

KOMPAKT

Werbeflaute dauert an

ZÜRICH – Die Werbeflaute in der Schweizer Presse hält weiter an. Im Juni 2003 schrumpfte das Inseratevolumen der Zeitungen im Vergleich zum Vorjahr um deutliche 17,2 Prozent. Der Hauptgrund für die neuerliche Abnahme ist – wie bereits in den Vormonaten – die Flaute bei den Stelleninseraten. Diese verzeichneten im Juni einen Einbruch um weitere 47,7 Prozent, wie der am Dienstag veröffentlichten Statistik der WEMF-AG für Werbemedienforschung zu entnehmen ist. Kaum anders sieht es bei Anzeigen und Gratiszeitungen aus. Beim Inseratevolumen musste hier ein Minus von 8,1 Prozent verbucht werden. Auch in diesem Bereich verstärkte sich der Abschwung bei den Stelleninseraten mit einem Minus von 50,7 Prozent massiv. Die Zeitschriften verzeichneten einen Rückgang von 13,4 Prozent weniger Inserate als im Juni 2002. Die Zahl der schwarzweissen Anzeigen gingen dabei um 21,7 Prozent, die Zahl der mehrfarbigem Inserate um 10,4 Prozent zurück.

VW: Grossinvestition in China

CHANGCHUN – Der Automobilkonzern Volkswagen will seine Marktführerschaft in China mit Investitionen in Höhe von 6 Mrd. Euro (9,3 Mrd. Fr.) verteidigen. Dort hat der VW-Konzern wegen der zunehmenden Konkurrenz im ersten Halbjahr Marktanteile verloren. China sei in der Autobranche zurzeit der einzige boomende Wachstumsmarkt weltweit, sagte VW-Chef Bernd Pischetsrieder. Deshalb will VW seine Standorte in Changchun und Peking ausbauen. Bis ins Jahr 2007 werde dort die Jahreskapazität von 800 000 auf 1,6 Mio. Fahrzeuge verdoppelt. Im ersten Halbjahr 2003 steigerte der Konzern seinen Absatz in China um 52 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode. Allerdings fiel wegen der starken Konkurrenz sein Marktanteil von 40 auf 34 Prozent. Für das ganze Jahr peilt VW nun 37 Prozent an.

Vorgaben gelockert

BRÜSSEL – Wegen der Krise in der Luftfahrtbranche verschafft die EU den Fluggesellschaften Erleichterungen: Die strikten Vorgaben für die Nutzung von Start- und Landerechten an europäischen Flughäfen sollen während des Sommerflugplans gelockert werden. Dies beschlossen die EU-Wirtschafts- und Finanzminister am Dienstag in Brüssel. Bisher müssen Airlines die so genannten Slots zu mindestens 80 Prozent nutzen, um sie nicht zu verlieren. Durch den Beschluss der Minister ist es für die Gesellschaften nun möglich, ihre Kapazitäten wegen der Nachfrageeinbrüche durch den Irak-Krieg und die Lungenkrankheit Sars vorübergehend zu reduzieren, ohne dass sie ihre Flughafenrechte in Gefahr zu bringen.

