

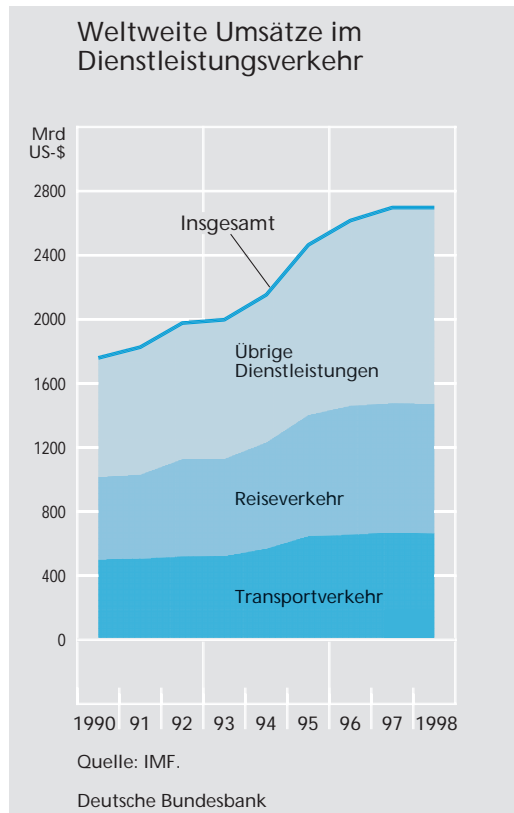
Die Rolle Deutschlands im internationalen Dienstleistungs- verkehr

Die zunehmende Bedeutung des Dienstleistungssektors für das wirtschaftliche Wachstum und die Beschäftigung in den hoch entwickelten Industrieländern sowie die verstärkten Bemühungen im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) für eine weitere Liberalisierung des grenzüberschreitenden Handels mit Dienstleistungen haben in den letzten Jahren den internationalen Dienstleistungsverkehr mehr und mehr ins Blickfeld gerückt. Für Deutschland gilt dies insoweit in besonderer Weise, als die deutsche Dienstleistungsbilanz im Gegensatz zum Warenhandel seit längerem durch Defizite gekennzeichnet ist, die im Verlauf der neunziger Jahre überdies deutlich gestiegen sind. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die deutsche Wirtschaft in den zukunftssträchtigen Dienstleistungsbereichen an Wettbewerbsfähigkeit und Marktanteilen eingebüßt hat. Im Folgenden soll daher die Rolle Deutschlands im grenzüberschreitenden Dienstleistungshandel im Vergleich zu den anderen Industrieländern näher betrachtet werden.

Entwicklungstendenzen im internationalen Dienstleistungsverkehr

Das Wachstum im internationalen Dienstleistungsverkehr hat sich im Verlauf der letzten beiden Jahrzehnte deutlich beschleunigt.

Überblick



Allein in den neunziger Jahren sind die Dienstleistungsexporte dem Volumen nach um schätzungsweise 85 % gestiegen; das entspricht einer jährlichen Zuwachsrate von 6 ½ %, gegenüber 5 ½ % in den achtziger Jahren. Der Anstieg war damit in beiden Dekaden etwas stärker als die Expansion des Warenhandels. Fast drei Viertel der Umsätze im internationalen Dienstleistungshandel werden von den Industrieländern getätigt. Der Marktanteil der Industrieländer liegt damit leicht höher (rund fünf Prozentpunkte) als im internationalen Warenhandel.

Das dynamische Wachstum der grenzüberschreitenden Umsätze der Dienstleistungsbranche ist zum einen im Zusammenhang mit der allgemeinen Expansion des Welthandels zu sehen, in der sich letztlich die zunehmende

Arbeitsteilung im weltwirtschaftlichen Produktionsprozess widerspiegelt. Zum anderen haben dazu aber auch eine ganze Reihe von speziellen Faktoren beigetragen. So spielten in vielen Bereichen technologische Entwicklungen, wie die Fortschritte in der Informations- und Datenverarbeitung und -übermittlung, eine zentrale Rolle. Die Voraussetzungen dafür, dass die verbesserten technischen Möglichkeiten genutzt werden konnten, wurden jedoch in den achtziger und neunziger Jahren vielfach erst durch den Abbau von Handelshemmnissen geschaffen, die dem internationalen Dienstleistungsaustausch lange Zeit im Weg standen, während der Warenhandel unter den Industrieländern schon weitgehend liberalisiert war. Der internationale Handel mit Dienstleistungen ist im Rahmen der Uruguay-Runde (1986–1994) erstmals Gegenstand multilateraler Liberalisierungsverhandlungen gewesen und hat im „General Agreement on Trade in Services“ (GATS) ein erstes multilateral vereinbartes Regelwerk gefunden.

