

Frisch, Alfred

Article — Digitized Version

Bilanz der französischen Staatsbetriebe

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Frisch, Alfred (1957) : Bilanz der französischen Staatsbetriebe, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 9, pp. 518-520

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132530>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Es sollte außerdem nicht übersehen werden, daß die Einbeziehung der überseeischen Gebiete auch bestimmte Vorteile mit sich bringt. Theoretisch soll allen Teilnehmerstaaten der ungehinderte Zugang zu den Rohstoffquellen Afrikas ermöglicht werden. Wenn Rohstoffe und Halbfabrikate auch bisher bereits weitgehend zollfrei oder zollbegünstigt in die Bundesrepublik eingeführt werden konnten, so ist in der Einbeziehung dieser Gebiete in den „heimischen“

Markt trotzdem ein echter Fortschritt zu erblicken. Leider werden die deutschen Liefermöglichkeiten in diese Entwicklungsgebiete noch durch Zölle und sonstige Abgaben behindert, während Frankreich in seine afrikanischen Besitzungen zollbegünstigt liefern kann. Die im Vertrag in Aussicht genommene Angleichung der Zölle gegenüber den einzelnen Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sollte daher baldmöglichst verwirklicht werden.

Bilanz der französischen Staatsbetriebe

Alfred Frisch, Paris

In nicht allzu ferner Vergangenheit waren die französischen Staatsbetriebe wegen ihrer Geschäftsführung häufig starker Kritik ausgesetzt. Dann wurde es recht still um sie, bis plötzlich unlängst ein alarmierender Bericht des Berichterstatters des Finanzausschusses der zweiten französischen Kammer, Senator Pellencs, erschien und besonders in der ausländischen Presse starke Beachtung fand. Unter Hinweis auf hohe Fehlbeträge wurde von einem völligen Fehlschlag des Nachkriegsexperimentes gesprochen.

Wahrscheinlich war es kein Zufall, wenn der Bericht des Senators in der französischen Öffentlichkeit nur sehr geringes Echo fand. Seine Grundtendenz entspricht kaum der Überzeugung der öffentlichen Meinung, nicht einmal ihres konservativen Teiles. Außerdem kennt man die Voreingenommenheit des Verfassers, der teilweise mit dem statistischen Material etwas willkürlich umging und zu Schlußfolgerungen gelangte, die mit den tatsächlichen Verhältnissen schwer vereinbar sind. Es ist festzustellen, daß es augenblicklich in Frankreich kaum jemanden gibt, der die Verstaatlichung der Grundindustrien ernstlich in Frage stellt; die so gut wie unbedingte Anerkennung des status quo betrifft sowohl die Eisenbahn wie die Kohlengruben und die Elektrizitätswerke. Man weiß sehr genau, daß diese Unternehmen im Augenblick der Verstaatlichung teilweise einer sehr schwierigen finanziellen Lage gegenüberstanden und daß sie außerdem mit sehr niedrigen Tarifen arbeiten müssen und infolgedessen auf staatliche Investitionshilfe angewiesen sind. In Anbetracht ihrer geringen Rentabilität, die selbstverständlich der gesamten Wirtschaft ziemlich direkt zugute kommt, dürfte es ihnen im Falle einer Reprivatisierung sehr schwer fallen, Privatkapital für ihre weitere Ausdehnung, besonders im Energiesektor, zu finden.

Die Verstaatlichung der großen Depotbanken und der bedeutendsten Versicherungsgesellschaften findet dagegen verhältnismäßig wenig Billigung. Im heutigen politischen Klima könnte dieses Experiment auch nicht mehr wiederholt werden, man hat sich aber ziemlich allgemein mit der nun einmal gegebenen Tatsache abgefunden und sieht keinerlei Veranlassung, die Verstaatlichungsmaßnahmen auf diesem Sektor rückgängig zu machen. Allein die durch ihre demagogischen Forderungen bekannten Poujadisten schlugen unlängst

die Reprivatisierung der staatlichen Unternehmen vor. Es ist klar, daß ihnen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auch die konservativen Abgeordneten nicht folgen werden. Eine Reprivatisierung würde das Gleichgewicht der französischen Wirtschaft erheblich erschüttern und käme praktisch einer empfindlichen Abschöpfung des Kapitalmarktes zugunsten des Staates gleich.

