

Nittscher, Werner

Article — Digitized Version

Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Nittscher, Werner (1961) : Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 10, pp. 457-462

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133153>

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.

ABHANDLUNGEN

SCHIFFFAHRTSKONFERENZEN UND ABLADERSCHAFT

Dr. Werner Nittscher, Hamburg

Der Verfasser behandelte im 1. Teil seines Aufsatzes in Heft 2/1960, von der Anregung der Internationalen Handelskammer zur Bildung von Abladerverbänden ausgehend, die Fragwürdigkeit der Monopolstellung der Schifffahrtskartelle, die Problematik der Abladerbindungen sowie etwaiger staatlicher Kontrollen und erörterte schließlich konkrete Wünsche und Forderungen der verladenden Wirtschaft an die Konferenzlinien. Mit dem nachfolgenden Aufsatz bringt der Verfasser seine Ausführungen zum Abschluß. Die Kenntnisse des Verfassers beruhen nicht nur auf theoretischem Wissen, sondern gleichermaßen auf praktischen Erfahrungen. Wir glauben daher, daß die beiden vorliegenden Aufsätze einen interessanten Beitrag zur besonderen Problematik der Verkehrskartelle bilden werden.

BELGISCH-HOLLÄNDISCHER VERKEHRSNUTZERAUSSCHUSS FORDERT KOSTENORIENTIERTE SEEFRACHTTARIFE

Kosten- und Wertprinzip als die
beiden entscheidenden Komponenten

In bezug auf das Tarifsysteem der Schifffahrtskonferenzen vertreten nach den Feststellungen des DIHT die deutschen Ablader die Auffassung, daß die Differenzierung in den Tarifen grundsätzlich beibehalten werden müsse, schon um die Marktsituation für die einzelnen Güter berücksichtigen zu können. Eine stärkere Anpassung an die Selbstkosten sollte allerdings dort erwogen werden, wo die Wertfrachtberechnung nicht mehr ohne Grenze nach oben angewendet werden darf. Dabei wird auf die Konkurrenz des Luftverkehrs hingewiesen und am Beispiel des Versands von chirurgischen Instrumenten von Süddeutschland nach Kolumbien dargestellt, daß der Luftweg tatsächlich billiger als der Wasserweg sein kann.

Der belgisch-holländische Verkehrsnutzer-Ausschuss geht aber einen entscheidenden Schritt weiter. Nach seiner Auffassung sollten die Seefrachttarife in erster Linie nach dem Kostenprinzip gebildet und die Werttarifizierung nur zusätzlich berücksichtigt werden:

It is questionable whether and in how far adherence to the present freight rate system, which is based on the value of the transported goods, is tenable in relation to the costfinding system. Users feel that the costprice principle constitutes a proper basis for tariff compilation, although an additional influence on the freight rates of the marketing possibilities of the relevant goods is permissible.¹⁾

Während die deutschen Verkehrsnetze sich mit ihren Anregungen noch im Marktbereich bewegen, überschreiten die holländischen und belgischen Ablader mit ihrer Forderung nach kostenorientierten Tarifen die Grenze zur Betriebsökonomie der Reedereiunternehmungen.

¹⁾ International Chamber of Commerce, Belgian and Dutch Users' Committee, Document No. 355/169, Den Haag, Jan. 1958, S. 10.

Eine enge Zusammenarbeit zwischen beiden Marktparteien ist sicherlich wünschenswert und — wie wir festgestellt haben — in manchen Fragen sogar notwendig. Die Entscheidung darüber aber, nach welchen Prinzipien die Tarife zu bilden sind, muß der Linienschifffahrt selbst überlassen bleiben. Im marktwirtschaftlichen System können die Verkehrsnutzer nur durch ihr Marktverhalten Einfluß auf die Transportpreise nehmen, während die Verkehrsträger innerhalb der ihnen vom Markt gesetzten Grenzen das Ertragsoptimum zu erzielen bestrebt sein müssen, um in der freiheitlichen Wirtschaftsverfassung bestehen zu können, in der die Verkehrsträger im Auf und Ab der Konjunkturen das unternehmerische Risiko selbst zu tragen haben. Hier muß klar unterschieden werden zwischen den Fragen des Marktgebietes, in dem Angebot und Nachfrage zu einem Ausgleich streben, und den betriebsinternen Fragen der Verkehrsökonomie, für die einzig und allein die Unternehmensleitung des Verkehrsträgers verantwortlich ist. Außerdem vermag der Verkehrsnutzer aus seinem Blickwinkel nicht zu übersehen, wie weit die Kosten bei der Bildung des einzelnen Frachtsatzes berücksichtigt werden können, mit anderen Worten, welche Frachtsätze der Verkehrsökonomie am besten entsprechen. Uns scheint, daß über den Kostentarif vielerseits zumindest keine vollständige Klarheit besteht. Was ist überhaupt ein Kostentarif und wie wirkt er auf die Erlösgestaltung des Verkehrsträgers?

