennes.

Même si les incertitudes politiques pèsent actuellement sur le climat global, l'attractivité de la France s'est indéniablement améliorée ces dernières années. Les réformes Macron ont porté leurs fruits. Notamment la baisse du taux de l'impôt sur les sociétés, qui est désormais plus bas qu'en Allemagne. Très souvent je dis à mes collègues allemands : "Regardez ce qu'a fait la France, c'est un exemple à suivre!" L'Allemagne a de très sérieuses difficultés structurelles auxquels il faut urgemment s'attaquer.

Mais vous omettez la situation inquiétante des finances publiques françaises?

Évidemment, c'est un très gros problème. Et la France doit absolument s'y attaquer. Mais le chemin à suivre n'est pas si insurmontable. (...)

L'origine de la crise politique en Allemagne est budgétaire, le ministre des Finances Christian Lindner refusant de desserrer le frein à l'endettement. Est-ce une erreur selon vous?

Je pense qu'il a d'abord agi par pur calcul politique, en pensant qu'il obtiendra davantage de votes lors des prochaines élections s'il continue de défendre des règles budgétaires très strictes. Pour revenir aux maux dont souffre l'Allemagne, le premier d'entre eux est le manque criant d'investissements dans les infrastructures. Nous avons besoin de davantage d'argent public. *Mais en même temps, je suis un ardent défenseur du frein à l'endettement qui est inscrit dans la Constitution. Cette règle mise en place en 2009, en pleine crise financière, explique non seulement notre situation budgétaire très saine mais également la solidité et la résilience de l'euro, malgré toutes les tempêtes de ces dernières années.*

Investir davantage dans les infrastructures sans violer la règle du frein à l'endettement, n'est-ce pas la quadrature du cercle?

Les temps ont changé, de nouvelles menaces sont apparues et l'Allemagne - je le répète - doit investir davantage, dans les écoles, les routes, les réseaux télécoms, mais aussi les connexions électriques et les réseaux hydrogènes pour changer radicalement notre modèle énergétique encore beaucoup trop dépendant du gaz. Le tout, sans jeter aux oubliettes notre règle d'or budgétaire. Nous devons faire la différence entre les dépenses d'investissement, qui structurent l'avenir, et les dépenses de fonctionnement. L'environnement des taux a, lui aussi, changé : la période où l'argent était gratuit est terminée et les taux d'intérêt sont désormais supérieurs au taux de croissance. Dans ce contexte, la dette peut s'emballer assez vite. Je propose donc la création d'un large fonds d'investissement public pour les infrastructures, doté de 100 à 400 milliards d'euros, qui sera abondé par de la dette. Mais une dette fléchée. Il faudra pour cela l'accord des deux tiers des parlementaires au Bundestag. (...)

L'industrie automobile souffre, à l'image de Volkswagen qui a annoncé un vaste plan de suppression de postes. Soutenez-vous le report de la date de 2035 pour l'interdiction des ventes de véhicules thermiques neufs en Europe?

Oui! Car à partir de 2027, l'Europe va se doter d'un nouveau système de quotas d'émission de carbone pour le transport routier et le bâtiment. Sans rentrer dans les détails, le prix de la tonne de CO2 va sensiblement augmenter. D'après nos estimations, il pourrait atteindre à terme 200 euros! Ce qui veut dire que les prix de l'essence pourraient progresser de près de 60 centimes d'euros par litre. C'est considérable. Ce signal prix sera suffisamment important pour inciter naturellement les automobilistes à basculer vers des véhicules moins polluants, et diminuer ainsi leur facture. La demande fera donc l'offre! Dans ce contexte, nous n'avons pas besoin d'interdire la vente des véhicules thermiques dès 2035 car les constructeurs vont s'adapter aux nouvelles conditions de marché. (...)

Le rapport Draghi a pointé la sous-compétitivité de l'Europe par rapport aux Etats-Unis. Parmi les nombreuses préconisations, l'une d'elles porte sur un nouveau grand emprunt européen. Est-ce, selon vous, la bonne réponse?

L'Europe a effectivement beaucoup perdu en compétitivité par rapport aux Etats-Unis. Beaucoup ont souligné l'effet de l'Inflation Reduction Act lancé par Joe Biden. Mais cette perte de compétitivité est bien antérieure. Je pense que l'excès de régulation en Europe a beaucoup joué. Un exemple : dans l'économie digitale, nous avons dénombré 60 normes dans l'Union quand il n'y en a quasiment aucune aux Etats-Unis. En protégeant trop, nous

détruisons du business. L'Europe retrouvera aussi de la compétitivité en développant un marché unique des capitaux, en mettant l'accent sur l'éducation, en signant des accords de libre-échange. Si on ne réfléchit qu'à un nouveau grand emprunt, on oublie tout le reste. Simplifions d'abord, avant de songer à emprunter.

<https://www.lexpress.fr/economie/politique-economique/notre-situation-est-plus-inquietante-que-celle-de-la-france-le-constat-sans-appel-dun-economiste-SNECZPHBEZGZNBVKSBZQMJGVTM/>

New York Times, 26 novembre, article payant

Steel Maker ThyssenKrupp to Slash 11,000 Jobs in Germany

The venerable steel producer, which has been struggling against high energy prices at home and growing competition from abroad, is the latest company in Europe to cut its work force.



ThyssenKrupp has been struggling for years to decarbonize its steel production, as the price of powering its existing coking plants has soared. Felix Schmitt for The New York Times

Extraits :

ThyssenKrupp, the largest steel maker in [Germany](#), said Monday that it would eliminate up to 11,000 jobs by 2030, a decision that comes as the country struggled to overcome economic weakness that has hindered growth for nearly two years.

The overhaul is aimed at returning ThyssenKrupp to profitability in the face of pressure from Asian competitors and high energy prices. Compounding the challenges, President-elect Donald J. Trump has threatened to impose tariffs on all goods imported to the United States. ThyssenKrupp was among those hurt by the [tariffs Mr. Trump imposed on steel and aluminum](#) during his first term in office.

ThyssenKrupp said that it would reduce the amount of steel it produced each year down to no more than 10 million U.S. tons, from the current level, 12.6 million U.S. tons, which would allow it to eliminate 5,000 jobs.

Another 6,000 jobs will be cut through the sale of business activities or turning to external providers, the company said without elaborating. (...)

Germany, Europe's largest economy, has not had significant growth in the past two years. On Friday, the economy recorded 0.1 percent growth from July to September, but it was forecast to contract over the entire year. Economists do not expect to see a return to growth in 2025, unless the government can make significant changes quickly.

Dozens of companies have announced plans over the past few months to reduce their work forces in Germany. On Friday, the auto supplier Bosch said it would cut 5,500 jobs beginning in 2027. Ford Motor said Wednesday it would eliminate 4,000 jobs in Europe, primarily in Germany.

Workers at Volkswagen, Germany's biggest automaker, are planning to begin staging warning strikes in the coming days, as they fight management plans to reduce their numbers and close up to three of the company's 10 factories in Germany. In October, Volkswagen reported a 42 percent drop in quarterly profit and warned of an "urgent need" to cut costs amid growing competition from Chinese automakers.

<https://www.nytimes.com/2024/11/25/business/thyssenkrupp-job-cuts-germany.html>

New York Times, 25 novembre, article payant

Why Germany's Economy, Once a Leader in Europe, Is Now in Crisis

The country is facing a second year of zero growth, with industry leaders gloomy and worried about potential tariffs from President-elect Donald Trump.



A demonstration outside a Volkswagen plant in Wolfsburg, Germany. The company is threatening to close up to three of its 10 German factories as part of restructuring needed to return the brand to profitability. Ronny Hartmann/Agence France-Presse — Getty Images

Extraits :

As Germans prepare for a snap election after the collapse of a fragile government coalition, one issue at the top of voters' minds will be how the new government would revive the country's once powerful economy at a time when energy prices are high and companies are cutting jobs.

Germany, Europe's largest economy, has not seen significant growth in the past two years. On Friday, the economy recorded 0.1 percent growth from July to September, but it is forecast to contract over the entire year. And economists do not expect to see a return to growth in 2025, unless a new government can make significant changes quickly. (...)

High energy prices, a complex bureaucracy, aging public infrastructure and geopolitical developments have hurt Germany's export industry. Political paralysis under the previous government exacerbated the situation. (...)

But economists warn that this will require changes to tax and welfare policies, as well as deregulation and investment in infrastructure. "Without major policy changes, the German economy's long-run growth potential is extremely limited," said Salomon Fiedler, an economist at Berenberg, a private bank. (...)

After losing natural gas from Russia following its invasion of Ukraine in 2022, Mr. Scholz's government quickly pivoted to importing liquefied natural gas, which has kept homes warm and reserves full, but also has resulted in a 40 percent jump in prices from the year before. Nevertheless, the government went ahead with plans to shut down the country's last nuclear reactor.

Analysts point out that such zigzag strategies make it difficult for business leaders to plan investments or predict costs. That frustration has translated into record levels of pessimism among Germany's industrial leaders, according to a survey by the [Ifo Institute in Munich](#).

“There was no clear line from politicians and therefore great uncertainty,” said Stefan Sauer, an economic researcher who worked on the report. “That’s probably one of the main reasons the mood is so bad and why competitiveness is suffering as a result.”

At the heart of Germany's economic problems lies its once formidable industrial sector, which is expected to see production fall 3 percent in 2024 for the third year in a row, according to data compiled by the German industrial association BDI.

Faced with higher energy prices, environmental and digital services regulation and growing competition from China, companies that once dominated sectors from automotive to machinery and steel now find themselves needing to cut costs and restructure. (...)

Beyond the industrial giants, the German economy also depends on innovation and expertise. But in an increasingly digital world, Germany is lacking new start-ups that will help drive the next generation of growth. (...)

Germany, the world's third-largest exporting nation, sells cars, chemicals and machines around the world. But all three sectors are suffering, as geopolitics and supply chain shifts in recent years have disrupted global trade. (...)

Regardless of how Mr. Trump's economic policies play out, economists do not expect them to benefit Germany.

“Whether it's the prospects of tariffs or U.S. tax cuts and deregulation indirectly undermining German competitiveness, it's hard to see how U.S. economic policies will not be negative for the German economy,” said Carsten Brzeski, an economist with ING Bank.

<https://www.nytimes.com/2024/11/22/business/germany-economy-budget-elections.html>

Le Monde, 25 novembre, [libre accès](#)

En Allemagne, le spectre du déclin économique

La mondialisation et le parapluie sécuritaire américain, sur lesquels est fondé le modèle allemand depuis la réunification, en 1990, sont remis en question. Le pays, moteur de l'Europe, traverse aujourd'hui de fortes turbulences économiques et politiques qui raniment de profondes angoisses identitaires.



Extraits :

« Hubris », « arrogance », « certitudes ». C'est ainsi que, au cours de l'automne, on parle de Volkswagen, à Wolfsburg, cette ville créée tout spécialement pour accueillir les premières usines et les salariés du célèbre constructeur allemand, en 1938, entre Berlin et Hanovre, dans le Land de Basse-Saxe (nord-ouest). Cette cité de 126 000 habitants, unique en son genre, abrite encore la plus vaste usine automobile du monde, dont elle dépend presque intégralement puisque la moitié de la population y travaille. Au point que Wolfsburg est parfois surnommée « *Autostadt* », « la ville de la voiture ».

Avec ses quatre immenses cheminées de brique rouge surplombant fièrement le Mittelkanal, ses milliers de véhicules alignés sur le parking, ses musées, ses rues et ses boutiques de produits dérivés frappés du macaron bleu « VW », le site a pour l'instant été préservé des fermetures et licenciements prévus dans d'autres usines du pays. Wolfsburg demeure la ville la plus prospère d'Allemagne, celle où les salaires sont les plus élevés du pays : 46 euros de l'heure en moyenne. Une vitrine du « made in Germany », ce label synonyme de qualité de fabrication et de bons salaires. Mais l'inquiétude est palpable.

Le constructeur, premier employeur industriel allemand, a raté le tournant de la voiture électrique et envisage de fermer trois usines outre-Rhin, une première dans son histoire. (...)