Starke Impulse sind aber auch von der Liberalisierung des Kapitalverkehrs im Laufe der achtziger Jahre und der gleichzeitigen Deregulierung der Finanzmärkte ausgegangen, durch die die bestehenden Hemmnisse für das grenzüberschreitende Angebot von Finanzdienstleistungen stärker ins Blickfeld geraten sind. Vielfach handelte es sich dabei um Regelungen, die nicht primär zur Abschottung der jeweiligen nationalen Dienstleistungsanbieter eingeführt wurden, sondern in aufsichtsrechtlichen Überlegungen und der Sorge um hinreichenden Anlegerschutz begründet waren. Die Bemühungen um eine bessere Abstimmung der

... in den
einzelnen
Dienstleistungs-
bereichen

Verschiedene
Einfluss-
faktoren ...

nationalen Banken- und Finanzmarktaufsicht oder – wie im Rahmen der Europäischen Union – die wechselseitige Anerkennung von aufsichtsrechtlich begründeten Marktzugangsregelungen sind in diesem Zusammenhang zu sehen. Nur so war es möglich, dass sich angesichts der wachsenden finanziellen Verflechtung und informationstechnischen Vernetzung über die nationalen Grenzen hinweg auch die entsprechenden Dienstleistungsmärkte stärker nach außen öffnen konnten. Es überrascht daher nicht, dass insbesondere im Bereich der Finanzdienstleistungen (einschließlich Versicherungsleistungen) hohe Umsatzzuwächse zu verzeichnen waren – wenn auch der Anteil dieser Sparte an den gesamten grenzüberschreitenden Dienstleistungsumsätzen der Industrieländer nicht besonders hoch ist. In den G7-Ländern entfallen nur 6 % der Umsätze im Dienstleistungshandel auf Finanz- und Versicherungsdienstleistungen.

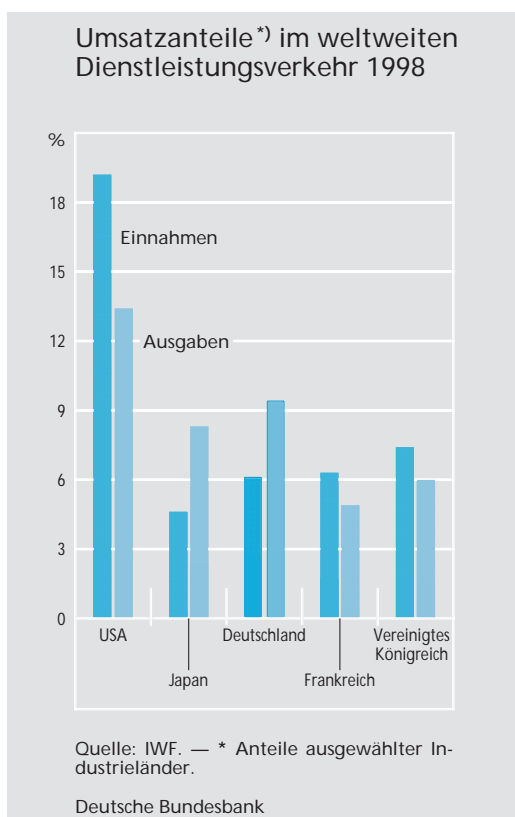
Neben den grenzüberschreitenden Finanzdienstleistungen zeigten auch die Umsätze im Auslandsreiseverkehr, die rund 30 % des gesamten internationalen Dienstleistungshandels ausmachen, deutliche Zuwächse. Auch hier dürften Liberalisierungs- und Deregulierungsmaßnahmen, insbesondere im zivilen Flugverkehr, und die damit verbundenen Preissenkungen eine wichtige Rolle gespielt haben. Für breite Bevölkerungskreise wurden oftmals erst dadurch Fernreisen möglich. Ein weiterer bedeutsamer Einflussfaktor war wohl die Öffnung der Grenzen der ehemaligen Sowjetunion und ihrer Bündnisstaaten, wodurch sich die globale Nachfrage nach Reiseverkehrsdienstleistungen tendenziell verstärkte.

Vor diesem Hintergrund mag man das unterdurchschnittliche Umsatzwachstum im Transportsektor etwas überraschend finden, der mit einem Anteil von knapp einem Viertel an den gesamten grenzüberschreitenden Dienstleistungsumsätzen nach dem Auslandsreiseverkehr die zweitwichtigste Dienstleistungssparte im internationalen Handel darstellt. Der Grund dafür liegt aber vor allem in den stark gesunkenen Frachtraten und Beförderungspreisen, welche die Umsatzentwicklung trotz des wesentlich stärkeren Wachstums der realen Transportleistungen dämpften. Darüber hinaus könnte eine Rolle gespielt haben, dass die Bedeutung von „Stapelwaren“ im internationalen Handel abgenommen hat und zunehmend technologisch höherwertige Güter transportiert werden.

Trotz der insgesamt dynamischen Expansion des internationalen Dienstleistungshandels ist der Anteil der Dienstleistungen an den gesamten grenzüberschreitenden Leistungstransaktionen mit rund einem Fünftel relativ gering, zumal wenn man bedenkt, dass mehr als die Hälfte des Bruttoinlandsprodukts der Industrieländer auf die Wertschöpfung der Dienstleistungsbranchen zurückgeht. Die vergleichsweise späte Liberalisierung des Handels mit „unsichtbaren“ Leistungen, die auch heute noch nicht den Stand wie im Warenverkehr erreicht hat, und die erst in den neunziger Jahren stärker vorangeschrittenen Deregulierungen im tertiären Sektor sind wohl wichtige Gründe dafür.

Überdies ist bei solchen Vergleichen auch zu berücksichtigen, dass eine Vielzahl von Dienstleistungen für den internationalen Han-

*Dienstleistungs-
verkehr in
Relation zum
Warenhandel*



del nicht geeignet oder nur indirekt als Vorleistungen im Wert der gehandelten Güter enthalten sind. Schließlich ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass Dienstleistungen oft über Tochterfirmen im Ausland erbracht werden, weil teilweise eine Präsenz des Anbieters am Absatzmarkt erforderlich ist.