Selbst die staatlichen Renault-Werke, Frankreichs größte Automobilfabrik, die aus zufälligen politischen Gründen nach ihrer Beschlagnahmung verstaatlicht wurden, haben in keiner Weise eine Änderung ihrer Eigentumsverhältnisse zu erwarten. Sie gehören dank ihrer einwandfreien Geschäftsführung und ihrer internationalen Erfolge zu den nationalen Aktiven und machen auf diese Weise auch den liberalsten Anhängern der Privatwirtschaft Freude. Ebenso geringe Reprivatisierungslust besteht für die staatlichen Flugzeugfabriken, die durch eine sehr enge Arbeitsteilung mit den privaten Unternehmen verbunden sind und den letzteren als nicht unerwünschtes Verbindungsglied zu der Staatskasse hin wertvolle Dienste leisten. Zur Gewohnheit wurde ferner das staatliche Eigentum an den elsässischen Kaligruben, an einer großen Stickstofffabrik bei Toulouse und die Beteiligungen in der Erdölwirtschaft.

Besonders befriedigend arbeiten die gemischten staatlich-privaten Unternehmen, deren Aktien an der Börse ebenso geschätzt werden wie diejenigen der reinen Privatbetriebe und deren Kapitalerhöhungen durch Ausgabe junger Aktien nicht auf die geringsten Schwierigkeiten stoßen. Psychologisch von nicht geringer Bedeutung dürfte auch die seit einigen Jahren zu beobachtende Taktik der Staatsbetriebe sein, sich mehrheitlich oder minderheitlich am Kapital neuer staatlich-privater Gemeinschaftsgründungen auf streng industrieller Ebene zu beteiligen. Es entsteht auf diese Weise eine konstruktive Verflechtung zwischen dem privaten und dem staatlichen Sektor, wobei die Privatwirtschaft Wert auf eine gewisse staatliche Risikodeckung legt, während der Staat das Privatkapital benötigt. An Beispielen mangelt es weder im Flugzeugbau, noch in der Kohlenchemie, noch im neuen Atombereich. Die betreffenden Gesellschaften arbeiten völlig reibungslos und werden in keiner Weise durch die staatliche Bürokratie gehemmt.

Echte Reprivatisierungswünsche betreffen lediglich unorganisch in Staatsbesitz übergegangene kleinere oder mittlere Betriebe, die einfacher und besser von der Privatwirtschaft geführt werden können. Die bei Beendigung des Krieges aus politischen Gründen beschlagnahmten Zeitungsdruckereien wurden so bereits in Privatbesitz zurückgeführt. Weitere Entlastungen des öffentlichen Sektors wären im Filmgewerbe möglich. Außerdem besitzen die Schlüsselindustrien eine Reihe etwas abseits gelegener Tochtergesellschaften, die sie zweckdienlicher Weise abstoßen sollten.

Ein neues Gesetz gestattet übrigens dem Staat eine Reprivatisierung besonderer Art, indem er bis zur Höhe der ihm gehörenden Aktien Zertifikate, die an der Börse gehandelt werden und auch dividendenberechtigt sind, ausgibt, jedoch die mit seinem Aktienbesitz verbundenen Kontrollrechte behält. Diese etwas sonderbare Verflüssigung des Staatsbesitzes wird augenblicklich vorwiegend für Erdölbeteiligungen erwogen, mit der doppelten Absicht, dem Staat zusätzliche Mittel zuzuführen und gleichzeitig das Angebot für die sehr gesuchten Erdöllaktien an der Börse zu erhöhen. Der Kapitalmarkt ist selbstverständlich für derartige Zertifikate nur dann aufnahmefähig, wenn sie Börsengewinne versprechen, was bei der Schlüsselindustrie keineswegs der Fall wäre.