Tous les ouvriers le savent : il ne s'agit pas seulement de l'usine. Volkswagen, c'est une « *Allemagne miniature*, décrit Dirk Wagner, l'aumônier de Wolfsburg, qui reçoit les salariés du constructeur. *C'est le symbole du miracle économique de l'Allemagne d'après-guerre* ». Et de ses rêves de puissance et de grandeur, d'hier et d'aujourd'hui. « *Volkswagen est un substitut d'identité pour les Allemands*, explique le sociologue Stephan Grünewald, directeur de l'institut d'opinion Rheingold. *Après la guerre, nous avons cherché des symboles nationaux à célébrer : le deutschemark, l'équipe nationale de football et Volkswagen. C'est effrayant pour la société allemande qu'un tel symbole soit abîmé.* » (...)

L'Allemagne conserve encore une base industrielle à faire pâlir d'envie l'Hexagone, qui désespère de faire revenir les usines sur son territoire depuis le Covid. La situation allemande n'en est pas moins préoccupante. « *Nous n'avons pas seulement affaire à une crise conjoncturelle, mais à une crise structurelle persistante sur le site allemand* », a averti Martin Wansleben, président de la Fédération des chambres de commerce et d'industrie allemandes, fin octobre. Un décrochage qui réveille des peurs historiques, dont celle du chômage de masse et de la désindustrialisation – la plus profonde, et la plus dangereuse politiquement. (...)

« *Dans le cercle des sept plus grands pays industrialisés occidentaux, l'Allemagne est la lanterne rouge en matière de croissance, et, dans l'Union européenne, la croissance moyenne est supérieure à celle de*

l'Allemagne », se désolait le quotidien munichoïse *Süddeutsche Zeitung*, dans un éditorial daté du 10 octobre. (...)

La référence à la crise des années 1990, lorsque le pays était confronté aux affres de la réunification, est omniprésente. « *L'Allemagne est-elle de nouveau l'homme malade de l'Europe ?* », [s'interrogeait l'hebdomadaire britannique *The Economist*, à l'été 2023](#), près de vingt-cinq ans après une couverture similaire. (...)

L'impression de fragilité est exacerbée par la situation politique. Le 6 novembre, la [coalition du chancelier social-démocrate, Olaf Scholz \(SPD\), a fini par éclater après des mois de tensions](#), provoquant la convocation d'élections législatives anticipées, le 23 février 2025. (...)

L'Allemagne, troisième économie mondiale, se trouve ainsi sans gouvernement au moment où arrive au pouvoir, aux Etats-Unis, un président qui promet de bousculer les règles du commerce mondial sur lequel est assise la richesse allemande, mais remet aussi en question le lien transatlantique dont Berlin dépend tant pour sa sécurité, alors que la guerre est aux portes de l'Europe, que pour sa prospérité. Car c'est bien le « parapluie » américain qui, en autorisant l'Allemagne à économiser sur les dépenses militaires, lui a permis de financer un généreux Etat social. « *La protection américaine a constitué l'épine dorsale de la prospérité allemande*, estime Moritz Schularick, président de l'Institut pour l'économie mondiale de Kiel. *C'est un dividende de la paix qui équivaut à 2 % du produit intérieur brut, et qui a permis au pays de ne pas se poser de questions.* » (...)

Le sacro-saint « *frein à la dette* », une règle budgétaire à valeur constitutionnelle, qui corsete l'Etat et les Länder, restreint de fait considérablement le recours à l'emprunt, privilégié pour les investissements de long terme, susceptibles de créer de la richesse. L'Allemagne lui doit une situation de finances publiques bien plus saine que celle de la France, qui affiche un ratio d'endettement deux fois plus élevé. Mais cette déclinaison budgétaire de la figure populaire de la « femme au foyer souabe » – personnage de la mère de famille économe, ancré dans la culture allemande, auquel Angela Merkel a souvent été identifiée – ne fait pas grand sens à l'échelle d'un Etat. (...)

« *L'Allemagne n'est ni un homme malade, ni une réédition de Weimar* », tempérait l'ancien ministre des finances social-démocrate Peer Steinbrück, dans un entretien au *Tagesspiegel*, le 15 octobre, relevant d'« éternelles jérémiades » et un « manque de pragmatisme ». « *Plus de 90 % de la population mondiale échangerait ses problèmes avec les nôtres* », rappelait-il, déplorant toutefois l'absence de débat politique sur la pérennité du modèle allemand. Il ne faut pas sous-estimer la capacité de l'Allemagne à se remettre sur pied, insistent certains observateurs. Elle en a, par le passé, souvent fait la démonstration. « *C'est impossible d'imaginer l'Allemagne sans Volkswagen*, admet Sabine, sur le pas de sa porte, à Wolfsburg. *Je ne veux pas l'imaginer. Ils s'en sont toujours sortis, il faut qu'ils s'en sortent de nouveau. De toute façon, on n'a pas le choix.* »

https://www.lemonde.fr/international/article/2024/11/24/en-allemande-le-spectre-du-declin_6411337_3210.html

Frankfurter Allgemeine Zeitung, tribune, 23 novembre, article payant

Wie es um unser Land steht: Kein Grund zur Panik um die deutsche Wirtschaft!

Wir sind nicht auf der Titanic und auch nicht in der DDR. Aber wir brauchen eine neue Wirtschafts- und Sozialpolitik. Eine Erwiderung auf den Befund von Werner Plumpe über den Zustand der deutschen Wirtschaft.



Extraits :

Am 11. November erschien in der F.A.Z. ein beunruhigender Artikel des pensionierten Frankfurter Wirtschaftshistorikers Werner Plumpe mit dem Titel [Die gekaufte Zeit ist abgelaufen](#); die derzeitige Lage in Deutschland erinnere an die späte [DDR](#), heißt es im Vorspann. (...)

Trotz aller aktuellen Probleme der Bundesrepublik ist der Vergleich mit der untergegangenen DDR für die Diagnose der Gegenwart wenig hilfreich. Die Bundesrepublik ist weit von einer Überschuldung entfernt. Sie gehört zu den wenigen Ländern der Welt mit einem AAA-Rating und rangiert damit knapp vor den USA und deutlich vor den meisten europäischen Staaten und erst recht weit vor [Japan](#). Der Schuldenstand, der Anteil der öffentlichen Schulden am Bruttoinlandsprodukt (BIP), sank nach dem coronabedingten Höchststand und lag 2023 nur noch knapp über dem Maastrichtkriterium von 60 Prozent des BIP. Das ist nicht ideal, aber kein Grund zur Panik.

Der Rückgang des Produktivitätswachstums alarmiert auf den ersten Blick. Er ist aber ein allgemeines Phänomen westlicher Industriestaaten. Er hat auch mit der Zunahme der Beschäftigung in Dienstleistungssektoren mit niedriger Produktivität zu tun. Dieser Struktureffekt egalisiert die produktivitätssteigernden Effekte der Digitalisierung, bei der die Bundesrepublik allerdings Nachzügler ist. Auch die nicht zu bestreitende gesamtwirtschaftliche Investitionsschwäche schlägt sich in den mauen Produktivitätszahlen nieder. Der Vergleich mit OECD-Durchschnitten ist aber nur bedingt aussagekräftig, da dort die Werte vieler sich entwickelnder Volkswirtschaften eingehen, die Erstinvestitionen in Bereichen tätigen, welche in Deutschland schon vorhanden sind. (...)

Untergangsnarrative haben jedoch schon länger Konjunktur, und die Standortdebatten schwelgen regelmäßig in düsteren Szenarien. Der Historiker [Arnulf Baring](#) meinte schon 1997 „das Beben des Bodens“ zu spüren, das die Zukunft Deutschlands gefährde. Er diagnostizierte eine nachlassende Wirtschaftskraft, einen schrumpfenden Mittelstand, steigende Arbeitslosigkeit und eine Überschuldung des Staates. Wir müssten also heute schon längst am Ende sein. Der massenwirksamste Untergangsapostel war 2010 der damalige Bundesbankvorstand Thilo Sarrazin. Sein Niedergangsepos „Deutschland schafft sich ab“ wurde zu einem der meistverkauften Sachbücher seit 1945. Es gibt wohl so etwas wie eine „German Angst“ oder eine „Lust am Untergang“ (Friedrich Sieburg), die den Blick für die Realität vernebelt.

Es sollte hier aber keineswegs der Eindruck entstehen, dass alle Sorgen unbegründet seien und man selbstzufrieden in die Zukunft blicken könne. Plumpe ist insofern zuzustimmen, als es aktuell hochbrisante Herausforderungen gibt, auf die entschieden und zeitnah zu reagieren ist. Möglicherweise würde dabei aber ein gewisser Optimismus nicht schaden. Zu den gravierenden Fehlentwicklungen zählt erstens der aufgeblähte Staat. (...)

Zweitens besteht eine notorische Investitionsschwäche, die unter anderem auch eine Folge der Überregulierung ist. Es fehlt daneben an einer international wettbewerbsfähigen Steuer- und Abgabenhöhe, an einer produktivitätsorientierten Lohnfindung und an Wagniskapital, um die großen Zukunftsaufgaben wie die Digitalisierung, die Ertüchtigung der Bundeswehr sowie die Energie- und Verkehrswenden zu bewältigen. Der Staat wies in den 2010er-Jahren zum Teil negative Nettoinvestitionen auf. Es begann der schleichende Verfall der Infrastruktur. Der vielfach angekündigte Abbau der Subventionen fand nicht statt. (...)

Drittens hat sich der Sozialstaat in ein gefräßiges Monstrum entwickelt, dessen Appetit ständig wächst. Er verschlingt schon jetzt auf Bundesebene bei Einbeziehung aller Ministerien über 50 Prozent des Haushaltes. Die Kosten des Sozialsystems betragen etwa das Zehnfache aller Investitionen der öffentlichen Hände. Der heute real existierende Sozialstaat ist schon aus demographischen Gründen langfristig unhaltbar. Seine Kostenexpansion ist gleichsam auf Autopilot gestellt. Der Bedarf an Zuschüssen der Sozialkassen aus dem Haushalt wächst ständig. Die Verlockung, über neue soziale Wohltaten Wählerstimmen gleichsam zu kaufen, besteht fort.

Der Sozialstaat hat sich partiell von einem System für bedürftige Menschen in Not zu einer allgemeinen Alimentierungsagentur entwickelt, die auch gut situierten Bürgern Leistungen auszahlt. Die Pflegeversicherung wird zuweilen als „Erbenschutzversicherung“ verspottet, da sie selbst Millionäre entlastet. Das Bürgergeld setzt im Zusammenspiel mit anderen großzügigen und zeitlich unbegrenzten Leistungen arbeitsfähigen Menschen starke Anreize, offene Stellen auszuschlagen. Der grassierende Sozialbetrug wird nicht effektiv bekämpft. Der entschiedene Rückbau des Sozialstaates ist politisch heikel, aber unvermeidbar. (...)

Viertens benötigte das Land eine Migrationspolitik, die diesen Namen verdient. Es sind in großen Zahlen geeignete Arbeitskräfte im Ausland anzuwerben und Flüchtlinge schneller zu schulen und zu integrieren. Integrationsunwillige Zuwanderer sollten von Sozialleistungen ausgeschlossen und kriminelle schnell abgeschoben werden. Diese Minderheit erschwert die Eingliederung der Mehrheit gutwilliger Migranten und bietet Rechtspopulisten ein gefundenes Fressen. Ohne eine massive Einwanderung werden weder die Probleme des Arbeitsmarktes noch der Sozialkassen auch nur annähernd zu lösen sein. (...)

Fünftens schließlich fehlt eine klare, langfristig orientierte Wirtschafts- und Sozialpolitik. Merkel und ihr sozialdemokratischer Wiedergänger Scholz haben sie nicht betrieben, sondern den Bürgern ganz opportunistisch vermittelt, dass alles so weitergehe wie bisher und keine einschneidenden Veränderungen zu befürchten ständen. Rücksichten auf Koalitionspartner und das ständige Schielen auf Meinungsumfragen brachten einen faulen Kompromiss nach dem anderen hervor. In der Summe ging Bestandsschutz stets vor Zukunftssicherung. (...)

Hartmut Berghoff ist der Direktor des Instituts für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Universität Göttingen und leitete von 2008 bis 2015 das Deutsche Historische Institut in Washington.