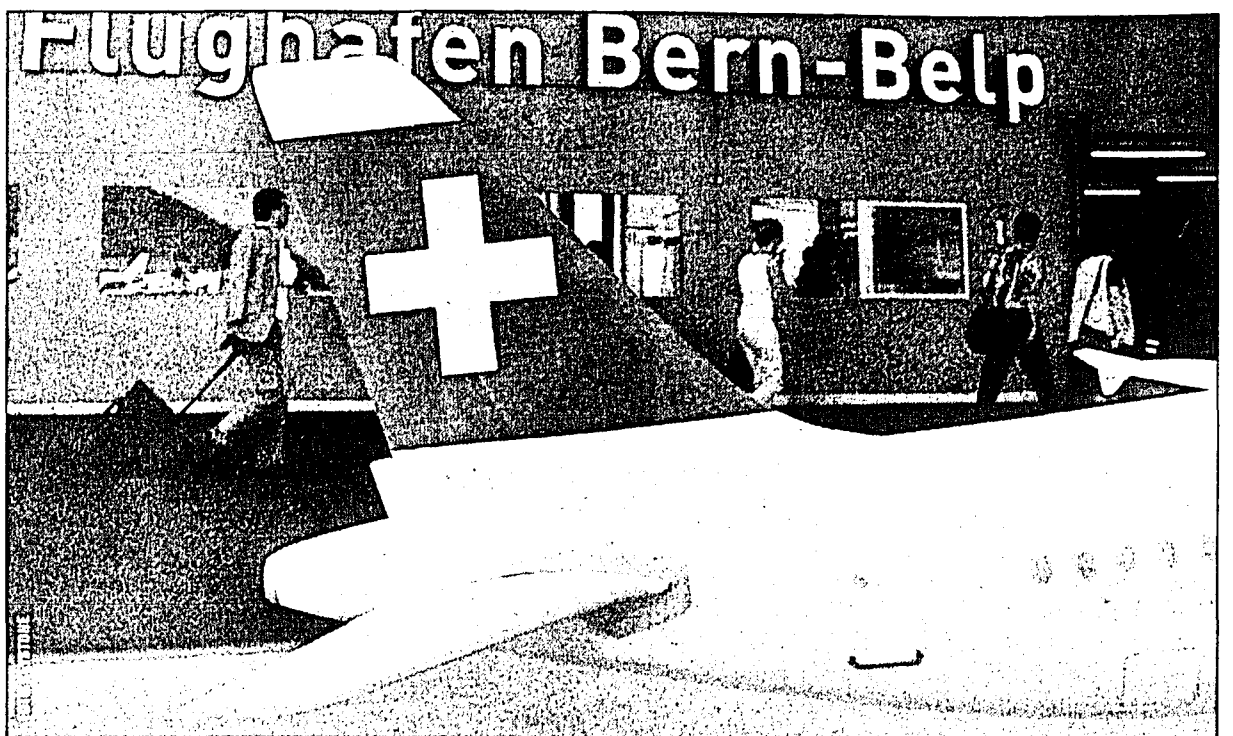
Trichet für Duisenberg

BRÜSSEL – Der Weg für den Franzosen Jean-Claude Trichet an die Spitze der Europäischen Zentralbank (EZB) zum 1. November ist frei. Die EU-Finanzminister nominierten den 60-jährigen französischen Notenbankchef am Dienstag in Brüssel einstimmig für die Nachfolge des Niederländers Wim Duisenberg. Trichet soll für acht Jahre im Amt bleiben. Die endgültige Entscheidung für die Besetzung des Spitzenpostens fällt im Oktober. Widerstand wird aber nicht erwartet.

Verhärtete Fronten

Swiss-Abbau-Verhandlungen mit Gewerkschaften, Seilziehen am Stichtag

ZÜRICH – Die Swiss und die Pilotenverbände haben am Dienstag um eine Einigung über den Stellenabbau gerungen. Beim Bodenpersonal, wo die Swiss die meisten Stellen abbaut, sind die Verhandlungspartner ohne Einigung auseinander gegangen.



Die Swiss und die Pilotenverbände kamen gestern zu keiner Einigung betreffend Stellenabbau.

«Die Swiss-Führung konnte uns auch heute nicht sagen, wo die 1500 Stellen im Bodenpersonal eingespart werden sollen, geschweige denn, welche Abteilungen betroffen sind», erklärte Philipp Hadorn, Vize-Präsident der Gewerkschaft Gata. Die Swiss wolle dennoch die Entlassungsschreiben am kommenden Montag versenden. Gata werde die Kündigungen, die noch im Juli erfolgen, vor Gericht auf Nichtigkeit einklagen. Denn die Swiss habe Informations- und Konsultationspflichten beim Vorgang von Massenentlassungen nicht eingehalten.