Datenbasis

In den zahlungsbilanzstatistischen Angaben über den grenzüberschreitenden Leistungsaustausch, auf die sich dieser Beitrag stützt, sind „nur“ die Transaktionen von Gebietsansässigen mit Gebietsfremden verzeichnet. Diese Zahlen geben also Aufschluss über die Bedeutung des Dienstleistungshandels der in Deutschland ansässigen Unternehmen und Haushalte mit Vertragspartnern, die ihren Sitz im Ausland haben. Über die internationale

Marktstellung der deutschen Dienstleistungsunternehmen lassen sich mit den Zahlungsbilanzdaten daher keine definitiven Aussagen machen, da die Transaktionen von ausländischen Tochterunternehmen deutscher Dienstleistungsfirmen mit ausländischen Vertragspartnern die deutsche Zahlungsbilanz nicht berühren (und daher in den hier verwendeten Zahlen nicht enthalten sind). Daten für solche Vergleiche, die nicht auf den jeweiligen Dienstleistungsstandort in seiner regionalen Abgrenzung, sondern gleichsam auf die „Nationalität“ der jeweiligen Industrie abstellen, sind für Deutschland und die meisten anderen Industrieländer nicht verfügbar.¹⁾ Auf internationaler Ebene gibt es jedoch Bestrebungen, derartige Statistiken nach einem einheitlichen Konzept zu entwickeln.²⁾

Der weltweit mit Abstand größte Exporteur und Importeur von Dienstleistungen sind die Vereinigten Staaten. Gemessen an den Ausgaben für das Jahr 1998 (aktuellere Daten liegen noch nicht vor) entfallen auf sie über 16 % der global getätigten Umsätze im internationalen Dienstleistungsverkehr. Der Anteil ist damit sogar etwas höher als die entsprechende Position der USA im Warenverkehr (knapp 15 %). An zweiter Stelle rangiert be-

Position wichtiger Industrieländer im internationalen Dienstleistungshandel

1 Angaben dieser Art gibt es für die US-Wirtschaft. Vgl.: U.S. Department of Commerce: U.S. International Services, Cross-Border Trade in 1998 and Sales through Affiliates in 1997, Survey of Current Business, October 1999.

2 Die internationalen Organisationen arbeiten derzeit an einem Manual, das eine breitere Erfassung des internationalen Handels mit Dienstleistungen einschließlich der über Direktinvestitionsunternehmen getätigten Transaktionen zum Ziel hat. Vgl.: Commission of the European Union, IMF, OECD, United Nations, United Nations Conference on Trade and Development und World Trade Organization: Manual on Statistics of International Trade in Services.

reits Deutschland, auf das knapp 8 % der weltweiten Dienstleistungsumsätze entfallen. Im Vergleich zur Stellung Deutschlands als Warenhandelsnation (Anteil gut 9 %) ist die deutsche Quote aber geringer. Dahinter folgen Japan und das Vereinigte Königreich mit einem Anteil an den internationalen Dienstleistungsumsätzen von jeweils 6 ½ % (Warenhandelsanteile: 6 ½ % bzw. 5 %).

Hinter dieser Rangfolge verbergen sich allerdings erhebliche Unterschiede in der Struktur der betreffenden Dienstleistungsumsätze. Das zeigt sich bereits, wenn man zwischen Ausfuhr- und Einfuhrumsätzen unterscheidet. Als Exporteur von Dienstleistungen sind die USA mit einem Anteil von 19 % mit deutlichem Abstand weltweit die „Nummer Eins“, gefolgt von Großbritannien (7 ½ %), Deutschland und Frankreich (jeweils gut 6 %). Auf der Importseite rangieren dagegen die Vereinigten Staaten (13 ½ %) mit geringerem Abstand vor Deutschland (9 ½ %) und Japan (8 ½ %), während das Vereinigte Königreich (knapp 6 %) hier ein wesentlich niedrigeres Gewicht hat.

Dementsprechend weisen die USA sowie auch Großbritannien und Frankreich im Dienstleistungsverkehr hohe Überschüsse auf, während Deutschland nach Japan die höchsten Defizite im grenzüberschreitenden Dienstleistungshandel verzeichnet. Daraus können allerdings auch unabhängig von den oben bereits genannten Einschränkungen nur bedingt Rückschlüsse auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Dienstleistungssektoren der einzelnen Länder gezogen werden. Die unterschiedlichen Entwicklungen

der Salden im internationalen Dienstleistungshandel gehen nämlich auf sehr verschiedenartige Einflussfaktoren zurück, unter denen auch natürliche Standortvor- und -nachteile, wie insbesondere das Klima und die geographische Lage im Falle des Auslandsreiseverkehrs, von Bedeutung sind.