DER SOZIALE STANDARD

Bei objektiver Beobachtung der französischen Verhältnisse gelangt man zu dem Schluß, daß die staatlichen Betriebe im allgemeinen zur Zeit von der privaten Öffentlichkeit günstig beurteilt werden und man vor allen Dingen ihre Geschäftsführung als befriedigend betrachtet. Unberührt bleibt hiervon allerdings ihr fast einmütig anerkannter sozialer Fehlschlag.

Die Verstaatlichungsaktion führte kaum zu einer Veränderung der sozialen Verhältnisse noch zu neuen Beziehungen der Belegschaft zur Arbeit oder zum Betrieb. Gewerkschaften und Arbeitnehmer sind so an weiteren Verstaatlichungen völlig uninteressiert. Vorstöße dieser Art von sozialistischer Seite, z. B. gegen die Stahlindustrie und die Erdölwirtschaft, blieben ohne das geringste Echo und wurden sehr schnell wieder aufgegeben. Im allgemeinen ist es heute dem französischen Arbeiter lieber, einem privaten Unternehmer, der die Löhne nach den normalen Regeln der Rentabilität festsetzen kann, gegenüberzustehen, als auf dem Umweg über staatliche Direktoren der Regierung, die sich zunächst einmal von taktisch-politischen Erwägungen leiten läßt und außerdem die Auswirkungen von Tarifierhöhungen in den Schlüsselbetrieben auf die gesamte Wirtschaftslage berücksichtigen muß.

Bis etwa 1952 eilten die Löhne und die sozialen Vergünstigungen in den meisten Staatsbetrieben, vorwiegend infolge politisch-demagogischer Führung der Unternehmen, der Privatwirtschaft voraus, jetzt sind sie aber ins Hintertreffen geraten. Und es besteht kein Zweifel, daß sich neue Lohnaufbesserungen in der Privatwirtschaft viel leichter durchsetzen lassen als im öffentlichen Sektor.

Verschiedene Prüfungsberichte, sowohl seitens parlamentarischer Ausschüsse wie unabhängiger Beamter, unter anderem der Staatliche Rechnungshof, haben seit einigen Jahren an der Geschäftsführung der Staatsbetriebe wenig zu beanstanden. Selbstverständlich ist nicht alles rosig, lassen sich immer gewisse Mißstände aufdecken. Sie ergeben sich aber weniger aus den Eigentumsverhältnissen als aus der Größenordnung der Unternehmen, d. h. private Aktiengesellschaften ähnlichen Umfangs leiden unter der gleichen Versuchung zur Verschwendung. Jede Zentralisierung ist mit wirtschaftlichen Gefahren verbunden. Es genügt festzustellen, daß sie im französischen staatlichen Sektor über den üblichen Durchschnitt nicht hinausgehen. An der Spitze der Unternehmen stehen einwandfrei leistungsfähige Persönlichkeiten, die auch von der Privatwirtschaft als beste Spitzenkräfte anerkannt werden und von ihr, sobald sie den staatlichen Dienst verlassen wollen, ohne weiteres übernommen werden.

Die öffentliche Wirtschaft Frankreichs befreite sich so weitgehend wie nur möglich aus jeder bürokratischen Umklammerung. Ihre Betriebe werden ausschließlich nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführt. Mehr und mehr machten sie sich auch finanziell von der Staatskasse unabhängig, indem sie ihren Kapitalbedarf auf dem privaten Kapitalmarkt decken, allerdings mit staatlicher Garantie. Steuerlich erhalten sie keine Sondervergünstigungen. Diejenigen Unternehmen, die sich mit der Privatwirtschaft in Konkurrenz befinden, dürfen auch nicht mit staatlichen Krediten rechnen. In dieser Beziehung standen z. B. die Renault-Werke von Anfang an auf eigenen Füßen, einschließlich der ungeheuren Aufgabe ihres Wiederaufbaues. Der sicherste Maßstab für die Beurteilung der Geschäftsführung der Staatsbetriebe ist ihre Produktivität, womit sie häufig in Frankreich und teilweise auch international einwandfrei an der Spitze stehen. Zwischen 1946 und 1955 ging bei erheblich höherer Leistung die Belegschaft der Kohlengruben um über 20 % zurück, diejenige der Eisenbahn um fast 25 % und diejenige der Gaswerke um etwas über 11 %. Die Eisenbahn verringerte gegenüber 1938 bei einer Verkehrssteigerung um 65 % dank besserer Organisation und technischer Modernisierung ihren Energieverbrauch um 50 %. Die französischen Züge sind augenblicklich die schnellsten Europas. Die Pariser Gaswerke wenden ihrerseits eines der modernsten Buchführungssysteme der Welt an und erhalten häufig den Besuch internationaler Sachverständiger für Büroproduktivität.