Erste Entlassungen unterwegs

Von Seiten der Swiss hiess es, die Verhandlungen mit den Gewerkschaften liefen auf Hochtouren und würden nicht kommentiert. Erste Resultate seien «zeitnah» zu erwarten. «Inzwischen werden die ersten Entlassungen langsam ausgespro-

chen», sagte Dominik Werner Swiss-Sprecher. Als grösste Verhandlungs-Knacknuss gilt der Abbau von 700 Piloten-Stellen, respektive die Umsetzung des Schiedsgerichtsurteils zu Gunsten der Ex-Crossair-Piloten. Nach Rechnungen der Swiss von Ende Juni soll der Abbau bei den Piloten etwa im Verhältnis 430 (Ex-Crossair) und 220 (Ex-Swissair) statt-

finden. Dies könnte sich aber leicht zu Gunsten der Ex-Crossair-Piloten verschieben, so Werner.

An Swiss-Erben fehlt es nicht

Neben der niederländischen KLM haben anscheinend weitere Gesellschaften Interesse an einzelnen Geschäften der Swiss. Laut Unique-Sprecher Andreas Siegenthaler stehen für den Europaverkehr ab

Zürich bereits Fluggesellschaften fest, welche die eine oder andere der 14 Ex-Swiss-Destinationen übernehmen. Namen wolle er noch keine nennen. Zu den Erben der Swiss-Strecken dürfte die Airline Odette gehören. Sie bietet seit zwei Jahren Flüge in den Kosovo und nach Mazedonien an und will ihre Flotte um zehn Maschinen erweitern.

17.5 Rappen mehr oder weniger

Grosse Benzin-Preisunterschiede an den Autobahntankstellen

EMMEN – Bis zu 17.5 Rappen pro Liter Bleifrei 95 beträgt der Preisunterschied zwischen der günstigsten und teuersten Autobahntankstelle in der Schweiz. Zwischen den Tankstellen liegt oft nur eine Distanz von 20 bis 40 Kilometern.

Wer auf der A1 von Zürich Richtung Bern die Treibstoffpreise vergleicht, stellt Erstaunliches fest,

wie die vom Touring-Club-Schweiz (TCS) durchgeführte Preiserhebung zeigt. An der Tankstelle Würenlos, kurz vor dem Baregg Tunnel, kostet ein Liter Bleifrei 95 1.28 Franken. Gute 30 Kilometer weiter, in Kölliken Nord, kostet das Benzin 1.42 Fr. pro Liter. Als Gegenleistung wird man dafür bedient und muss nicht aus dem Auto steigen. Doch dieser Service verursacht den hohen Benzinpreis kaum,

wie der TCS am Dienstag in einer Medienmitteilung schreibt. Denn auch in Rheintal Ost kommt man in den Genuss bedient zu werden, aber das Benzin ist mit 1.33 Fr. deutlich günstiger.

Zwischen Wangen an der Aare und der Verzweigung Luterbach in Fahrtrichtung Bern befindet sich Deitingen Nord mit dem teuersten Benzin aller Autobahntankstellen in der Schweiz. Ganze 1.46 Fr. pro

Liter kostete dort bei der TCS-Erhebung ein Liter Bleifrei 95. Das sind 17.5 Rappen mehr als in Würenlos, Gunzgen und Grauholz bei Bern, wo ebenfalls nur 1.28 Fr. verlangt wird. Zu den fünf teuersten Autobahntankstellen der Schweiz gehören neben Deitingen Nord und Kölliken Nord auch die Tankstellen Pratteln Nord und Pratteln Süd (A2 bei Basel), sowie St. Margrethen-Nord (A1).

LAFV-GASTBEITRAG

Der Entschuldungsprozess im US-Unternehmenssektor

von Alfredo Raez, LGT-Capital-Management

Die Investoren scheinen Enron, Worldcom und andere Sünder rasch vergessen zu haben und drängen in die Kreditmärkte. Der unüblich hohe Zustrom lässt uns an der Nachhaltigkeit dieser Rallye zweifeln. Ähnlich wie die Aktien in den späten neunziger Jahren, dürften die Kreditmärkte sich selbst voraus gelaufen sein.

Seit November 2002 hat sich das Segment der risikoreichen Unternehmensanleihen vom Aktienmarkt nach oben abgekoppelt (+27 % gegenüber +12 % beim S&P500). Diese Divergenz sendet ein klares Signal: So langé sich die Finanzchefs auf Bilanz-Reparatur (und nicht auf Investitionen!) konzentrieren, profitieren Unternehmensanleihen stärker als Aktien. Diese Abkopplung ist zwar fundamental nachvollziehbar, doch scheinen technische Faktoren die treibende Kraft für die kolossale Outperformance gewesen zu sein.