Die deutsche Wirtschaft als Anbieter und Nachfrager im internationalen Dienstleistungshandel

Mit einer durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate von fast 7 ½ % war der Auslandsreiseverkehr einer der besonders kräftig expandierenden internationalen Dienstleistungsmärkte in den neunziger Jahren, auf den überdies der größte Block der weltweiten Dienstleistungsumsätze entfällt. Im Jahr 1998 (aktuellere Angaben sind für den Gesamtmarkt nicht verfügbar) beliefen sich die Umsätze auf 810 Mrd US-Dollar; damit betraf knapp ein Drittel der internationalen Dienstleistungsumsätze den Tourismussektor. Für die deutsche Wirtschaft ist die Bedeutung dieses Zweigs insbesondere auf der Ausgabenseite noch höher. Mehr als ein Drittel der deutschen Dienstleistungsimporte betrifft Auslandsreisen, während diese auf der Einnahmeseite lediglich ein Fünftel ausmachen. Nur knapp hinter den USA (20 %) hat Deutschland daher mit 16 ½ % den größten Anteil an den Reiseverkehrsausgaben der Industrieländer. Das Defizit in diesem Bereich ist sogar weltweit das höchste. Es ist offensichtlich, dass hier auch die klimatischen und geographischen Bedingungen in Deutschland eine wichtige Rolle spielen, während die In-

Reiseverkehr

Reiseverkehrseinnahmen und -ausgaben

1998

Position	Ausgaben		Einnahmen		Saldo der Reiseverkehrs-bilanz (Mrd US-Dollar)
	Mrd US-Dollar	US-Dollar pro Kopf der Bevölkerung	Mrd US-Dollar	US-Dollar pro Kopf der Bevölkerung	
Welt	385,0	.	425,2	.	.
Industriestaaten	287,1	.	290,6	.	.
Belgien/Luxemburg	8,8	838,1	5,4	514,3	- 3,4
Deutschland	46,9	572,0	16,4	200,0	- 30,5
Frankreich	17,8	302,2	30,0	509,3	12,2
Italien	17,6	306,1	29,8	518,3	12,2
Japan	28,8	227,8	3,7	29,3	- 25,1
Kanada	10,8	356,4	9,4	310,2	- 1,4
Niederlande	11,0	700,6	6,8	433,1	- 4,2
Österreich	9,5	1 172,8	11,2	1 382,7	1,7
Schweiz	7,1	1 000,0	7,8	1 098,6	0,7
Spanien	5,0	127,2	29,9	760,8	24,9
Vereinigtes Königreich	33,3	572,2	24,0	412,4	- 9,3
Vereinigte Staaten	57,8	213,6	83,3	307,8	25,5

Quelle: IMF, Balance of Payments Statistics Yearbook 1999.

Deutsche Bundesbank

frastruktur für Reisen in Deutschland durchaus internationalen Standards entspricht.

Die stärksten Zuwächse waren bei den deutschen Reiseverkehrsausgaben in der ersten Hälfte der neunziger Jahre zu verzeichnen, als nach der Wiedervereinigung viele der aufgestauten Reisewünsche der ostdeutschen Bevölkerung erstmals seit langem umgesetzt werden konnten. Erst um die Mitte der neunziger Jahre schwächte sich das starke Ausgabenwachstum wieder deutlich ab und bewegt sich seitdem in etwa im Einklang mit der Entwicklung der verfügbaren Einkommen. Mit Reiseausgaben von umgerechnet knapp 600 US-Dollar pro Kopf der Bevölkerung stand Deutschland aber bis zuletzt neben dem Vereinigten Königreich an der Spitze der großen Industrieländer. Die Pro-Kopf-Aus-

gaben für Auslandsreisen sind in den USA und Japan (mit gut 200 US-Dollar) nicht einmal halb so hoch; auch die Ausgaben französischer und italienischer Reisender im Ausland sind mit rund 300 US-Dollar wesentlich niedriger. Höhere Pro-Kopf-Ausgaben als in Deutschland hatten nur die kleineren unter den Industriestaaten, wie beispielsweise die Schweiz (rund 1 000 US-Dollar) und Österreich (rund 1 200 US-Dollar), für den Auslandsreiseverkehr zu verzeichnen.

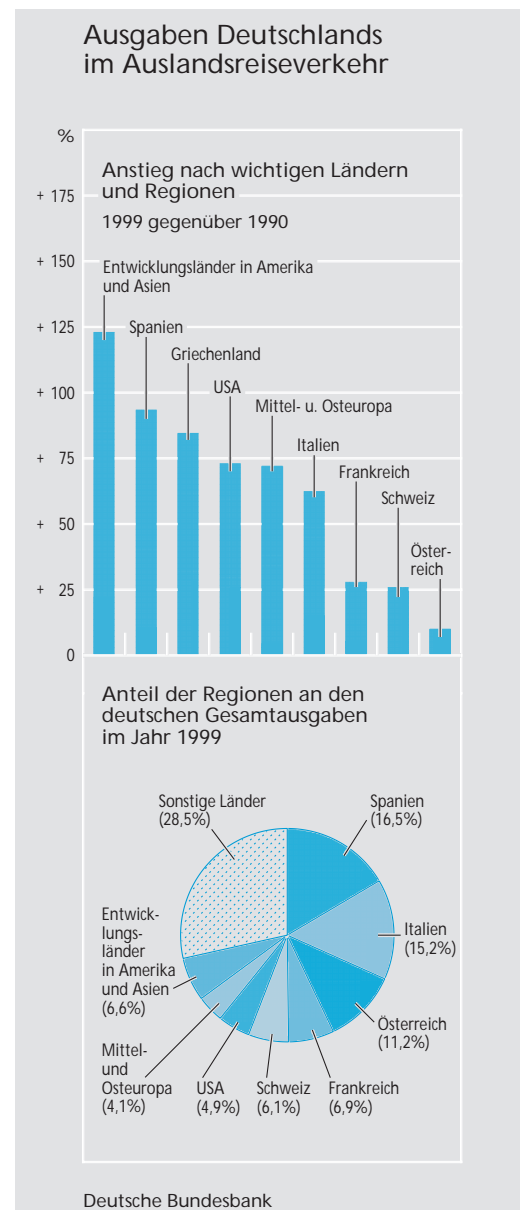
Die beliebtesten Urlaubsreiseziele der Deutschen sind die südeuropäischen Länder, darunter insbesondere Spanien und Italien, sowie die benachbarten Alpenländer Österreich und die Schweiz, die dementsprechend (und anders als Deutschland) unter den Spitzenreitern bei den Einnahmen pro Kopf der Bevöl-