DIE FEHLBETRÄGE

Wie erklärt es sich aber, daß trotzdem die französischen Staatsbetriebe teilweise weiterhin mit sehr hohen Fehlbeträgen abschließen? Diese Fehlbeträge sind allerdings keine allgemeine Erscheinung. Die staatlichen Industriebetriebe, die zur Privatwirtschaft in Konkurrenz stehen, ebenso wie die Banken und die Versicherungsgesellschaften erzielen regelmäßig Gewinne und führen nach umfangreicher Eigenfinanzierung der Staatskasse nicht unbedeutende Beträge zu. Die Fehlbeträge betreffen vorwiegend die Grundindu-

strien, deren Tarife aus nationalwirtschaftlichen Erwägungen heraus niedrig gehalten werden. An der Spitze stand 1956 die Eisenbahn mit 145,6 Mrd. ffrs. Die Kohlengruben folgten mit rd. 14 Mrd., die Pariser Verkehrsbetriebe mit 11,4 Mrd., die Gaswerke mit 5,5 Mrd. und die Elektrizitätswerke mit 4,9 Mrd. 9,8 Mrd. ffrs flossen aus der Staatskasse außerdem an die Fluggesellschaft AIR FRANCE und die beiden Schifffahrtsunternehmen „Compagnie Générale Transatlantique“ und „Messageries Maritimes“. Bei den drei letzten Unternehmen handelt es sich zu einem erheblichen Teil um Ausgleichszahlungen für Linien, die im nationalen Interesse ohne Rücksicht auf ihre Rentabilität unterhalten werden müssen.

Einer besonderen Erläuterung bedarf der hohe buchmäßige Fehlbetrag der Eisenbahn, denn dieses Unternehmen unterließ zweifellos nichts, um seinen Betrieb so rationell wie nur möglich zu gestalten, bei sehr starkem Rückgriff auf die Automation und alle anderen Errungenschaften der modernen Technik. Für ungefähr ein Drittel des Fehlbetrages sind soziale und wirtschaftliche Sonderaufgaben der Regierung verantwortlich. In diese Gruppe gehören niedrige Sondertarife für kinderreiche Familien, für den Vorortsverkehr, für den Jahresurlaub der Arbeitnehmer und auch für verschiedene Warenkategorien, nicht zuletzt zur Förderung des Exports. Eine weitere Belastung ergibt sich aus einem unmöglichen Pensionierungsgesetz, das auf die Zeit vor dem ersten Weltkrieg zurückgeht und Altersgrenzen von 50 bis 55 Jahren vorsieht, mit dem Ergebnis, daß es augenblicklich bereits mehr pensionierte als aktive Eisenbahner gibt. Da im Parlament für die Abänderung dieses Gesetzes keine Mehrheit zu finden ist, da es außerdem mit der Verstaatlichungsaktion, die in Frankreich 1936 einsetzte, nichts zu tun hat, darf man hiermit auch finanziell die öffentliche Wirtschaft des Landes nicht belasten. Eine weitere Quelle der Eisenbahnfehlbeträge ist die aus politischen Gründen von so gut wie allen Parteien und nicht zuletzt von denjenigen politischen Gruppen, die mit am schärfsten das Verstaatlichungs-

experiment kritisieren, immer wieder verhinderte Koordinierung des Verkehrswesens mit der Verpflichtung für die Bahn, gegen ihren ausdrücklichen Willen und ihre wiederholten Anträge rund 10 000 km unrentabler Nebenlinien aufrechtzuerhalten. Es ist allgemein bekannt, daß die Stilllegung dieser Linien den Fehlbetrag um eine erhebliche Summe verringern würde. Dies ändert jedoch nichts an einem hartnäckigen politischen Widerstand.