Bilanzreparaturen...

Für viele Ökonomen ist die Reparatur überstrapazierter Bilanzen

ein gegenwärtig dominierendes Phänomen. Anhaltend schwache Konjunktur erzwingt disziplinierten Umgang mit Kapital und gibt Anreize, Cashflows für den Schuldenabbau zu verwenden. Was sich in den Statistiken auch niederschlägt: Die letzte Berichtssaison lieferte weitere Bestätigung dafür, dass die Unternehmen bei der Konsolidierung ihrer Finanzen Fortschritte erzielen.

Exorbitante Verschuldungsniveaus herunterzufahren, stellt jedoch eine gewaltige Herausforderung dar. Noch wäre «De-Leveraging» allein über die Ausgabe neuer Aktien fast unmöglich, weshalb dafür «hart verdiente» Cashflows notwendig sind. Angesichts des schwachen Wachstums sind die Möglichkeiten dafür aber beschränkt. Auch sind Einsparungsmassnahmen beim Personal oder bei den Investitionen bereits weitgehend ausgeschöpft. Dies alles vermag zu erklären, warum Schuldenabbau ein langwieriger und schmerzhafter Prozess ist – für die ganze Volkswirtschaft.

Die neusten Zahlen haben allerdings auch gezeigt, dass gesamt-

wirtschaftliche Statistiken das Tempo des Schuldenabbaus überzeichneten. Nur gerade die Hälfte der US-Unternehmen konnte den Cashflow steigern und die Schuldenrelationen zurückfahren. Dass die eine Hälfte der Unternehmen begonnen hat, Schulden zu tilgen, ist erfreulich. Doch macht dies die ganze Anlagekategorie noch keineswegs zu einem sicheren Hafen. Die Chancen für die Anleger liegen daher primär in einem scharfen Sektorfokus. Sektoren mit sichtbar verbesserten Fundamentaldaten (zum Beispiel Telefon und Versorger) sind bereits teuer geworden. Strategisch sollten Investoren die Anlagekategorie zwar halten, gegenwärtig jedoch die Sektoren mit zusätzlich vorhandenem De-Leveraging-Potential favorisieren, etwa Brokerage und nicht-zyklische Unternehmen.

... Im gesamtwirtschaftlichen Kontext

Schuldenabbau ist eine gute Sache. Aber auch ein zweischneidiges Schwert. Wie kann die Wirtschaft in Schwung kommen, wenn die Unternehmen Schulden tilgen an-

statt zu investieren? Die Einsparungen des einen Unternehmens sind die entgangenen Umsätze des anderen!

Die US-Regierung ist sich dessen bewusst. Massives staatliches Defizit-spending soll die Investitionsschwäche kompensieren, während eine hyperexpansive Geldpolitik den Dollar schwächt, was die Gewinnmargen der amerikanischen Industrie stärkt – und wiederum Anreize für Investitionen schafft. So soll einer Abwärtsspirale vorgebeugt und Wachstum initiiert werden. Denn bessere Bilanzen allein sind nicht genug, um einen gesunden Kreditzyklus sicherzustellen. Es bedarf auch eines gesunden wirtschaftlichen Umfelds. Der Markt setzt derzeit (zu!) zusehends darauf, dass die aggressive US-Politik genau dies bewirken wird.

Verfasser: Alfredo Raez ist Ökonom im Economic-Research bei der LGT-Capital-Management

Die alleinige inhaltliche Verantwortung für den Beitrag liegt beim Verfasser.

ANZEIGE

PanAlpina Sicav
Alpina V

Preise vom 15. Juli 2003

Kategorie A (thesaurierend)
Ausgabepreis: € 44.80
Rücknahmepreis: € 43.88

Kategorie B (ausschüttend)
Ausgabepreis: € 43.00
Rücknahmepreis: € 42.10

Zahlstelle in Liechtenstein:
Swissfirst Bank (Liechtenstein) AG
Austrasse 61, Postfach, FL-9490 Vaduz