<https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/debatten/kein-grund-zur-panik-um-die-deutsche-wirtschaft-antwort-auf-werner-plumpe-110123521.html>

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 22 novembre, article payant

Deutschlands Wirtschaftskrise: „Wir Geisterfahrer“

Gastbeitrag von Hans-Werner Sinn: Die jetzige Krise der deutschen Industrie ist noch schlimmer als die Misere, die Schröder einst mit seiner Agenda 2010 bewältigte. Deutschland steht an einem historischen Wendepunkt. Seine Existenz als globale Wirtschaftsnation ist in Gefahr.



Extrajts :

(...) Zentrale Brandherde liegen in der Automobil- und in der Chemieindustrie. Bei den [Autos](#) lag der Produktionsrückgang von 2018, dem Jahr der dramatischen Verschärfung der Flottenverbrauchswerte, bis jetzt bei 17 Prozent. In der Chemie betrug er in der gleichen Zeitspanne 15 Prozent, die gesamte Industrieproduktion schrumpfte um 13 Prozent. Viele andere Sektoren, so die Pharmaindustrie, die Elektrotechnik und der Maschinenbau, sind ebenfalls massiv betroffen. Die viel beschworene Deindustrialisierung ist kein Horrorszenarium der Zukunft, sondern seit sieben Jahren im Gange.

Was sind die Ursachen? Natürlich gehört die kriegsbedingte Durchbrechung der Handelsketten mit dem Rohstoff- und Energielieferanten Russland zu den Erklärungen. Die demographischen Verwerfungen aufgrund der Kinderarmut der Deutschen sind ebenfalls wichtige Treiber. Die Babyboomer, die heute sechzig Jahre alt sind, werden bald Arbeitsleistungen und Renten von Kindern verlangen, die sie nicht haben. Das Schulsystem ist außerstande, im internationalen Wettbewerb der Pisa-Tests zu bestehen. Der überbordende Sozialstaat kostet nicht nur viel Geld, sondern betätigt sich auf dem Arbeitsmarkt als mächtiger Konkurrent der privaten Wirtschaft. All dies bildet ein explosives Gemisch, das zur Erklärung der deutschen Krise beiträgt und dringenden Politikbedarf signalisiert.

Die wichtigste Erklärung liegt aber wohl doch auf dem Energiesektor, speziell der Klimapolitik. Unter dem Druck von EU-Verordnungen und EU-Direktiven, aber auch durch eigenen Entscheid hat sich Deutschland einem besonders ambitionierten Dirigismus verschrieben. Das ist die Giftliste: Ölheizungsverbot ab 2024; „Verbrenner-Aus“ 2035; Verschärfung der Flottenverbrauchsformel 2018; „Kohleaus“ bis 2038; Erdgasausstieg bis 2045; Planungen zum Rück- und Umbau der Gasnetze 2024; Energieeffizienzgesetz 2023; Atomausstieg 2023.

Kein Land der Erde folgt Deutschland bei seinem Atomausstieg. Wir sind der Geisterfahrer auf der Autobahn. Keiner hat etwas Ähnliches wie das Energieeffizienzgesetz, das eine Reduktion des Energieverbrauchs von 2008 bis 2045 um 45 Prozent verlangt, selbst wenn die gesamte Energie grün sein sollte. Nur Deutschland verordnet sich eine Deindustrialisierung.

Die deutsche Wirtschaftspolitik der vergangenen Jahre war nicht nur beispiellos, sondern auch utopisch. Warum, das sieht man unter anderem an den Vorgaben für den zeitlichen Ablauf der CO₂-Reduktion. Deutschland hat sich verpflichtet, seinen CO₂-Ausstoß über wohldefinierte Zwischenstufen bis 2045 gegenüber dem Jahr 1990 auf null zu reduzieren. Schaffen wir das, ist das realistisch? Leider nein.

Bislang, bis zum Jahr 2023, wurden schon 43 Prozent des hundertprozentigen Rückbauversprechens erfüllt. Das klingt beeindruckend, ist es aber nicht, denn die Ursachen lagen zunächst vor allem im Untergang der DDR-Industrie. Dann kam der Ausbau der grünen Energien. Seit 2018 trug die nun auch in Westdeutschland beginnende Deindustrialisierung zur Erfüllung der Vorgaben bei.

Es ist vollkommen unmöglich, in den bis 2045 noch verbleibenden zwanzig Jahren in die Gegend von null zu kommen, ohne alles kaputt zu machen. Was sind zwanzig Jahre? Ein Wimpernschlag der Geschichte. (...)

Noch im März 2023 sagte der Bundeskanzler: „Wegen der hohen Investitionen in den Klimaschutz wird Deutschland Wachstumsraten erzielen können wie tatsächlich in den 1950er- und 1960er-Jahren.“ Später sprach er vom „Wachstumsturbo“ und malte in schönsten Farben eine Wiederholung des Wirtschaftswunders an die Wand. Heute weiß jeder, welche absurde Fehleinschätzung seinen Aussagen zugrunde lag. Wie kann man durch Verbote und Gängelungen wirtschaftliches Wachstum erzeugen? Das ist genau das Gegenteil der Erhard'schen Rezeptur für das Wirtschaftswunder. (...)

Wie blindwütig die deutsche Politik voranschritt, sieht man daran, dass sie selbst noch während des Ukrainekrieges und nach der Zerstörung der deutsch-russischen Erdgasleitung weitere Kohlekraftwerke außer Betrieb nahm und die restlichen Atommeiler demolierte. (...)

Der grüne Strom braucht als Partner zwingend regelbaren konventionellen Strom zur Abdeckung der Dunkelflauten, und zwar unabhängig davon, wie viele Solarpaneele und Windräder installiert sind. Die doppelten Fixkosten für grüne und traditionelle Anlagen sind der Hauptgrund dafür, dass Deutschland so ziemlich die höchsten Strompreise der Welt hat. Es ist eben sehr schwierig, den grünen Flatterstrom, der aus Wind und Sonnenlicht gewonnen wird, auf der Zeitachse in jene Perioden zu verschieben, während der er gebraucht wird. Das gilt insbesondere für das Unterfangen, diesen Strom im Sommer einzusammeln und ihn während der winterlichen Dunkelflauten zur Verfügung zu stellen. Wirtschaftlich auch nur halbwegs tragfähige Möglichkeiten, die saisonalen Differenzen zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Strommarkt mit Speichern zu überbrücken, sind nicht in Sicht.

Ich möchte nicht missverstanden werden. Von der Notwendigkeit einer weltweiten Klimapolitik und dem Übergang zu CO₂-freien Energieformen bin ich überzeugt. Die Erderwärmung ist ein Faktum und die menschliche Ursache sehr wahrscheinlich. Doch muss die gewählte Politik auch machbar sein und die angestrebten Ziele erreichen, ohne alles abzuwürgen und die Bevölkerung auf die Palme zu bringen. (...)

Am schlimmsten für unser Land sind die Verbrennerverbote, denn sie treffen ins Herz unserer Industrie, und das ist nun mal die Automobilindustrie. Dabei geht es nicht nur um das Vollverbot im Jahr 2035, sondern auch um die irigen CO₂-Verordnungen der [EU](#), die Flottenverbrauchswerte definieren und dabei E-Autos mit einem CO₂-Ausstoß von null unterstellen, obwohl deren Auspuff nur ein bisschen weiter im Kohle- oder Gaskraftwerk liegt. Moralisch ist diese Schummelei der EU auch nicht besser als die Abschaltvorrichtungen der Autohersteller. (...)

Ähnlich zu beurteilen ist der Versuch, den Import von Rohöl in der Chemie und von Kohle bei der Stahlindustrie zurückzudrängen und stattdessen Wasserstofftechnologien zu erzwingen. Der Zwang zum Umstieg treibt die Produktion aus dem Land, weil niemand den Wasserstoff bezahlen wird, auch nicht der Steuerzahler.

Leider hilft das Verbot, fossile Brennstoffe zu importieren, nicht einmal dem Klima selbst. Der Grund liegt in dem Umstand, dass dieses Verbot nur die Nachfrage nach Öl auf den Weltmärkten reduziert und nicht an der Wurzel des Problems anpackt, nämlich bei der Extraktion der fossilen Lagerstätten. (...)

Viele sagen, Deutschland und die EU hätten nur einen kleinen Einfluss auf das Weltklima, weil ihre Verbrauchsanteile klein sind. Das ist leider nicht richtig. Tatsächlich haben sie, zumindest beim Erdöl, gar keinen Einfluss, weil die von den Europäern nicht mehr verbrannten Kohlenstoffmengen anderswohin geliefert und dort verbrannt werden. Was wir Europäer ohne eine weltweite Koordination unserer Handlungen durch Verbrenner- und Verwendungsverbote erreichen können, ist bestenfalls eine Preissenkung für Rohöl auf den

Weltmärkten. Doch führt eine solche Preissenkung dazu, dass andere Verbraucherländer den Klimaschutz unterlaufen, nicht aber dazu, dass die Förderländer dann weniger extrahieren. (...)

Das natürliche Experiment der Corona-Krise zeigt, dass zwar weltweit koordinierte Nachfrageeinschränkungen den CO₂-Ausstoß verringern können, etwa im Zuge eines wirksamen Klimaklubs, dass jedoch unilaterale Maßnahmen einzelner Länder oder Ländergruppen wie der EU vollkommen wirkungslos sind. Wer wo wie viel einspart, spielte außer in der Corona-Krise bislang keine Rolle für das Klima. Es spielte nur eine Rolle für die Frage, welche Länder ausgebremst und welche angeschoben wurden.

Der Versuch, einen wirklich umfassenden Klimaklub mit einem Emissionshandelssystem zu errichten, bleibt zwar löblich, doch wird er scheitern, solange sich die USA, China, Indien, Brasilien und mit ihnen viele andere aufstrebende Industrieländer einer messbaren Selbstbeschränkung versagen. Deshalb sollte Europa eine Kehrtwende vollziehen und sich vorläufig auf Maßnahmen konzentrieren, die auch im Alleingang sinnvoll sind.

Die Verbrennerverbote und CO₂-Verordnungen sind sofort zu kippen. (...) Kein Recht kann stark genug sein, einen solch massiven Schaden für unsere Volkswirtschaft zu erzwingen, insbesondere dann nicht, wenn es für das Klima rein gar nichts bringt.

Die neueren der abgeschalteten 17 deutschen Atomkraftwerke sollten schleunigst wieder in Betrieb genommen werden. Das dürfte mit überschaubaren Kosten möglich sein.

Sodann sollte sich Deutschland auch an der Entwicklung kleiner modularer und inhärent sicherer Reaktoren beteiligen, wie sie in vielen Ländern vorangetrieben wird. (...)

Vor allem sollten wir damit beginnen, das bei der Verbrennung entstehende CO₂ zu verflüssigen und in alte Lagerstätten von natürlichen Ressourcen und andere Kavernen unter dem Boden der Ozeane zu leiten. Der Wasserdruck hält das CO₂ flüssig; und da es schwerer als Wasser ist, kann man es dort dauerhaft lagern. (...)

Grundsätzlich würde es sich für den Klimaeffekt sogar lohnen, wenn Deutschland mehr statt weniger fossile Brennstoffe auf den Weltmärkten kaufen, verwerten und danach in Form von CO₂ sequestrieren würde. Das wäre nicht nur klimaneutral, sondern würde den CO₂-Ausstoß der Welt verringern, weil der Kohlenstoff anderen, weniger umweltbewussten Ländern entzogen und neutralisiert wird.

Dieses Programm klingt verwegen für jene, die mich missverstehen wollen. Es ist aber nicht verwegen. Verwegen ist nur eine Politik der unilateralen Nachfrageeinschränkungen bei fossilen Kohlenwasserstoffen, die die Angebotsseite der Märkte außer Acht lässt und nichts anderes bewirken kann, als unsere Industrien zu ruinieren.

Hans-Werner Sinn war bis 2016 Präsident des Ifo-Instituts in München. Der Artikel ist die gekürzte Rede, die Sinn anlässlich der Verleihung des 30. Deutschen Mittelstandspreises an ihn Anfang November gehalten hat.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/deutschlands-existenz-als-globale-wirtschaftsnation-in-gefahr-hans-werner-sinn-110123342.html>

The Economist, 21 novembre, article payant

The Germans don't do it better : Once dominant, Germany is now desperate

As an election looms its business model is breaking down

Extraits :

THE FINANCE ministry of the southern German state of Baden-Württemberg, home to giants like Bosch, Mercedes and zf Friedrichshafen, is not a bad spot from which to probe Germany's anxieties. The country is gripped by fears of deindustrialisation as it heads into an election that seems certain to throw its chancellor, Olaf Scholz, out of his job if his party does not dump him first. That ministry's occupant, Danyal Bayaz, frets that Germany has squandered the "["globalisation dividend"](#)" of the past 15 years, underfunding the public realm in an era of low interest rates. Now, facing an energy squeeze, growing competition from China and the

prospect of [Donald Trump's America](#) slapping 10-20% tariffs on imports, the country's business model, fears the minister, is "collapsing".