Die Energiewirtschaft leidet unter zu niedrigen Tarifen und außerdem bilanzmäßig unter einer vielleicht etwas zu hohen Eigenfinanzierungsrate. Außerdem sind in allen Ländern die Kohlengruben zunehmend zu steigenden Löhnen verpflichtet, und diese soziale Entwicklung läßt sich finanziell nur schwer verkraften. In den letzten Jahren überstiegen die Mehrbelastungen auf seiten der Gesteungskosten die beachtlichen Produktivitätsfortschritte, so daß man nur durch höhere Tarife die Fehlbeträge hätte vermeiden können. Die Verschuldung der staatlichen Grundindustrie, die auf sehr energische Modernisierung und Rationalisierung Wert legt, erreichte ihrerseits einen vielleicht etwas zu hohen Grad, und es bleibt zu erwägen, ob die sich hieraus ergebende Finanzbelastung in Zukunft durch die laufenden Einnahmen restlos ausgeglichen werden kann. Der Zug nach dem Modernen rückte möglicherweise kritische Rentabilitätsberechnungen etwas in den Hintergrund.

Vielleicht wäre es besser gewesen, die französischen Züge etwas langsamer und auf alle Fälle etwas billiger fahren zu lassen. Es ist immer gefährlich, wenn eine kleine Minderheit von Direktoren staatlicher Betriebe ohne unmittelbar fühlbare Kontrolle über sehr große Beträge verfügen kann. Hierin liegt eine nicht abzuleugnende Schwäche des Systems. Aber trotzdem darf man abschließend bei allgemeiner Beurteilung der staatlichen Wirtschaft Frankreichs den Erfolg nicht absprechen. Nach reichlich kostspieligen Kinderkrankheiten gelang es ihr ziemlich schnell, ihre Bewährungsprobe zu bestehen, und es ist so gut wie sicher, daß sie sich auch in Zukunft behaupten wird.

Der Zustand der französischen Binnenwasserstraßen

J. Bertin-Rouilleau, Paris

Das französische Binnenwasserstraßennetz hat lange Zeit als das beste Europas gegolten. Seit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts aber sind nur wenige unbedeutende Verbesserungen und Modernisierungsarbeiten durchgeführt worden. Von den 8500 km der Gesamtlänge des brauchbaren Wasserstraßennetzes sind nur 1100 km für Schiffe von über 600 t schiffbar. Weitere 5800 km sind von den sogenannten „flandes“ befahrbar. Diese Pinassen haben eine Tragfähigkeit von 280 t und einen Tiefgang von 1,80 m, sie entsprechen dem von Freycinet im Jahre 1879 festgelegten Programm. Der Rest des Schifffahrtsnetzes umfaßt Wasserstraßen zweiter Ordnung, die nur für Schiffe von weniger als 200 t befahrbar sind.

DAS WASSERSTRASSENNETZ

Der Seine kommt als der Wasserstraße der Stadt Paris nach den Häfen Rouen und Le Havre besondere Bedeutung zu, sie spielt aber auch eine wichtige Rolle bei der Verkehrserschließung der Gebiete an ihrem Oberlauf. Die Seine ist zwar außerordentlich gut schiffbar (von Marcilly bis zum Meer 537 km), sie verdoppelt aber beinahe leider wegen ihres gewundenen Verlaufes den Weg von Rouen nach Paris. Die Seine ist mit dem Binnenschiffahrtssystem im Norden, Osten und Südosten Frankreichs verbunden. Mit den Küstenstädten in Nordfrankreich ist Paris durch das Oisetal und von Compiègne an durch das Kanalsystem über St. Quentin, Cambrai, das Bassin-