kerung sind (rund 1 400 US-Dollar beziehungsweise 1 100 US-Dollar). Zuletzt (1999) entfielen auf die EU-Länder und die Schweiz drei Viertel der gesamten deutschen Auslandsreiseausgaben. Die stärksten Zuwächse hatten dagegen Fernreiseziele wie die Staaten der Karibik und die Länder Südasiens zu verzeichnen. Insgesamt hat sich dadurch der Anteil der überseeischen Länder im Verlauf des letzten Jahrzehnts von 15 ½ % auf 18 % erhöht. Aber auch die mittel- und osteuropäischen Länder sind in den neunziger Jahren zu beliebten Reisezielen deutscher Touristen und Geschäftsreisender geworden. Zuletzt entfielen immerhin 4 % der deutschen Reiseausgaben auf diese Ländergruppe.

Transportleistungen

Am Umsatz gemessen ist der Markt für internationale Transportleistungen der zweitwichtigste Bereich nach dem Reiseverkehr. 1998 beliefen sich die weltweiten Umsätze im Transportsektor auf gut 660 Mrd US-Dollar und machten damit knapp ein Viertel des globalen Dienstleistungshandels aus. Auf Frachtleistungen entfiel mit knapp der Hälfte der größte Teil davon. Gut ein Viertel machten Personenbeförderungsleistungen aus; der Rest betraf Hafengebühren (einschließlich Flughafen-)gebühren und sonstige Transportleistungen.

Das Umsatzwachstum im grenzüberschreitenden Handel mit Transportleistungen war im vergangenen Jahrzehnt mit 5 % pro Jahr nur unterdurchschnittlich. Dazu dürften aber vor allem die rückläufigen Frachtraten im internationalen Transportgeschäft sowie die gesunkenen Beförderungspreise im Personenverkehr beigetragen haben; die realen Transportleistungen sind wesentlich kräftiger ge-



stiegen. Die deutsche Wirtschaft ist im internationalen Transportgeschäft sowohl auf der Anbieter- als auch auf der Nachfrageseite mit annähernd gleichem Gewicht vertreten. Mit einem Anteil der deutschen Einnahmen aus Transportleistungen für ausländische Kunden an den weltweiten Umsätzen in diesem Bereich in Höhe von knapp 7 % gehört Deutschland neben Japan, Frankreich, den Niederlanden und Großbritannien zu den wichtigsten

Dienstleistungsverkehr Deutschlands (fob) *)

Mrd Euro

Position		1990	1995	1998	1999
Reiseverkehr	Einnahmen	12,0	13,3	15,1	15,7
	Ausgaben	29,1	39,6	44,0	45,5
	Saldo	- 17,1	- 26,3	- 28,9	- 29,8
Transportleistungen	Einnahmen	12,1	14,3	18,2	18,7
	Ausgaben	14,1	18,0	23,2	23,7
	Saldo	- 2,0	- 3,7	- 5,0	- 5,0
Andere Dienstleistungen					
Regierungsleistungen	Einnahmen	9,9	4,9	4,1	3,5
	Ausgaben	1,5	1,4	1,3	1,5
	Saldo	+ 8,5	+ 3,5	+ 2,8	+ 2,0
Transithandelerträge	Einnahmen	2,9	3,5	5,3	5,8
	Ausgaben	0,8	1,5	1,3	3,1
	Saldo	+ 2,1	+ 2,0	+ 4,0	+ 2,7
Versicherungs- und Finanzdienstleistungen	Einnahmen	0,4	2,7	3,7	6,2
	Ausgaben	0,7	1,5	3,1	4,7
	Saldo	- 0,3	+ 1,2	+ 0,5	+ 1,4
„Technologische“ Dienstleistungen 1)	Einnahmen	5,2	7,8	11,9	11,7
	Ausgaben	5,7	9,8	14,1	15,2
	Saldo	- 0,5	- 1,9	- 2,2	- 3,5
Bauleistungen, Montagen, Ausbesserungen	Einnahmen	2,7	3,8	4,2	4,1
	Ausgaben	2,4	4,3	5,5	4,8
	Saldo	+ 0,3	- 0,5	- 1,3	- 0,6
Regiekosten 2)	Einnahmen	1,3	1,4	1,6	1,5
	Ausgaben	1,6	2,5	3,4	3,5
	Saldo	- 0,3	- 1,1	- 1,8	- 2,0
Kaufmännische Dienstleistungen	Einnahmen	0,6	1,6	2,5	2,4
	Ausgaben	1,1	2,3	4,4	4,9
	Saldo	- 0,6	- 0,7	- 1,9	- 2,4
Werbe- und Messekosten	Einnahmen	0,7	1,0	1,1	1,0
	Ausgaben	1,7	2,3	3,2	3,8
	Saldo	- 1,0	- 1,3	- 2,1	- 2,8
Kommunikations- dienstleistungen	Einnahmen	1,2	1,5	1,6	1,7
	Ausgaben	1,4	2,2	2,6	3,0
	Saldo	- 0,2	- 0,7	- 1,0	- 1,4
Filmgeschäft	Einnahmen	0,1	0,1	0,1	0,1
	Ausgaben	0,7	1,4	2,2	3,1
	Saldo	- 0,6	- 1,3	- 2,1	- 3,0
Sonstige Dienst- leistungen	Einnahmen	3,5	4,1	5,6	5,4
	Ausgaben	7,0	7,8	9,2	10,2
	Saldo	- 3,5	- 3,7	- 3,6	- 4,7
Dienstleistungen insgesamt	Einnahmen	52,5	60,1	75,0	77,9
	Ausgaben	67,8	94,5	117,6	127,0
	Saldo	- 15,3	- 34,4	- 42,6	- 49,1