Mr Bayaz laments Germany's inability to get to grips with new tech, despite its strengths in basic research and engineering. He notes that Germany's last successful big startup was sap, a software firm, founded just as an intensely sideburned Franz Beckenbauer led the West German football team to victory in the 1972 European championships. Germany has over 60 times as many people as Estonia, but only 15 times as many "unicorns" (privately owned startups worth over \$1bn).

THE FINANCE ministry of the southern German state of Baden-Württemberg, home to giants like Bosch, Mercedes and zf Friedrichshafen, is not a bad spot from which to probe Germany's anxieties. The country is gripped by fears of deindustrialisation as it heads into an election that seems certain to throw its chancellor, Olaf Scholz, out of his job if his party does not dump him first. That ministry's occupant, Danyal Bayaz, frets that Germany has squandered the "[globalisation dividend](#)" of the past 15 years, underfunding the public realm in an era of low interest rates. Now, facing an energy squeeze, growing competition from China and the prospect of [Donald Trump's America](#) slapping 10-20% tariffs on imports, the country's business model, fears the minister, is "collapsing".

Mr Bayaz laments Germany's inability to get to grips with new tech, despite its strengths in basic research and engineering. He notes that Germany's last successful big startup was sap, a software firm, founded just as an intensely sideburned Franz Beckenbauer led the West German football team to victory in the 1972 European championships. Germany has over 60 times as many people as Estonia, but only 15 times as many "unicorns" (privately owned startups worth over \$1bn).

It is a familiar litany. German industry, especially its small and medium-sized *Mittelstand* firms, has focused on incremental innovation, leaving it unprepared for technological shocks like the advent of electric vehicles. Cosy links between business, banks and politicians bred complacency and resistance to reform. Dogmatic adherence to fiscal rules led to rusting bridges, decaying schools and delayed trains. Growth in foreign markets fattened Deutschland ag's profits (and treasury revenues) for a while, but that export-led model left Germany exposed when the winds of globalisation turned chill.

Now Germany, which last year replaced [Japan](#) as the world's third-largest economy, is reaping the harvest. It is difficult to discern any net growth in real gdp since before the pandemic. (...)

High energy prices, especially after Germany had to divest from Russian gas following Vladimir Putin's invasion of Ukraine in 2022, are a common grumble among firms in a country where manufacturing still accounts for 20% of gross value added. That remains almost twice the figure for France, even though industrial production peaked in 2018 and has since sagged more quickly than elsewhere in the eu (see chart 1), especially in energy-intensive sectors such as steelmaking. (...)

Other laments include a lack of skilled workers, as Germany ages, and layers of red tape, much of it emanating from Brussels, that the Ifo Institute in Munich reckons cost the economy €146bn (\$154bn) a year. One crucial development, according to Sander Tordoir of the Centre for European Reform (cer), a think-tank, is the changing relationship with China. In the 2000s and 2010s Germany was perfectly placed to satisfy Chinese appetites for its cars, chemicals and precision-engineered widgets: goods exports to China rose by 34% between 2015 and 2020, even as those to other countries fell. As recently as 2020 China was a net importer of cars but last year it became the world's largest exporter. Chinese firms are morphing from customers to competitors, coming to eat the lunch not only of the German auto industry but also of the *Mittelstand*. "The car story is emblematic, but it's also about machines and chemicals," says Mr Tordoir.

As Clemens Fuest of Ifo notes, China now accounts for just 6% of total German exports, around the same share as the neighbouring Netherlands. But the China story is not just about export dependence. (...)

As German exports to China have declined, America has partly stepped into the breach (see chart 2). Some firms have been able to exploit opportunities opened by America's decoupling from Chinese tech; others have grown fat on the subsidy bonanza triggered by the Inflation Reduction Act. But Mr Trump threatens all that.

Not only do tariffs loom—the Bundesbank thinks they could lop a percentage point off German gdp—but new American restrictions could hit German manufacturers that use Chinese inputs. They will also accelerate Chinese exporters’ hunt for alternative markets, including Europe.

German industry is split on China, notes a diplomat: although many *Mittelstand* companies, especially machinery firms, back the policy of “de-risking”, carmakers and conglomerates like basf are doubling down. Volkswagen and bmw are planning big new investments in Chinese production, as are car-parts firms like Continental. (...)

The deindustrialisation story can be more complicated than it looks. Losing manufacturing jobs cuts into Germany’s already sagging productivity. But gross value added in manufacturing has remained stable even as production has slumped. Some German manufacturers, in other words, may be making more valuable stuff while selling less of it. This “quality over quantity”, as Deutsche Bank puts it, suggests a future for German firms in high-end tech, including fancy cars. Germany retains an edge in green technology, including wind turbines and electrolysers.

But this can hardly compensate for losses elsewhere. Germany must get over its “industry fetish”, reckons Moritz Schularick of the Kiel Institute for the World Economy. Energy-intensive industries have not grown for two decades. The car sector has been shedding jobs for six years, and a reversal seems unlikely. “For years they had this belief that ‘We are the best’, and suddenly it’s over,” says an eu official. (...)

For some, a handier tool for juicing the economy would be to reform another piece of the German model that no longer seems fit for purpose: the debt brake, a peculiarity of the constitution that limits the federal government’s annual structural budget deficit to 0.35% of output. The debt brake is an artefact of a bygone age, says Max Krahe of Dezernat Zukunft, a Berlin-based research outfit, when Germany relied on other countries running deficits to stoke its economy. In a world where globalisation has stalled, that model no longer works.

Meanwhile Germany’s public-investment needs—one widely cited estimate puts them at €600bn over ten years—have become too big to ignore (see chart 3). Moreover, fresh funds will have to be found for defence: this year Germany at last reached the nato target of 2% of gdp, but only thanks to a special fund that will soon expire, and even more is likely to be needed to appease the incoming Trump administration.

For these reasons, there is a growing sense that the next coalition, probably led by Friedrich Merz, leader of the centre-right Christian Democrats, will be open to a modest reform of the debt brake. (...)

Thorsten Benner, who runs Berlin’s Global Public Policy Institute, says Germany has swung from the “facile optimism” of the Angela Merkel years to a “gloom trap” in which dysfunctional politics, the constraints of the debt brake, overbureaucratisation and public distrust reinforce one another. He hopes the next government can act as a “circuit-breaker”.

That does not seem forlorn. So despondent has the mood become that, in contrast even to six months ago, there is a growing sense that deep-seated change is unavoidable. That will form the backdrop to the next coalition agreement, which may see a “grand bargain” in which Mr Merz accepts debt-brake tweaks if his partners agree to tax cuts or welfare reform. But there would be a grim irony to parliamentary arithmetic thwarting change just as the stars align for it. ■

<https://www.economist.com/europe/2024/11/20/once-dominant-germany-is-now-desperate>

Wall Street Journal, 21 novembre, article payant

The Unusual Power of VW’s Union Boss Is Being Put to the Test

Daniela Cavallo faces the battle of her career as she fights what would be the first German factory closures in the automaker’s history



Daniela Cavallo has vowed to fight plans for a significant overhaul at Volkswagen. PHOTO: MORITZ FRANKENBERG/ZUMA PRESS

Extraits :

To hear [Volkswagen VOW3 -1.08%decrease; red down pointing triangle](#) union boss Daniela Cavallo tell it, the standard rules of capitalism shouldn't apply to the world's second-largest carmaker.

"Volkswagen is no normal company," she said in a September speech to thousands of workers.

Labor is unusually powerful at VW. Cavallo's explanation was historical: In the 1930s, the Nazis used union money to build the company's first factory in Wolfsburg, North Germany.

"Volkswagen doesn't just belong to shareholders. Volkswagen also belongs to us, the workforce," Cavallo said.

The 49-year-old has shot to prominence in recent weeks for her central role in negotiations over what could be a wide-reaching overhaul of the car company. VW has proposed wage cuts and raised the specter of [factory closures in Germany](#) for the first time in the company's history as it [battles a host of troubles](#).

Cavallo, who as head of VW's works council represents more than 680,000 employees and has a seat on the company's board, has vowed to fight plans for a major restructuring. (...)

The diminutive daughter of Italian "guest workers"—immigrants invited to fill labor shortages during Germany's postwar "economic miracle"—Cavallo only received German citizenship in 2021. In the male-dominated, doctorate-driven German business world, she didn't study at college, instead pursuing a professional training program at VW. (...)

At VW, Cavallo embodies the German tradition of *Mitbestimmung* or co-determination—the principle that rank-and-file employees help steer the companies where they work.

Large German companies are typically governed by supervisory boards split equally between representatives of workers and shareholders. These factions are jointly responsible for appointing the chief executive and other top managers, though the chairperson comes from the shareholder side and has a casting vote.

Labor's influence at VW is further enhanced by public ownership. The state of Lower Saxony owns just over 20% of the company's voting stock, and typically sides with workers. A special "VW law" requires a four-fifths majority vote for important shareholder resolutions, giving politicians a blocking minority.

Now the power of workers is being put to its toughest test in decades. The company is asking workers [to help shoulder the pain](#) amid a bumpy transition to electric vehicles, a shrunken home market in Europe and rising competition from lower-cost Chinese EVs.

VW has said significant changes are needed to boost the competitiveness of its core European operation, which it says has roughly two factories' worth of excess production capacity.

In response, Cavallo has taken a more combative tone, shedding her reputation as a pragmatist during rhetoric-filled speeches to big crowds. (...)

Cavallo last year agreed to a wide-ranging cost-saving program. But the mood soured after management said the business needed bigger cuts to withstand a deteriorating market. VW's net profit is forecast to fall by more than one-third this year. (...)

VW's management hasn't yet published detailed restructuring plans, beyond calling for a 10% general salary cut and other pay-related measures as part of the continuing wage negotiations.

How far the company can go depends in part on Lower Saxony. So far, Minister President Stephan Weil, who leads the state shareholding, hasn't come down clearly on Cavallo's side, as he did in her 2021 conflict with Diess.

"At the end of the day, a company needs to be competitive," he told a German talk show last month, underlining how some capitalist norms do apply to VW.

Union power at VW also rests on the same foundation as at any other big industrial company: the threat of strikes.

Workers downed tools this month at a small factory. Most of the company's German plants are governed by a labor agreement that bars strikes before the end of November. (...)

Cavallo has started to dangle the possibility of a mass walkout. (...) "I can only warn all board members and everyone at the top of the company: Don't mess with us."

<https://www.wsj.com/business/autos/the-unusual-power-of-vws-union-boss-is>

[FTD3SBENZNCYPGDIG3HTDAV7GQ/](#)

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 21 novembre, article payant

Wirtschaftskrise: Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit im freien Fall

Die Industrie verliert im Konkurrenzkampf so stark wie nie zuvor, warnt das Ifo-Institut. Nur durch ein Bündel von Maßnahmen könne eine „großflächige Abwanderung“ noch verhindert werden.

Extraits :

(...) Als Gründe für den Abwärtstrend nennen die Ökonomen einerseits die vergleichsweise hohen Energiepreise, andererseits „den hohen Bürokratieaufwand“, höhere Kosten bei Vorprodukten sowie steuerliche Belastungen. „Die Gründe verursachen höhere Produktionskosten des Standorts Deutschland als in vielen anderen Ländern“, bilanziert das Ifo. (...)

„Besonders negativ fällt die Bewertung auf den ausländischen Märkten aus. Außerhalb der EU stellt sich die Marktposition der deutschen Industrieunternehmen dabei am brenzligsten dar.“ Die Ifo-Analyse deckt sich mit internationalen Wettbewerbsrankings. In der renommierten Rangliste der Schweizer Hochschule IMD verliert Deutschland seit Jahren und ist auf Platz 24 zurückgefallen. (...)

„Die aktuellen Exportrückgänge sind das Ergebnis einer Kumulation erdrückender Faktoren. Eine global schwache Nachfrage, geopolitische Spannungen und Handelskonflikte treffen auf Zweifel an der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland“, sagte VDMA-Chefvolkswirt Ralph Wiechers.

