

Op weg naar een verloren decennium

Columns - 13 januari 2020 - Auteur: Carsten Brzeski

De jaren twintig van het laatste eeuw staan in Duitsland bekend als de wilde “*roaring*” en ook gouden jaren. Jaren van niet alleen welvaart, maar ook jaren waarin de Duitse cultuur, wetenschap en kunst bloeiden en wereldwijd invloed hadden. Aan het begin van de jaren twintig van de 21e eeuw wijst er weinig op gouden, maar veel op roerige jaren.

De blik op het verleden is vaak vertekend. Zo is het ook met de jaren twintig van de 20e eeuw. Deze wilde jaren twintig duurden slechts van 1924 tot 1929. Vooraf waren er nog de herstelbetalingen vanwege het Verdrag van Versailles, de hoogste zuigelingensterfte van Europa, torenhoge werkeloosheid, hyperinflatie en enkele coupogingen. De wilde jaren eindigden in een zware financiële crisis en recessie.

Als er een decennium van goud was, dan de afgelopen tien jaar. Ondanks – of zelfs dankzij – de eurocrisis, beleefde de Duitse economie jaren van sterke economische groei, recordhoge werkgelegenheid gepaard aan een lage werkloosheid. Eindelijk weer stijgende particuliere consumptie en rinkelend geld in de overheidskassa. De beste economische prestaties sinds de hereniging. Helaas eindigde ook dit gouden decennium niet op een gouden manier. De productievertraging sinds de zomer van 2018 groeide uit tot een serieuze malaise, de arbeidsmarkt vertoont momenteel de eerste deuken en een van de belangrijkste industrieën van Duitsland, de automobielsector, zit midden in de zelfgemaakte problemen en op achterstand door veranderende technologieën.

Op het allerlaatste moment stuurde de economie weg van de afgrond van een technische recessie, maar de harde realiteit is dat de Duitse economie sinds de zomer van 2018 stagneert. Onder de oppervlakte van deze stagnatie is een economie met twee gezichten. Aan de ene kant een zwakke industriesector, overgegaan van vertraging naar malaise als gevolg van handelsconflicten, wereldwijde onzekerheid en structurele verstoringen in de automobielsector. Aan de andere kant een sterke binnenlandse sector met consumptie als belangrijke groeimotor.

Laten we deze tweezijdige economie nader bezien. Bij de industrie hebben beperkingen aan de aanbodzijde plaatsgemaakt voor beperkingen aan de

vraagzijde. Terwijl de bezettingsgraad in de zomer van 2018 op recordhoogte was en het gebrek aan voldoende productiecapaciteit en geschoolde werknemers pleitte voor meer investeringen, was de vraag, als voorheen beperkende factor voor de productie, eind 2019 terug op het niveau zoals laatst gezien in 2012.

Handelsconflicten en wereldwijde afkoeling zijn een reden voor de neergang. In de automobielsector eisen de structurele uitdagingen, voortvloeiend uit de overgang naar alternatieve brandstoffen, steeds meer hun tol. Door een lange reeks verkiezingsgeschenken bleef de consumptie op peil en werd een recessie voorkomen. Dit politieke strooigoed wordt vaak bekritiseerd, omdat het groeipotentieel van de Duitse economie op lange termijn hierdoor niet aantoonbaar wordt vergroot, maar de afgelopen jaren heeft het wel geholpen. Zo heeft de regering in de afgelopen twee jaar de kinderbijslagen, pensioenen en studietoelagen verhoogd, belastingaftrek verruimd en meer geld voor gezondheidszorg, ouderenzorg en scholen uitgetrokken. Voor 2019 heeft dit alles geleid tot een fiscale stimulans van ongeveer 0,5 procent van het bbp.

Deze twee zeer verschillende werelden hielden elkaar in 2019 in evenwicht. Een wankel evenwicht. De kans dat dit evenwicht in 2020 in voortduurt is klein. Alleen als de industrie weer opkrabbelt als gevolg van de eerste deal tussen de VS en China, de mondiale economie herstelt en er meer investeringen in Duitsland zelf zijn, ontwijkt de economie een recessie. Nu ook de arbeidsmarkt lijkt af te zwakken onder de gevolgen van de industriële problemen danst de Duitse economie in 2020 op de vulkaan.

Recessie of lichte groei, belangrijker dan de vooruitzichten voor 2020 zijn de grote structurele uitdagingen voor de Duitse economie in het komende decennium. De gevolgen van de grootste structurele veranderingen begint de economie nu al te voelen. Duitsland is een van de snelst vergrijzende landen, het land heeft de afgelopen vijf jaar enorm aan internationale concurrentiekracht verloren, voornamelijk door te weinig investeringen in conventionele en digitale infrastructuur. De trend van de-globalisering zal het land verder raken en de structurele veranderingen in de automobielsector (hybride, elektrisch, waterstof, car sharing, autonoom rijden) staan pas aan het begin. Het jaar 2019 leverde nieuwe records op in files en treinvertragingen.

Waar zijn de Duitse digitale reuzen, die het kunnen opnemen met de Amerikaanse of Chinese concurrentie? In tegenstelling tot de recessies in 2008-2009 of 2012-2013 is de Duitse economie momenteel structureel minder gezond en zal daarom ook van een mondiale heropleving minder weten te profiteren dan in het verleden.

De vooruitzichten op korte termijn voor de Duitse economie zijn zelfs nog redelijk. Met wat wereldwijde meewind en politieke wil om meer te investeren, is een opleving in 2020 mogelijk. Het zijn eerder de economische vooruitzichten op langere termijn die zorgwekkend zijn. Als je tijdens de zeven gouden jaren niet investeert voor de magere jaren, kunnen die bitter worden.

De groei in het laatste decennium leek moeiteloos. Een gouden decennium, maar ook zonder hervormingen en investeringen. De kans is groot dat de volgende tien jaar gemakkelijk eindigen als een verloren decennium. Het kan nog worden voorkomen, maar dan moet het roer heel snel om. Roerig en wild is leuk, maar liefst met vaste grond onder de voeten.

Deze column is met toestemming overgenomen van de Belgische krant [De Tijd](#)

Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](#).

Artikel: <https://www.duitslandinstituut.nl/artikel/35034/op-weg-naar-een-verloren-decennium>