* Einschl. Fracht- und Versicherungskosten der Einfuhr. — 1 Patent- und Lizenzverkehr, Forschung und Entwicklung, Ingenieur- und EDV-Leistungen. — 2 Zahlungen zwischen verbundenen Unternehmen als Konzernumlagen bzw. als Zuschuss zu den laufenden Kosten.

Deutsche Bundesbank

Anbietern. Alle genannten Länder verfügen über annähernd die gleichen Anteile an den weltweiten Einnahmen aus Transportleistungen. An erster Stelle rangieren – allein schon auf Grund der Größe des Landes – die USA mit einem Anteil von 15 %.

Die deutschen Einnahmen aus Transportleistungen machten im Jahr 1999, ähnlich wie bei den entsprechenden globalen Größen, rund ein Viertel der gesamten Dienstleistungseinnahmen aus. Besonders kräftig expandierten in den neunziger Jahren die Einnahmen aus der Personenbeförderung im Luftverkehr, die sich jahresdurchschnittlich um gut 6 % ausweiteten. Auf der Ausgabenseite wuchsen dagegen vor allem die an das Ausland geleisteten Zahlungen für den Frachtverkehr (um jahresdurchschnittlich 8 %), wobei die Dynamik des deutschen Außenhandelswachstums einerseits und die schwache Position Deutschlands im internationalen Seeverkehr andererseits den Ausschlag gaben. Insgesamt stieg das Defizit in der deutschen Transportbilanz – bei höheren Überschüssen im Personenluftverkehr – auf zuletzt 5 Mrd Euro, verglichen mit 2 Mrd Euro im Jahr 1990.

Die übrigen grenzüberschreitenden Dienstleistungen verteilen sich auf eine breite Palette verschiedener Dienstleistungskategorien, die jede für sich genommen nur ein relativ geringes Gewicht in den weltweiten Auslandsumsätzen des tertiären Sektors haben, aber zum Teil eine bemerkenswerte Wachstumsdynamik im Laufe der letzten Jahre bewiesen. Das gilt beispielsweise für Finanzdienstleistungen, deren Bedeutung in den neunziger Jahren mit der zunehmenden Verflechtung der Finanz-

Dienstleistungen in anderen Bereichen

Finanzdienstleistungen

märkte und der Öffnung der nationalen Märkte für ausländische Anbieter besonders stark gewachsen ist. Umfassende Angaben über die weltweiten Umsätze in diesem Bereich liegen zwar nicht vor, doch lassen allein die Daten, die für die wichtigsten Industrieländer zur Verfügung stehen, diesen Trend sehr klar erkennen. Im Verlauf der neunziger Jahre sind die Einnahmen der G7-Staaten für Finanzdienstleistungen an ausländische Kunden im Durchschnitt mit einer Jahresrate von knapp 7 % gewachsen. Die Vereinigten Staaten und das Vereinigte Königreich haben mit 40 % beziehungsweise 30 % den größten Anteil an den Einnahmen der G7-Staaten aus Finanzdienstleistungen. Die Einnahmen von in Deutschland ansässigen Finanzinstituten machen dagegen nur etwa 10 % aus. Im Verlauf der letzten Jahre sind sie aber von dem niedrigen Ausgangsniveau ebenfalls sehr stark gewachsen (22 % Jahresrate im Durchschnitt der neunziger Jahre).

Die Ausgaben für ausländische Finanzdienstleistungen sind in Deutschland allerdings noch etwas stärker gestiegen als die Einnahmen. Im Durchschnitt der neunziger Jahre nahmen sie jährlich um 30 % zu; der Anteil der deutschen Finanzdienstleistungsimporte an den entsprechenden Einfuhren der G7-Staaten ist dementsprechend mit 14 % etwas höher als auf der Exportseite. Per saldo ist der traditionelle deutsche Überschuss in diesem Bereich auf Grund des stärkeren Ausgabewachstums zuletzt zurückgegangen, und zwar im Jahr 1999 auf gut 1 Mrd Euro.

Aussagen über die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Finanzinstitute können daran aller-

Handel mit Finanzdienstleistungen *)

1998; Mrd US-Dollar

Land	Einnahmen	Ausgaben	Saldo
Deutschland	4,1	3,4	0,7
Frankreich	2,5	3,0	- 0,5
Italien	3,6	4,9	- 1,3
Japan	1,6	4,6	- 3,0
Vereinigtes Königreich	15,8	1,2	14,6
Vereinigte Staaten	16,5	10,7	5,8

Quelle: IMF, Balance of Payments Statistics Yearbook 1999. — * Einschließlich Versicherungsleistungen.