Als Kurzfristmaßnahme rät das Ifo-Institut zu einer „zügigen Regierungsbildung nach Neuwahlen auf Bundesebene“, mittel- und langfristig müsse die Wettbewerbsfähigkeit durch eine Verringerung der Energiekosten, einen Abbau bürokratischer Hürden und eine Modernisierung der Infrastruktur gestärkt werden. Nur dann könne eine „großflächige Abwanderung der industriellen Produktion aus Deutschland möglicherweise verhindert werden“.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/mehr-wirtschaft/wirtschaftskrise-deutschlands-wettbewerbsfaehigkeit-im-freien-fall-110122648.html>

New York Times, 21 novembre, libre accès

Ford to Cut 4,000 Jobs in Europe as Electric Vehicle Sales Slow

The American automaker said the cost-cutting measure would help it compete with Chinese rivals in the face of slowing demand for electric vehicles.



Ford's plant in Cologne, Germany, where the automaker is building an electric version of its Explorer sport utility vehicle. Ina Fassbender/Agence France-Presse — Getty Images

<https://www.nytimes.com/2024/11/20/business/ford-layoffs-europe.html>

Abschwung: Fünf Mythen über die Wirtschafts-Misere

Der Wirtschaft in Deutschland geht es nicht gut. Darunter leidet auch die Politik. Ob Konjunkturkrise, Energieproblem oder Massenarbeitslosigkeit – über die Ursachen gibt es einige Missverständnisse.



Extraits :

1. Mythos: Deutschland steckt in einer Konjunkturkrise

Trotzdem ist es falsch, die Misere als Konjunkturkrise zu beschreiben. Wer von Konjunktur spricht, meint damit meistens den einigermaßen regelmäßigen Wechsel zwischen guten und schlechten Jahren – die „Schwankungen im Tempo der wirtschaftlichen Entwicklung“, wie das Wirtschaftsministerium selbst das Wort definiert. Doch die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands schwankt nicht. Deutschland kommt vielmehr seit fünf Jahren nicht vom Fleck. In der gleichen Zeit haben die meisten anderen europäischen Länder sich deutlich besser entwickelt, die USA noch viel mehr. „Die aktuellen Probleme sind strukturell“, sagt [Veronika Grimm](#), Mitglied im Sachverständigenrat Wirtschaft.

Diese strukturellen Probleme werden nicht in ein paar Monaten oder Jahren wieder von allein weggehen. Das fängt mit der Überalterung der Gesellschaft an. „Die demographische Entwicklung bringt eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums und der wirtschaftlichen Dynamik“, sagt der Präsident des Ifo-Instituts, [Clemens Fuest](#).

Dazu kommen Entwicklungen auf dem Weltmarkt, der die Exportnation Deutschland lange getragen hat, insbesondere das sich verändernde Verhältnis zu China. (...)

2. Mythos: Die Probleme begannen mit Putin

Während der Pandemie wurde Deutschland von seinen Nachbarn noch um die Stärke der Wirtschaft und um seine Finanzkraft beneidet. Als Russland den Angriffskrieg gegen die Ukraine begonnen hatte, als Gas und in der Folge auch Strom in Deutschland teurer wurden, da begannen die Sorgen um die Wirtschaft. Doch die Ursachen sind älter, einige davon werden schon seit Jahren beklagt. (...)

3. Mythos: Das E-Auto ist schuld an der Autokrise

Hätten die deutschen Autohersteller nur früher auf Elektromobilität gesetzt, dann würden sie jetzt mehr Autos verkaufen – so heißt es oft. Ganz so einfach ist es nicht, denn die ersten Zweifel beginnen schon damit, dass die Fabriken mit der schlechtesten Auslastung und dem größten Personalabbau in Deutschland oft gerade die E-

Auto-Fabriken sind, deren Absatz sich nicht so schnell entwickelt wie erhofft. Umgekehrt liegt es auch nicht unbedingt am Verbrennerverbot. In China werden mehr Elektroautos verkauft, doch auch dort sind die deutschen E-Autos nicht sonderlich beliebt.

All das hat nur zu kleinen Teilen damit zu tun, ob die deutschen Autobauer die Antriebsart beherrschen. Auch da ließe sich zwar mit mehr Erfahrung mehr herausholen. Mindestens so wichtig ist aber, was die Autos sonst zu bieten haben. VW leidet bis heute darunter, dass seine Software für die Autos nicht richtig vom Fleck kam. Fertig entwickelte Modelle konnten erst mit jahrelanger Verspätung auf den Markt kommen, als sie schon nicht mehr taufersch waren. Was deutsche Autos an Unterhaltung bieten, passt ebenfalls nicht zur Nachfrage auf anderen Erdteilen. (...)

4. Mythos: Teure Energie ist das Hauptproblem

Dass Deutschland im internationalen Vergleich besonders hohe Energiepreise hat, wird immer wieder als Grund angeführt, warum Unternehmen lieber anderswo investieren. Es stimmt zwar, dass die Strompreise in Deutschland „auf dem Papier“ hoch seien, sagt Moritz Schularick. „Wir haben aber gleichzeitig so viele Ausnahmen und Sonderregelungen, dass es schwer ist, überhaupt zu sagen, was der deutsche Industriestrompreis ist.“ Im Maschinenbau machen die Energiekosten ohnehin lediglich drei Prozent der Wertschöpfung aus. Schön sind hohe Stromkosten für diese Unternehmen nicht, aber sie sind auch nicht entscheidend für das Geschäftsmodell. Die wirklich energieintensiven Branchen, für die die Kosten eine größere Rolle spielen, machen nur drei Prozent der deutschen Wirtschaftsleistung aus. Die Energiepreise allein können also kaum erklären, warum gerade die gesamte deutsche Wirtschaft stagniert. (...)

5. Mythos: Dem Land droht Massenarbeitslosigkeit

Die Schwäche der Industrie schwächt auch den Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenzahlen sind gestiegen, statt 2,2 Millionen suchen jetzt rund 2,8 Millionen Menschen eine Stelle. Andere finden zwar neue Arbeit, verdienen dort aber nicht mehr so viel wie früher. Angesichts der Schwäche der deutschen Wirtschaft darf dieser Anstieg allerdings trotzdem als ziemlich verhalten gelten. Die öffentliche Hand und staatsnahe Betriebe wie Krankenhäuser stellen immer mehr Menschen ein. Heute arbeiten in Deutschland so viele Menschen wie nie zuvor. (...)

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/abschwung-der-wirtschaft-fuenf-mythen-ueber-die-misere-110114101.html>

The Economist, 14 novembre, article payant

Return of the Wundertüte : Donald Trump is bad news for German business

But some companies will be hit much harder than others

Extraits :

German bOSSES can't catch a break. Since Russia's invasion of Ukraine nearly three years ago their firms have been pummelled by surging energy prices, slowing demand in [China](#), stiffening competition, fractious workers and a dysfunctional (though soon to be ousted) government. Shares in German companies have risen by just 3% since the start of 2022, compared with 16% for those in rich countries as a whole (see chart). Now the country's CEOs are wringing their hands over [Donald Trump](#)'s return to power.

They have much at stake. America is by far their biggest export market. Last year Germany shipped \$160bn-worth of goods there, and imported \$77bn in return. Only China, Mexico and Vietnam have larger trade surpluses with America. That will put German businesses squarely in Mr Trump's protectionist cross-hairs. Shortly after the American election the bdi, Germany's main industry association, warned that, with Mr Trump back in the White House, "the tone will become harsher and the protectionist course will consistently be pursued." The Ifo Institute for Economic Research in Munich has estimated that German exports to America

could drop by as much as 15% if the president-elect sticks with his promise of slapping a tariff of up to 20% on all imports.

Germany's bosses may take solace from three things. The first is that Mr Trump often blusters, and much of what he has said will not come to pass. "Nobody knows what lies ahead with the *Wundertüte* [bag of surprises] Trump," says Michael Hüther, head of the German Economic Institute, a think-tank in Cologne. (...)

And however hard Germany is hit with tariffs, China is bound to be hit harder still—a second source of consolation for Deutschland AG. Mr Trump has spoken of imposing a 60% levy on imports from China, which compete with those from Germany in industries ranging from white goods to machinery. (...)

Perhaps the biggest source of comfort, at least for some German businesses, will be the investments they have already made to manufacture more of their wares in America. Lured by the country's relatively cheap energy and the lavish subsidies on offer through the Inflation Reduction Act, German companies announced almost \$16bn of investments in America last year, roughly double the previous year's level and far in excess of the \$6bn they pledged to China, according to fDi Intelligence, a data provider. Investments in America accounted for 15% of the total by German businesses abroad in 2023, compared with 6% the year before.

On the campaign trail Mr Trump declared, "I want German car companies to become American car companies. I want them to build their plants here." They have already done that. Last year German carmakers manufactured 900,000 cars in America, half of which were exported, according to the vDA, a lobby group for Germany's auto industry. That is much more than double the number they exported to America. (...)

Germany's smaller manufacturers, collectively known as the *Mittelstand*, will not be so lucky. Few of them have the scale necessary to set up a factory in America. (...) Germany's bosses are right to worry about the return of Mr Trump—but some stand to lose more than others. ■

<https://www.economist.com/business/2024/11/13/donald-trump-is-bad-news-for-german-business>

Neue Zürcher Zeitung, entretien, 14 novembre, article payant

«Wir verlieren China als Exportmarkt mehr und mehr», sagt die deutsche Wirtschaftsweisse Ulrike Malmendier

China sei zu Deutschlands Konkurrent bei Qualitätsprodukten geworden, sagt die Ökonomin Ulrike Malmendier. Im Gespräch erklärt das Mitglied des Wirtschafts-Sachverständigenrats, warum die deutsche Wirtschaft stagniert – und was nach dem Kollaps der «Ampel» und dem Wahlsieg Donald Trumps zu tun wäre.



«Wir produzieren zu teuer,» sagt die Ökonomin Ulrike

Imago

Extraits :

(...) In den letzten fünf Jahren hat das BIP real insgesamt nur um 0,1 Prozent zugelegt. Was ist der Grund für diese Stagnation?

Andere europäische Volkswirtschaften sind in dieser Zeit gewachsen, in den USA ist das BIP um 12 Prozent gestiegen. Es gibt also keine Weltwirtschaftskrise, die alle mitgerissen hat. Vielmehr sind der Welthandel und die Weltproduktion wieder angesprungen. Aber Deutschland profitiert weniger davon als in der Vergangenheit. Das hat nicht nur konjunkturelle, sondern auch strukturelle Gründe. Die Exportindustrie, ein wichtiger Pfeiler Deutschlands, ist weniger mitgegangen mit dem Anstieg des Welthandels.

Warum?

Das Wachstum ist vor allem in der Industrie verlorengegangen, bei unseren Stützen Automobil, Chemie und Maschinenbau. Sowohl die Produktion als auch die Bruttowertschöpfung nach Abzug der Vorleistungen gehen zurück. Wir produzieren zu teuer. Das ist vor allem auf zwei Faktoren zurückzuführen. Den ersten bilden die Energiepreise. Zwar sind die Spotpreise an den Strombörsen wieder auf das Niveau von 2019 gesunken. Aber die Energiekosten für die Industrie sind doppelt so hoch geblieben wie 2019. Dazu tragen langfristige Verträge, Steuern, Abgaben und vieles mehr bei.

Der zweite, noch grössere Faktor sind die Arbeitskosten. Deutschland war nie das Land der Billigproduktion. Aber jetzt kommt hinzu, dass Arbeitskräfte knapp sind und deswegen noch teurer werden. Und wegen der Knappheit «horten» die Unternehmen Mitarbeiter, indem sie Leute weniger schnell freistellen, wenn sie nicht gebraucht werden. Das ist aus Unternehmensperspektive mittel- und langfristig sinnvoll, senkt aber die Arbeitsproduktivität.

Gibt es weitere Faktoren?

Ja, die Veränderung der globalen Märkte. China produziert nicht mehr nur billiger als wir, sondern ist zu Deutschlands Konkurrent bei Qualitätsprodukten geworden. Zugleich fordert es zunehmend, dass ausländische Unternehmen in China für China produzieren. Das alles hat dazu geführt, dass wir China als Exportmarkt mehr und mehr verlieren. (...)

Was wären aus Ihrer Sicht die wichtigsten Punkte in den Leitlinien einer nächsten Regierung?

Das erste Thema wäre für mich der Arbeitskräftemangel. Initiativen, wie sie auch in der [Wachstumsinitiative der «Ampel» vorgesehen waren](#), zur deutlichen Erhöhung des in- und ausländischen Potenzials an Fach- und Arbeitskräften wären sehr wichtig. Da geht es zum Beispiel um Anreize für Mehrarbeit, eine höhere Beschäftigungsquote von Frauen oder älteren Mitbürgern, die raschere Integration von Zugewanderten in den Arbeitsmarkt.

Und das zweite Thema?

Das ist für mich die Stärkung Europas als Wirtschaftsmacht. Dazu müssten wir uns enger zusammenschliessen, mit einer Stimme sprechen und das Potenzial eines europäischen Binnen- und Kapitalmarkts nutzen. Jedes einzelne Land ist zu klein, um global eine Rolle zu spielen. Aber wenn wir jungen Unternehmen einen grossen Markt bieten, damit sie nicht in die USA ausweichen müssen, um wachsen zu können, wenn wir die Friktionen beim grenzüberschreitenden Zahlungsverkehr und bei grenzüberschreitenden Investitionen innerhalb der EU endlich ausräumen, haben wir bessere Chancen, in Verhandlungen einzutreten und unabhängiger zu werden.

Einer der Schwerpunkte des Jahresgutachtens bildet das Thema «zukunftsgerichtete Investitionen». (...) Welche?

Zur Finanzierung von Instandhaltung und Ausbau des bundeseigenen Strassen- und Schienennetzes könnte ein Verkehrsinfrastrukturfonds geschaffen werden. Idealerweise würde er gefüttert mit eigenen Einnahmequellen, zum Beispiel Mauteinnahmen oder Kfz-Steuererinnahmen. Der Nachholbedarf könnte auch über begrenzte Kreditrahmen finanziert werden, die aber der Schuldenbremse unterliegen sollten. Für die Verteidigung könnte das Zwei-Prozent-Ziel der Nato als gesetzliche Mindestquote fixiert werden.

Läuft das auf neue Nebenhaushalte zur Umgehung der Schuldenbremse hinaus?

Nein, im Gegenteil. Es müsste im Rahmen der Schuldenbremse erfolgen, allerdings in ihrer leicht reformierten Form, [wie wir sie im Januar vorgeschlagen haben](#). Jetzt geht es uns darum, innerhalb dieses Rahmens und ohne Erweiterung der finanziellen Spielräume dafür zu sorgen, dass Investitionen zugunsten künftiger Generationen nicht zugunsten konsumtiver Ausgaben in der Gegenwart vernachlässigt werden. (...)

<https://www.nzz.ch/wirtschaft/wirtschaftsweise-malmendier-im-gespraech-zu-ampel-trump-und-china-ld.1856741>

Le Figaro, 13 novembre, article payant

Pourquoi le modèle économique allemand est-il menacé d'effondrement?

ANALYSE - Compétitivité de l'industrie automobile, sous-investissement public, concurrence commerciale... L'Allemagne affronte des défis colossaux.

Extraits :

Tout un symbole. Dans le rayon des essais consacrés à l'Allemagne, *Kaput*, livre de l'ancien journaliste du *Financial Times*, Wolfgang Münchau, sorti début novembre, a succédé à *Why the Germans Do it Better* (Pourquoi les Allemands font mieux) du chroniqueur britannique John Kampfner, de 2020. En quatre ans, le regard du monde sur l'Allemagne, et des Allemands sur leur propre modèle économique, [a profondément changé](#). Après des années de prospérité insolente, Berlin est en passe de redevenir l'homme malade de l'Europe. Les indicateurs illustrent la crise : selon les dernières prévisions du gouvernement : après

un recul de 0,3 % l'an dernier, le produit intérieur brut (PIB) du pays devrait à nouveau fléchir de 0,2 % en 2024.

Ces deux années de récession rappellent de bien mauvais souvenirs à Berlin : la dernière fois que le pays avait connu un tel marasme, c'était juste avant [les réformes Hartz, en 2002 et 2003](#). À l'époque, plombée par la facture de la réunification, l'Allemagne souffrait d'une compétitivité en berne. Libéralisation du marché du travail, refonte de l'assurance sociale... Pour relancer l'industrie, un remède de cheval, amer mais efficace, lui avait été administré. Le choc qu'affronte aujourd'hui l'économie allemande est comparable par son ampleur aux défis des années 2000.

Tous les piliers du modèle qui avait assuré la stabilité des années Merkel vacillent. D'abord la suprématie de l'industrie automobile est remise en cause par la concurrence chinoise, en avance vis-à-vis de l'Europe sur le sujet crucial de conversion aux technologies électriques. (...) « *Quand l'industrie automobile commencera à décliner, tout le pays suivra* », avance Wolfgang Münchau dans son essai. (...)

La [guerre commerciale promise par Donald Trump](#) avec des hausses de tarifs douaniers entre 10 % et 20 % devrait [encore un peu plus complexifier la donne pour l'industrie européenne](#). (...)

La compétitivité de l'industrie est encore minée par le coût de l'énergie. Dépendant depuis vingt ans du gaz russe, l'Allemagne a dû revoir en catastrophe son système dans la foulée de la guerre en Ukraine. Elle importe désormais massivement du GNL américain, et promet de réorienter son modèle énergétique vers l'hydrogène et les renouvelables. (...)

Malgré les demandes de nombreux entrepreneurs d'un soutien à la croissance, la droite, comme les libéraux demeurent inflexibles sur les questions budgétaires. [Christian Lindner](#) a ainsi provoqué la chute de la dernière coalition en raison de sa farouche opposition à une inflexion au frein à la dette, mécanisme juridique qui encadre au plus près les dépenses publiques. La majorité des économistes réclament pourtant un assouplissement de ces règles. Fin octobre, un des responsables du FMI, insistait, dans un entretien à la *Süddeutsche Zeitung* : « *Sans infrastructures fonctionnelles, il n'y a pas d'économie productive.* » (...)

<https://www.lefigaro.fr/conjoncture/pourquoi-le-modele-economique-allemand-est-il-menace-d-effondrement-20241112>

Neue Zürcher Zeitung, opinion, 13 novembre, article payant

Der Euro ist mitschuldig an der Krise in Deutschland – die Abschaffung der D-Mark war ein Fehler

Dass die Schweizer Wirtschaft erfolgreicher ist als die deutsche, liegt auch am Franken: Eine starke unabhängige Währung verhilft zu mehr Wohlstand. Diesen Trumpf haben die Deutschen leichtfertig verspielt.



Die Deutsche Mark gehörte zu den stabilsten Währungen der Welt. Dies hat entscheidend zum Wohlstand in Deutschland beigetragen.

insago

Extraits :

Am 15. Januar 2015 erlebte die Schweiz einen traumatischen Tag – den Franken-Schock. Exakt um 10 Uhr 30 entkoppelte die Schweizerische Nationalbank (SNB) den Franken vom Euro. Über Jahre hatte sie einen fixen Euro-Kurs von 1.20 Franken garantiert. Das galt plötzlich nicht mehr: Stattdessen sollte der Markt das Kommando übernehmen.

Der Beschluss löste an den globalen Finanzmärkten eine Schockwelle aus. Die Schweizer Börse krachte auf einen Schlag um 14 Prozent in die Tiefe. Gleichzeitig wertete sich der Franken enorm auf – was die SNB zuvor mit aller Kraft hatte verhindern wollen. Anstatt 1.20 kostete der Euro nun weniger als 1 Franken.

«Job-Killer der Nation» nannte die Boulevardzeitung «Blick» den SNB-Präsidenten Thomas Jordan. Und illustrierte ihn als Monster Godzilla, das eine ganze Stadt verwüstet. Die Gewerkschaftszeitung «Work» zeigte ihn derweil vor einer brennenden Fabrikhalle unter dem Titel: «Jordan, der Zerstörer». Die desaströse Politik der Nationalbank führe die Schweiz in den Selbstmord, kritisierte das Blatt.

Die Abnabelung vom Euro war schmerzvoll. Trotzdem kann man zehn Jahre später festhalten: Der Entscheid hat sich gelohnt. Kaum jemand hierzulande wünscht sich noch einen fixen Wechselkurs. Nicht einmal die Gewerkschaften sprechen davon. Zu viele Vorteile hat die eigene Währung, welche eine unabhängige Geldpolitik ermöglicht.

Die zweite wichtige Lektion lautet: Von einer starken Währung, wie es der Franken ist, profitieren das Land und seine Bevölkerung. Mustergültig zeigt sich das am Kontrast zwischen dem wirtschaftlichen Erfolg in der Schweiz und der tiefen Krise in Deutschland. Denn diese hängt wesentlich mit der Abschaffung der D-Mark und der Einführung des Euro zusammen.

Gewiss, man kann die jüngste Rezession auch mit unglücklichen äusseren Umständen erklären, wie das die gestürzte Ampelkoalition tat. Als Sündenböcke bemühte sie primär die hohen Energiepreise und die Dumping-Strategie der Chinesen in der Industrie, etwa bei den Elektroautos.

Damit erhielt sie einen Vorwand, um bedrohte Firmen aus dem Schiffsbau oder der Stahlproduktion mit Milliardengeldern künstlich am Leben zu erhalten. (...)

Mit Strukturhaltung aber wird die deutsche Wirtschaft nicht aus der Misere herausfinden. Denn die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie erodiert schon deutlich länger: Aktuell liegt die Industrieproduktion um 5 Prozent tiefer als noch im Jahr 2011. (...) In der Schweiz dagegen ist der industrielle Output in der gleichen Periode um 40 Prozent gestiegen. Notabene schaffte die Wirtschaft diesen Effort, obwohl der Franken zum Euro um 25 Prozent zulegte.

Statt die Schuld auf die Energiepreise und China zu schieben, sollte sich Deutschland fragen, warum seine Wirtschaft dermassen verletzlich geworden ist. Hier lohnt sich ein Blick zurück auf den folgenschweren Entscheid, die Deutsche Mark aufzugeben. Traditionell gehörte diese zu den härtesten Währungen der Welt. Im Vergleich zur italienischen Lira etwa verdoppelte sich ihr Wert alle zehn Jahre. Selbst mit dem Schweizerfranken konnte die D-Mark mithalten.

«Der Name Deutsche Mark ist ebenso untrennbar mit Wiederaufbau und Wohlstand wie mit dem hohen Grad gesellschaftlicher Stabilität dieses Landes verbunden», so lobte der damalige Bundesbankpräsident Hans Tietmeyer kurz vor der Abschaffung der eigenen Währung. Diesen Trumpf hat Deutschland leichtfertig aus der Hand gegeben und ist ab 1999 ins Lager der Weichwährungsländer gewechselt. So hat sich der nominale Euro-Kurs zum Franken seit der Einführung beinahe halbiert, er sank von 1.60 auf 0.94.

Anfängliche Erfolge stellten sich schon bald als trügerisch heraus: Zwar profitierten die südeuropäischen Länder plötzlich vom deutschen Stabilitätsanker. Weil die Zinsen sanken, konnten sich Bürger und Staaten günstiger verschulden. Worauf in Spanien eine gigantische Immobilienblase entstand, während Griechenland auf den Staatsbankrott zusteuerte.

Der Crash fiel heftig aus: Südeuropa musste sich einer Rosskur unterziehen. Derweil sprang Deutschland mit grosszügigen Krediten in die Bresche. Und zog trotzdem den Hass der Südländer auf sich. Denn die Deutschen konnten – vermeintlich – sämtliche Früchte der Einheitswährung für sich einheimen. Der billige Euro wirkte für die Exportfirmen wie ein gigantisches Subventionsprogramm: Dank dem Übertritt von einer Hart- zu einer Weichwährung explodierten die Ausfuhren der deutschen Industrie. Der Exportüberschuss kletterte in nur sieben Jahren von 60 auf 200 Milliarden Euro.

«Wir sind Exportweltmeister», jubelte Deutschland. In Wahrheit jedoch wirkten die künstlich aufgeblähten Überschüsse wie ein süsses Gift. Das Strohfeuer überdeckte zudem, dass die Produktivitätsfortschritte schon damals stagnierten. Derweil durchlief die Schweizer Wirtschaft mit ihrem harten Franken ein beständiges Fitnessprogramm. Um zu überleben, mussten sich die Firmen auf Geschäfte mit einer hohen Wertschöpfung fokussieren – in der Pharma oder Medizinaltechnik etwa gehören sie heute zur Weltspitze. (...)