Deutsche Bundesbank

dings nur mit größter Vorsicht geknüpft werden. Zumindest ist in diesem Zusammenhang mit zu berücksichtigen, dass hier nur Transaktionen zwischen den hier ansässigen (in- und ausländischen) Instituten und Gebietsfremden berücksichtigt sind. Insbesondere das Angebot von Finanzdienstleistungen durch die im Ausland ansässigen Filial- und Tochterinstitute an ihre jeweilige Auslandskundschaft sind in den Angaben nicht enthalten. Immerhin ist allein die deutsche Kreditwirtschaft mit fast 680 Zweigstellen oder Töchtern im Ausland vertreten.

Ein weiterer wichtiger Wachstumsbereich unter den verschiedenen übrigen Dienstleistungen ist der Handel mit „technologischen“ Dienstleistungen, wozu der Patent- und Lizenzverkehr mit dem Ausland, die Einnah-

„Technologische“ Dienstleistungen

Handel mit Patenten und Lizenzen

1998; Mrd US-Dollar

Land	Einnahmen	Ausgaben	Saldo
Deutschland	3,3	4,9	- 1,6
Frankreich	2,3	2,7	- 0,4
Italien	0,5	1,2	- 0,7
Japan	7,4	9,0	- 1,6
Vereinigtes Königreich	6,7	6,1	0,6
Vereinigte Staaten	36,8	11,3	25,5

Quelle: IMF, Balance of Payments Statistics Yearbook 1999.

Deutsche Bundesbank

men und Ausgaben für Forschung und Entwicklung sowie die Ingenieur- und EDV-Leistungen zählen. Auf diesem Sektor nehmen Anbieter aus den USA und Japan eine führende Marktstellung ein. Gemessen an den für die G7-Staaten verfügbaren Daten entfielen auf diese beiden Länder beispielsweise im Patent- und Lizenzverkehr zuletzt Umsatzanteile von 50 % beziehungsweise 16 ½ %. Dahinter rangieren das Vereinigte Königreich (13 %) und Deutschland (8 %). Ähnlich wie bei den Finanzdienstleistungen ist die Stellung der deutschen Wirtschaft als Importeur technologischer Dienstleistungen jedoch größer. Per saldo verzeichnete Deutschland zuletzt (1999) in diesem Bereich ein Defizit von 3 ½ Mrd Euro. Es wäre jedoch zu kurz geschlossen, allein diesen Tatbestand als Beleg für einen Rückstand des „Wissen-

schaftsstandorts“ Deutschland zu nehmen. Der Patent- und Lizenzverkehr beispielsweise umfasst in erheblichem Umfang auch Verrechnungszahlungen von ausländischen Unternehmen in Deutschland an ihre Muttergesellschaften, die zum Teil auch durch konzernpolitische Entscheidungen und steuerliche Erwägungen beeinflusst werden.

Wachsende Bedeutung im grenzüberschreitenden Dienstleistungshandel der deutschen Wirtschaft haben überdies Werbe- und Messeaufwendungen sowie Kommunikationsdienstleistungen gewonnen. Auch hier ist Deutschland in verstärktem Maße auf der Nachfrageseite aufgetreten. Das Gleiche gilt für das internationale Filmgeschäft, in dem die amerikanische Film- und Fernsehindustrie seit langem die führende Rolle spielt. Die Netto-Zahlungen der deutschen Wirtschaft an ausländische Anbieter sind über die neunziger Jahre hinweg stetig gestiegen; per saldo belief sich das Defizit zuletzt auf 3 Mrd Euro, verglichen mit ½ Mrd Euro Anfang der neunziger Jahre.

*Messeaufwendungen,
Kommunikationsdienstleistungen,
Filmgeschäft*

Von nur begrenzter Bedeutung sind die Auslandsumsätze im Bereich von Bauleistungen und Montagen. Während zu Beginn der neunziger Jahre von deutschen Bauunternehmen vor allem in den Entwicklungs- und Ölförderländern noch relativ hohe Netto-Einnahmen erzielt wurden, sind in der Folgezeit die Umsätze in diesen Bereichen vor allem auf der Einnahmeseite nur noch vergleichsweise schwach gestiegen. Vermutlich ist die unmittelbare Präsenz der Anbieter auf diesen Gebieten durch Tochterfirmen oder im Rahmen von Joint Ventures in den wettbewerbsintensiven Märkten heute dringlicher als zuvor geworden.