Martin Hirzel, der Präsident des grössten Schweizer Industrieverbands, Swissmem, hat es kürzlich treffend formuliert: «Der starke Franken ist kurzfristig unser härtester Feind und langfristig unser grösster Freund.» Selbst den Franken-Schock von 2015 hat die Schweiz ohne Rezession überstanden – entgegen den anfänglichen Untergangsszenarien.

Die deutsche Wirtschaft hingegen, verwöhnt durch das Export-Dumping mit dem günstigen Euro, entging diesem Anpassungsdruck. (...)

Der Reflex ist stets derselbe: Sobald eine Wirtschaft stagniert, greifen die Staaten und Notenbanken zum Rezept der schwachen Währung. Damit allerdings werden die Probleme nicht gelöst, sondern höchstens kaschiert. Schlimmer noch: Die Leidtragenden sind die Konsumenten, sie verlieren an Kaufkraft. (...)

Der jüngste Inflationsschub hat indes eindrücklich vor Augen geführt, wie eine Weichwährung den Wohlstand untergräbt. Seit Ende 2020 summiert sich die Teuerung in Deutschland auf schmerzhaft 19 Prozent. In der

Schweiz sind die Preise derweil um lediglich 7 Prozent gestiegen. Denn die SNB liess den Franken bewusst aufwerten, um die importierte Inflation zu dämpfen. (...)

Die deutschen Verbraucher zahlen somit einen hohen Preis für die Abschaffung der D-Mark. Wenn dieser Verzicht wenigstens die Industrie gestärkt hätte. Doch das Gegenteil ist der Fall: Der schwache Euro ist mitverantwortlich dafür, dass die Unternehmen nötige Strukturbereinigungen verschlafen haben.

Eigentlich wäre zu erwarten, dass die schädliche Wirkung des Euro zu heftigen Debatten in der deutschen Öffentlichkeit führen würde. Weit gefehlt: Was dem Land durch die Aufgabe einer unabhängigen Währung entgeht, ist kaum noch ein Thema. Man begegnet der Einheitswährung zunehmend mit Fatalismus.

(...) Der starke Franken ist nichts anderes als ein Gütesiegel für die Fitness der Schweizer Wirtschaft – auch wenn er den Exporteuren zuweilen schlaflose Nächte bereitet. Umgekehrt bleibt für Deutschland zu hoffen, dass die lange Tradition der harten D-Mark im Euro nicht gänzlich vergessen geht.

<https://www.nzz.ch/meinung/der-euro-ist-mitschuldig-an-der-krise-in-deutschland-die-abschaffung-der-d-mark-war-ein-fehler-ld.1854161>

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 7 novembre, article payant

FDP-Forderungen: Was taugt Lindners Wirtschaftspapier?

Klima, Rente, Steuern, Arbeit: Der Finanzminister verlangt weitreichende Wirtschaftsreformen. Führende Fachleute prüfen für die F.A.Z. seine Ideen auf Herz und Nieren. (Climat, retraites, impôts, travail : le ministre des Finances exige des réformes économiques de grande envergure. Des experts de premier plan examinent ses idées pour la F.A.Z. de fond en comble.)

Extraits :

1. Unternehmenssteuern senken

Deutschland positioniert sich im internationalen Standortwettbewerb als ein Land, das keine Investitionen und keine Gewinne haben will. So beschreibt der Ökonom [Clemens Fuest](#), Präsident des Münchner Ifo-Instituts, die steuerliche Lage. Im Kreis der großen Industriestaaten stehe Deutschland mit einer Steuerlast von 29,9 Prozent auf Unternehmen an der Spitze, sagt Fuest. „Es ist keine günstige Position, der Allerteuerste zu sein“, sagt der Wissenschaftler. Die Vorschläge des Finanzministers, die Unternehmenssteuerlast mittelfristig auf 25 Prozent zu senken, hält Fuest in der Stoßrichtung hin zu mehr Wachstum für zielführend.

Kostenlos, oder selbstfinanzierend auf kurze Sicht, sei das aber nicht zu haben, erklärt Fuest. „Man muss es sehen wie eine Investition“, erklärt er. „Man lässt den Unternehmen mehr, um Wachstum zu erreichen, und muss dafür erst mal auf Steueraufkommen verzichten.“ (...)

2. Klimapolitik entschärfen

Lindner zufolge belasten in der Klima- und Energiepolitik übertriebene nationale Ziele die Haushalte und Unternehmen, ohne dass das im internationalen Kontext klimapolitisch Wirkung entfaltet. Er fordert, das deutsche Ziel der CO₂-Neutralität bis 2045 auf den EU-Termin 2050 zu verschieben. Sonst übernehme die Bundesrepublik innerhalb des EU-Emissionshandels ETS die Aufgaben anderer Staaten. (...)

Manuel Frondel vom Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) sagt: „Es ist sehr vernünftig, weil immens kostensparend, Deutschlands Treibhausgasneutralitätsziel von 2045 auf 2050 zu verschieben“. Das hohe Tempo, mit dem Deutschland auf sein Klimaziel hinarbeite, „führt zu extrem teuren Fehlern, allen voran die unüberlegte Forcierung des Ausbaus der Photovoltaik-Leistung von heute 90 auf 215 Gigawatt im Jahr 2030, obwohl Stromspeicher, Netze und die Nachfrage fehlen“. Nationale Alleingänge seien kontraproduktiv: „Wenn sich Deutschland als klimapolitischer Musterschüler aufspielt, dabei die eigene Wirtschaft schädigt und die Politik wie beim Heizungsgesetz die Bevölkerung gegen sich aufbringt, wird das keine Nachahmung in der Welt finden.“ (...)

Die Streichung der Subventionen für Ökostrom nach 25 Jahren EEG-Förderung hält Ökonom Frondel für „längst überfällig“. Es sei richtig, CCS einzusetzen und die eigene Erdgasförderung anzukurbeln: „Es ist weitaus treibhausgasärmer, Erdgas per Fracking in Deutschland zu gewinnen, anstatt es als LNG in Tankern tiefgekühlt aus den USA zu importieren.“ Frondel setzt sich für einen einheitlichen europäischen CO₂-Preis nach Einbeziehung von Verkehr und Gebäuden in den ETS ein: „Das würde helfen, auch die USA und China von den Vorteilen eines Emissionshandels zu überzeugen.“ (...)

3. Rente anpassen

Im Wendepapier dringt die [FDP](#) auf die „Eindämmung des Anstiegs der Sozialversicherungsbeiträge“. Das Gegenteil bewirkt jedoch das geplante „Rentenpaket II“ der Ampel, das die Rentenkasse mit Zusatzkosten von 500 Milliarden Euro bis 2045 belasten würde. (...)

Statt den Gesetzentwurf, ein Herzensanliegen der [SPD](#), zu stoppen, verlangt die FDP zwei zusätzliche Maßnahmen zur „Sicherung der Generationengerechtigkeit: Einerseits soll der Abschlag bei vorzeitigem Rentenbeginn steigen, andererseits die Berechnung des Mindestrentenniveaus verändert werden. Eckpunkt wäre dann künftig nicht mehr ein Rentner, der 45 Jahre Durchschnittsbeiträge gezahlt hat, sondern etwa 46 bis 47 Jahre, da das gesetzliche Rentenalter nun höher liegt und länger gearbeitet werden muss. Beides klingt technisch, könnte die Rentenausgaben aber durchaus bremsen, wenn SPD und Grüne mitziehen.

Beides „ist hilfreich“, urteilt der Rentenfachmann Axel Börsch-Supan. Allerdings reichen diese Korrekturen aus seiner Sicht nicht annähernd aus, um die Kosten der Stilllegung des Dämpfungsfaktors auszugleichen. „Klare Antwort nein!“, sagt er der F.A.Z. Selbst „die superoptimistische Berechnung des Bundesarbeitsministeriums“ sehe den Beitragssatz um rund vier Punkte ansteigen. Superoptimistisch sei diese Berechnung, weil sie auf Basis der 15. Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamts (Ende 2022) von einer niedrigeren Lebenserwartung, einer steigenden Geburtenrate und hoher Migration ausgehe – inzwischen seien die gegenteiligen Tendenzen jedoch eingetreten. (...)

4. Arbeiten attraktiver machen

In Deutschland wird zu wenig gearbeitet, findet Lindner. Es brauche dringend verbesserte Rahmenbedingungen, um die Arbeitszeiten in Deutschland „signifikant auszuweiten“. Im Blick hat der FDP-Chef vor allem die Bürgergeldempfänger. In der Praxis führen die schlecht aufeinander abgestimmten Leistungen Bürgergeld, Wohngeld und Kinderzuschlag dazu, dass es sich für viele Betroffene nicht oder kaum lohnt, mehr zu arbeiten. „Das System sollte reformiert werden“, schreibt Lindner.

Ifo-Ökonom Andreas Peichl findet das noch zu zurückhaltend formuliert. „Das System sollte nicht reformiert werden, es muss reformiert werden“, sagt er. Peichl selbst hat in den vergangenen Jahren verschiedene Reformvorschläge gemacht. Am meisten Sympathie hat der Volkswirt dafür, Transferempfängern vom ersten verdienten Euro an, 70 Prozent zu entziehen. Derzeit ist das System kompliziert, wer Arbeit aufnimmt, kann am Monatsende sogar weniger Geld in der Tasche haben. „Bei meinem Vorschlag gibt es zwar auch Verlierer und etwas mehr Transferempfänger, aber der Anreiz zu arbeiten steigt deutlich“, sagt Peichl.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/der-grosse-lindner-tuev-was-taugt-sein-wirtschaftspapier-110089251.html>

Financial Times, 6 novembre, article payant

Is Germany's business model broken?

All three of the country's major industries are in crisis, and the economy is flatlining. Are politicians finally waking up?

Extraits :

In a 30-plus-year career in corporate restructuring, consultant Andreas Rüter has seen it all: the dotcom bust, September 11, the global financial meltdown, the euro crisis, Covid-19. But what's happening right now in

corporate Germany is “unprecedented” and “of a completely different order of magnitude”, says Rüter, the country head of AlixPartners.

The federal republic’s all-important automotive sector, chemical industry and engineering sector are all in a slump at the same time. Rüter’s firm is so overwhelmed by demand for restructuring that it’s turning potential clients away.

Over the past three years, Europe’s largest economy has slowly but steadily sunk into crisis. The country has seen no meaningful quarterly real GDP growth since late 2021, and annual GDP is poised to shrink for the second year in a row. Industrial production, excluding construction, peaked in 2017 and is down 16 per cent since then. According to the latest available data, corporate investment declined in 12 of the past 20 quarters and is now at a level last seen during the early shock of the pandemic. Foreign direct investment is also down sharply.

Light on the horizon is hard to detect. In its latest forecast, the IMF says that German GDP will expand by just 0.8 per cent next year. Of the world’s largest and richest economies, only Italy is expected to grow as slowly.

Robin Winkler, Deutsche Bank’s Germany chief economist, labels the fall in industrial production “the most pronounced downturn” in Germany’s postwar history. He is far from alone. “Germany’s business model is in grave danger — not some time in the future, but here and now,” Siegfried Russwurm, the president of the Federation of German Industries (BDI), warned in September. A fifth of Germany’s remaining industrial production could disappear by 2030, he said. “Deindustrialisation is a real risk.”

In manufacturing, where Germany is Europe’s traditional powerhouse, things look especially bleak. Volkswagen has warned of plant closures on home turf for the first time in its history. The 212-year-old Thyssenkrupp, once a symbol of German industrial might, is bogged down in a boardroom battle over the future of its steel unit, with thousands of jobs at risk. The tyre maker Continental is seeking to spin off its struggling €20bn automotive business. In September, the 225-year-old family-owned shipyard Meyer Werft narrowly avoided bankruptcy with a €400mn government bailout.

These dire predictions come at a time of rising political instability. Relations between the parties in Chancellor Olaf Scholz’s fragile coalition — social democrats, greens and liberals — are at rock bottom, with their policy differences now so deep that many expect that the alliance could collapse in a matter of weeks, ushering in snap elections.