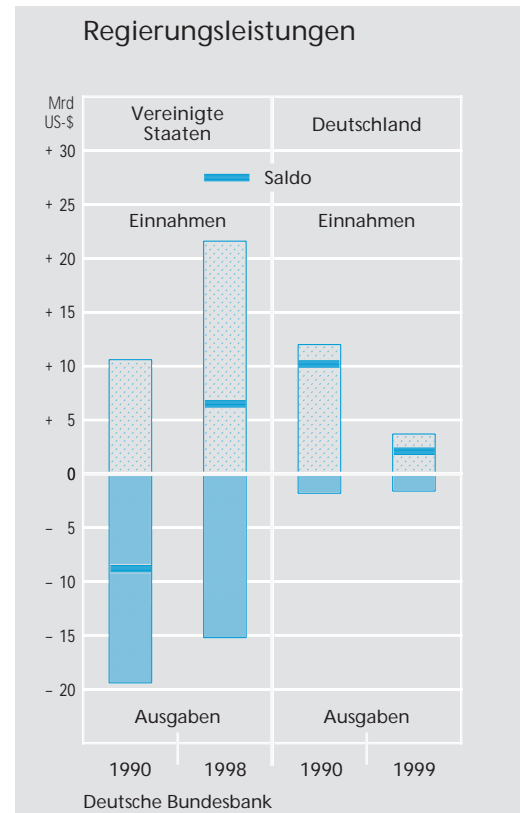
*Bauleistungen
und Montagen*

Regierungs-
dienst-
leistungen

Neben den bisher geschilderten und im Wesentlichen im Wettbewerb zwischen Anbietern aus verschiedenen Ländern geleisteten Diensten spielen aus deutscher Sicht auch die außerhalb des Markts bereitgestellten Regierungsdienstleistungen eine Rolle. Gemessen an den weltweiten Dienstleistungsumsätzen handelt es sich dabei zwar um eine relativ unbedeutende Größe. Auf sie entfielen Anfang der neunziger Jahre rund 5 % des globalen grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehrs; seitdem ist die Quote auf weniger als 4 % gesunken. In Deutschland war der Anteil dagegen Anfang der neunziger Jahre mit fast 10 % noch doppelt so groß. Im Wesentlichen handelte es sich bei den deutschen Einnahmen aus Regierungsleistungen um Ausgaben von in Deutschland stationierten ausländischen Armeemitgliedern und deren Familien. Nach dem Fall der Berliner Mauer und dem darauf folgenden Truppenabbau durch die ehemaligen Siegermächte haben sich die Einnahmen aus den „Truppengeldern“ schrittweise deutlich verringert. Dementsprechend ist im Laufe der neunziger Jahre der Anteil der Regierungsleistungen auf zuletzt 2 1/2 % der deutschen Dienstleistungsumsätze gefallen. Gleichzeitig ist das Minus in der deutschen Dienstleistungsbilanz deutlich gestiegen. Der wichtigste Gegenposten betraf die amerikanische Zahlungsbilanz, die auf diese Weise von der „Friedensdividende“ profitierte.

Zusammen-
fassung der
„übrigen“
Bereiche

Ohne diese Sonderentwicklung im Bereich der Regierungsleistungen gerechnet, hat die deutsche Wirtschaft ihre Position in den „übrigen“ Zweigen des internationalen Dienstleistungsverkehrs – also außer dem



Reiseverkehr, den Transportleistungen und den Regierungsleistungen – annähernd zu halten vermocht. Mit knapp 8 % lag der Anteil Deutschlands an den weltweiten Dienstleistungseinnahmen dieser Sektoren 1998 jedenfalls annähernd so hoch wie Anfang der neunziger Jahre. Angesichts des recht kräftigen globalen Wachstums in diesen Bereichen und im Hinblick auf die Tatsache, dass die deutschen Anbieter auf einigen wichtigen Feldern, wie den kaufmännischen Dienstleistungen und Kommunikationsdienstleistungen, Marktanteilsverluste hinnehmen mussten, kann dies nur bedeuten, dass die deutsche Wirtschaft in verschiedenen Dienstleistungssparten, die hier nicht im Einzelnen erwähnt werden können, weil sie sich mangels entsprechender statistischer Detailinformationen nicht eindeutig identifizieren lassen,

Wettbewerbsvorteile besitzt, die das Gesamtergebnis positiv beeinflussen.

Schlussfolgerungen

Im Ergebnis hat neben der Sonderentwicklung im Bereich der Regierungsleistungen vor allem die Entwicklung im Auslandsreiseverkehr die Bilanz des grenzüberschreitenden Dienstleistungshandels der deutschen Wirtschaft belastet. Im Wesentlichen handelte es sich dabei aber um eine einmalige Niveauverschiebung der deutschen Ausgaben für den Auslandstourismus, der durch den „Nachholbedarf“ der Bevölkerung aus den neuen Bundesländern in der ersten Hälfte der neunziger Jahre zu einem schubartigen Anstieg der Ausgaben deutscher Touristen und Geschäftsreisender im Ausland geführt hat.

Mittlerweile haben diese Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der deutschen Wiedervereinigung an Bedeutung verloren. Davon einmal abgesehen, hat Deutschland seine Position im internationalen Dienstleistungshandel über die letzten zehn Jahre hinweg aber annähernd behaupten können und so durchaus auch im Auslandsgeschäft am stärkeren Wachstum des tertiären Sektors partizipiert.

Dagegen haben wichtige Handelspartner wie Frankreich und Italien im Handel mit den „übrigen“ Dienstleistungen (ohne Reiseverkehr und Transport sowie ohne Regierungsleistungen) in dieser Zeit spürbare Marktanteilsverluste hinnehmen müssen, während die USA und das Vereinigte Königreich kräftige Zugewinne verzeichnen konnten. In den stark gewachsenen Sparten des grenzüberschreitenden Dienstleistungshandels, die maßgeblich zur Stärkung der Position der zuletzt genannten Länder beitrugen – wie insbesondere den Finanz- und Versicherungssektoren und den stärker wissensgestützten Dienstleistungsbereichen –, haben die entsprechenden Anbieter aus Deutschland keine vergleichbaren Erfolge zu verzeichnen. Offensichtlich lag der komparative Wettbewerbsvorteil der deutschen Wirtschaft in dem abgelaufenen Jahrzehnt doch weitgehend unverändert im Bereich der Industrieproduktion. Erst allmählich scheinen sich unter dem Einfluss des technologischen Wandels im Telekommunikations- und Medienbereich Veränderungen abzuzeichnen, die sich in den hier zu Grunde gelegten Zahlen über den internationalen Dienstleistungshandel allerdings (noch) nicht niederschlagen konnten.