As the political centre has weakened, populist parties such as the far-right Alternative for Germany and the hard-left Sahra Wagenknecht Alliance (BSW) have surged, their fiery rhetoric raising fears for the future of a finely balanced political system based on consensus and compromise.

Economists and business leaders blame Germany’s economic woes on high energy costs, high corporate taxes and high labour costs, as well as what they describe as excessive bureaucracy. These issues have been compounded by a shortage of skilled workers and the dire state of the country’s infrastructure after decades of under-investment. Meanwhile, according to the country’s statistical agency, nervous German consumers are now saving 11.1 per cent of their income, twice as much as their US peers — thus slowing down the economy even further.

Not everyone is gloomy. “Germany is not in decline,” Bundesbank president Joachim Nagel insisted in a speech in late September, pointing to the strong labour market — the number of unemployed workers, at 2.8mn, is at the lowest level in a decade — and the strong balance sheets of German companies. “Germany as a business location is better than its current reputation,” Nagel added.

Still, the German Council of Economic Experts warns that the country is facing a new normal of low growth and poor economic performance. It estimates that the potential growth rate — the pace at which the economy

can expand without overheating — is now just 0.4 per cent, down from an already low 1.4 per cent, because of labour shortages and poor productivity growth.

After years of condescending lectures from Berlin on reform and fiscal discipline, the rest of Europe might be forgiven for feeling a touch of schadenfreude. But if the EU's biggest net contributor is in crisis, the entire bloc suffers. Nearly two-thirds of all Germany's imports come from fellow EU states, and the federal republic accounts for a quarter of EU GDP. Combined with France's political and economic woes, this risks destabilising the wider EU.

“For 15 years, the German economy was like a ship sailing with a strong tailwind,” says Clemens Fuest, president of the Munich-based economic think-tank Ifo, pointing to strong employment growth, budgetary surpluses and fat industry profits enabled by labour market reforms, low interest rates, cheap Russian gas and buoyant world trade. “Now it is facing a very stiff headwind.” (...)

https://www.ft.com/content/6c345cf9-8493-4429-baa4-2128abdd0337?accessToken=zwAGJjICgGSIkc9sNFz5hJNEKdO6pCEoq90DNw.MEUCIDNE4llhizR-nc5ucflHTXFVy5jvhLbVcgr-cN5KyFkJAiEAldV6GIO8KQ7ujeWoJhWQ7jAoaiqVtWGOR_aEDg1g2Xw&sharetype=gift&token=f50a1368-1e4c-4f41-8f7c-e1329d4cefd8

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 4 novembre, article payant

„Der Vorsprung durch Technik passiert jetzt in China“

Stefan Sielaff brachte es bei Volkswagen bis zum Bentley-Chefdesigner. Heute arbeitet er für Geely und hat gerade ein neues Auto vorgestellt. Im Gespräch mit der F.A.Z. geht er mit der deutschen Autoindustrie hart ins Gericht.

Extraits :

(...) Es ist Stefan Sielaff, der deutsche Chefdesigner von Geely, dem Vielmarken-Autokonzern von Milliardär Li Shufu, der auch an [Mercedes](#) beteiligt ist und zu dem Zeekr gehört.

Sielaff wirkt sehr zufrieden mit seiner Entscheidung von vor knapp vier Jahren. Damals verließ er seinen Posten als Designchef von [Bentley](#) und den Volkswagen-Konzern und wechselte zu Geely. Er ist jetzt nicht mehr im Abwehrkampf und in einem konservativen Konzern, sondern der Angreifer, der neue Wege gehen und die Autos von morgen entwickeln kann. Und während er bei VW aufs Altenteil abgeschoben worden wäre, wird seine Erfahrung hier geschätzt. Die meisten Zeit verbringt er indes im Geely-Designzentrum in Göteborg.

Sielaff nimmt in dem Gespräch, das sich um die deutsche und chinesische Autoindustrie dreht, kaum ein Blatt vor den Mund. Er hat eine klare Meinung zu den Unterschieden in der Unternehmenskultur und der Entwicklungsdauer von Autos. „In Europa lobt man sich dafür, von fünf auf vier Jahre zu gehen. Hier werden die Dinger in zwei Jahren gemacht.“ Deutsche Manager führen dafür meistens Abkürzungen an, die die Chinesen bei der Gründlichkeit nähmen.

Glaukt man Sielaff, sind die Gründe andere: digitalere Arbeitsmethoden etwa, vor allem aber würden Entscheidungen viel schneller getroffen, mitunter auch autokratischer. Es gebe weniger Gremien. „Man geht auch mal ein Risiko ein. Die Deutschen sind nicht so risikofreudig.“ (...)

Auch deshalb sei die Einsatzbereitschaft der Designer und Entwickler größer. „Die Leute sind gieriger. Hier wird mit einem anderen Einsatz, Elan und Stolz für das Unternehmen gearbeitet.“ In Deutschland gab es diese Zeiten auch mal, sagt er. „Ich habe als Student bei Audi 1985 angefangen. Audi stand damals nicht so toll da. Aber alle hatten diesen Teamspirit: Wir machen Audi zu etwas Besonderem. Das erlebe ich hier wieder. Der Spirit ist nicht so saturiert und ängstlich.“

Sielaff glaubt, dass die deutschen Hersteller trotz des schwächelnden Absatzes weiter voll auf Elektrokurs bleiben sollten. „Ich persönlich würde mutig im Entwickeln von Elektroautos voranschreiten.“ Langfristig führe daran kein Weg vorbei. „Ich rede mich da aber auch leicht, ich habe nicht Hunderttausende von Mitarbeitern an der Backe.“ (...)

Genauso hält Sielaff es für eine Frage der Zeit, der Geduld und der Investitionen, bis sich die Chinesen auch in Deutschland durchsetzen. Den „Rattenschwanz“ aufzubauen dauere eben. Es gehe um das Vertriebssystem oder darum, wer die Winterreifen habe. Doch klar ist auch: „Deutschland ist eine brutale Auster zu knacken, weil die Tradition da so stark ist.“ „Superkonservativ“ nennt er seine Heimat. Ob das Hotpot-Auto nach Deutschland und Europa komme, sei noch nicht entschieden. (...)

Letztlich sei der deutsche Markt aber gar nicht so wichtig. „Wir als Deutsche glotzen immer so ein bisschen auf unseren Bauchnabel. Aber das ist nicht das Zentrum der Welt. Es gibt andere Schauplätze, die vielleicht sogar relevanter sind.“ Die Leute in Brasilien hätten zwar weniger Geld, dafür sei der Markt sehr groß.

Insgesamt hat die Wachablösung in der Autoindustrie aus Sielaffs Sicht längst stattgefunden. „Die Technologie der deutschen Autos ist nicht auf dem Level, das die chinesischen Autos haben.“ Der größte Unterschied sei die Batterie. „Sie können damit in China mittlerweile 800 Kilometer fahren.“ Und auch bei den Verbrennern hätten die deutschen Hersteller in den vergangenen Jahren nachgelassen. „Der Vorsprung durch Technik passiert jetzt in China“, resümiert er in Anlehnung an seine Audi-Zeit. „Nokia hat man auch nicht künstlich am Leben gehalten.“

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/geely-designer-vorsprung-durch-technik-passiert-in-china-110086804.html>

Wall Street Journal, 1 novembre, article payant

Germany Is Forgetting How to Make Cars

Volkswagen considers shuttering three plants, the result of electric vehicle mandates.

Extraits :

Will Germany forget how to make cars? Only a few years ago the question would have sounded preposterous. After this week, you have to wonder. American voters in particular should be asking, since soon we may be posing the same question about Detroit.

The thought is occasioned by news Monday that [Volkswagen](#) is thinking about [closing three factories](#) in Germany—the first factory closure within German borders in the company’s 87-year history—axing 10,000 jobs, and slashing pay for those workers who remain. The company on Wednesday announced its [after-tax profit fell 64%](#) in the third quarter compared with the same quarter last year, and by all accounts it will struggle to meet its profit target for the year.

One could blame this, as German politicians are keen to do, on management failures at a company that’s been mired in a global emissions-test-cheating scandal for nearly a decade. This is a tough case to make, in part because the state government of Lower Saxony owns a 20% voting stake in the company.

But blaming management isn’t a sufficient explanation because Volkswagen isn’t alone in its travails. A grim reaper is killing blue-collar jobs by the tens of thousands in Germany’s auto industry. His scythe is Europe’s electric-vehicle mandates. (...)

This column has no brief for dying industries, which is why you’ve never read me complain about dwindling employment in candle making or fax-machine manufacturing. The German saga is a graphic illustration of why the forced transition to a zero-carbon economy is different.

Normal economic evolution is driven by new industries pulling consumers and workers away from dying fields and toward new opportunities. The green transition is happening suddenly and on an assumption—made by

politicians and activists and practically no one else—that one can push unwilling consumers and labor out of currently thriving industries and into jobs and forms of consumption that don't exist but can be conjured forth with sufficient political will.

This is unpopular with consumers and destructive of jobs, and yet it could prove irreversible if the process is allowed to grind on for too long. Volkswagen's saga offers America many warnings. One of the subtler but more important is to stop before it's too late.

https://www.wsj.com/opinion/germany-is-forgetting-how-to-make-cars-electric-vehicle-mandates-europe-6abc518e?mod=opinion_lead_pos6

Fermetures d'usines, licenciements, baisses de salaires... Rattrapé par la crise de l'auto, Volkswagen engage une thérapie de choc

DÉCRYPTAGE - À la veille de négociations salariales, le syndicat IG Metall voit ses craintes de fermetures de sites en Allemagne se confirmer. (Le Figaro, 29 octobre, article payant)

Extraits :

À Wolfsburg, là où le vaisseau amiral du [groupe Volkswagen](#) est ancré, les salariés la nomment la « *liste poison* » : à savoir un catalogue des mesures prévues par [le fleuron de l'industrie automobile allemande](#) pour espérer sortir de la crise. Début septembre, le groupe avait annoncé des restructurations et abrogé dans la foulée l'accord sur la garantie de l'emploi en vigueur depuis trente ans pour les salariés allemands. Il se confirme que rien ne sera épargné au personnel. Lundi, la présidente du comité d'entreprise, Daniela Cavallo, et responsable du [syndicat IG Metall](#), a dit s'attendre à une « *saignée* » : toutes les usines seront soumises à un régime d'économie, trois devraient purement et simplement être fermées, des chaînes de montage seront sacrifiées.

Selon le quotidien Handelsblatt, le site d'Osnabrück en Basse-Saxe, qui arrêtera en 2026 la production des T-Roc de VW et Cayman de Porsche, et celui de Dresde en Saxe (qui assemble les pièces de l'ID3, l'entrée de gamme électrique), seraient les premiers menacés. Les économies réalisées en sacrifiant ces deux usines pourraient néanmoins se révéler marginales. L'usine de Zwickau, dans l'ex RDA, pourrait aussi être placée sur la sellette.

D'après Daniela Cavallo, qui dit s'appuyer sur des informations transmises par la direction, le groupe prévoit aussi des transferts à l'étranger de nombreuses activités et départements actuellement basés en Allemagne. Au total, des dizaines de milliers d'emplois seraient menacés, selon le comité d'entreprise. À cette potion, s'ajoutent des baisses de salaire. Selon le comité d'entreprise, le plan prévoit la réduction de 10 % de tous les salaires chez VW, et leur gel en 2025 et 2026 ainsi que la suppression d'une prime. Au total, cela reviendrait à une baisse de 18 % des émoluments des ouvriers des chaînes au cours des deux prochaines années.

Sans confirmer immédiatement ces mesures, qui concernent sa marque principale VW et 120.000 employés, la direction du groupe a indiqué dans un communiqué devoir « *attaquer le problème à la racine* ». (...)

« *Sans mesures globales pour retrouver notre compétitivité, nous ne pourrions pas nous permettre de réaliser des investissements essentiels pour l'avenir* », a mis en garde le directeur des ressources humaines, Gunnar Kilian. Quatre milliards d'euros d'économies seraient sur la table. Si aucun compromis préalable n'est trouvé, le syndicat de la métallurgie aura toute latitude, selon les lois qui encadrent la gestion des négociations collectives, d'appeler à la grève. (...)

<https://www.lefigaro.fr/societes/fermetures-d-usines-licenciements-baisses-de-salaires-rattrape-par-la-crise-de-l-auto-volkswagen-engage-une-therapie-de-choc-202410>