Definition des Kostentarifs

Ex definitione handelt es sich um einen Tarif, der durch die Kosten bestimmt wird. Welche Kosten sind aber gemeint? Die variablen, genauer gesagt, die dem Transportgut direkt zurechenbaren, oder die vollen Kosten, d. h. die variablen zuzüglich des dem Transportgut anzulastenden Festkostenanteils? Können aber schon die variablen Kosten eines Transportgutes nicht exakt errechnet werden, so bereitet die Zu-

rechnung der anteilmäßigen festen Kosten unüberwindliche Schwierigkeiten.²⁾ Es liegt nahe, an eine gleichmäßige Verteilung der festen Kosten je Frachtonne zu denken. Aber dann entsteht das Problem, auf welche Ladungsmengen die festen Kosten verteilt werden sollen; denn einmal sind die Verkehrsleistungen nicht speicherbar, und zum anderen ist die Auslastung der unabhängig von dem jeweiligen Ladungsanfall regelmäßig und fahrplanmäßig verkehrenden Linienschiffe nicht vorhersehbar. Außerdem stellt sich die Frage der stark unterschiedlichen Elastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen; mit den Worten der Praxis ausgedrückt, die Frage der Belastbarkeit der verschiedenartigen Verschiffungsgüter mit Seetransportkosten. Zwangsläufig würden die Ablader frachtempfindlicher Massengüter bei einem theoretisch denkbaren Vollkostentarif die Forderung nach Ratenermäßigung stellen. Das gleiche täten aber auch die Ablader höherwertiger Stückgüter, die auf den überseeischen Absatzmärkten einer starken Substitutionskonkurrenz begegnen. So würden die Ausnahmen von einem Vollkostentarif schließlich die Regel werden und die Tarifierung sich wieder nach dem verkehrsökonomischen Grundsatz einspielen, wonach die Kosten und die Nachfrage bei der Bestimmung des optimalen Transportpreises gleichberechtigt zusammenwirken.³⁾ Hier entstehen nun die tarifpolitischen schwerwiegenden Mißverständnisse gerade auf seiten der Verkehrsnutzer, die u.E. wesentlich verursacht werden durch die seit alters her vorherrschende Auffassung, daß die Kosten die Untergrenze und die Zahlungswilligkeit der Nachfrage die Obergrenze des Transportpreises bilden. Verkehrsökonomisch richtiger handelt es sich hierbei um die variablen Mehrkosten einerseits und den darüber hinausgehenden Mehrerlös andererseits. Die Höhe des Frachtsatzes allein ist infolge der Nachfrageelastizität grundsätzlich nicht maßgebend. Zahlungswilligkeit und -Ratenhöhe spielen aber in der Tarifierungspraxis der Linienfahrt insofern eine gewisse Rolle, als bei den innerhalb bestimmter Grenzen nachfrageelastischen, mit anderen Worten frachtempfindlichen hochwertigen Stückgütern der Mehrerlös entscheidend von der Höhe des Frachtsatzes bestimmt wird. Gerade diese Überlegung führt aus der Sicht des Verkehrsnutzers leicht zu dem voreiligen und zumeist falschen Schluß, daß den Stückgütern ein unverhältnismäßig hoher Festkostenanteil angelastet wird und die Raten deshalb als überhöht angesehen werden müssen. Daß dies keineswegs zutrifft, soll an einem vereinfachten Beispiel dargestellt werden.

Wir gehen von einer verkehrsökonomisch richtigen Tarifbildung aus. Während die variablen Kosten den drei Güterarten direkt zugerechnet sind, ergeben sich

²⁾ Manche Kostenfaktoren, wie z. B. die Schiffsbesatzungskosten, die Bunker- und die Hafenkosten des Schiffes, die vorwiegend konstant sind, enthalten auch mehr oder minder variable Kostenelemente.

³⁾ Vgl. auch Jürgen N i e h a n s : „Preistheoretischer Leitfaden für Verkehrswissenschaftler“, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 11. Jhrg. Zürich 1956, S. 297.

die anteilmäßigen festen Kosten jeweils aus dem Erlös, der von der Nachfragekomponente bestimmt wird.

Kostenverteilung bei verkehrsökonomisch richtiger Tarifbildung

Güterart	Fracht-Tonnen	Variable Kosten		Rate	Frachtein-nahmen	Feste Kosten	
		je t	insges.			je t	insges.
in \$							
Schwertgut (Bulkladung)	2 000	15,—	30 000	20,—	40 000	5,—	10 000
Halbzeug	1 000	15,—	15 000	25,—	25 000	10,—	10 000
Industrielle Fertigerzeugn.	1 000	20,—	20 000	45,—	45 000	25,—	25 000
Insgesamt	4 000		65 000		110 000		45 000

Wie hieraus ersichtlich, sind die höherwertigen Güterarten je Frachtonne stärker mit festen Kosten belastet, was jedoch nicht unter allen Umständen für den prozentualen Anteil der einzelnen Güterarten zutrifft. Von den gesamten festen Kosten tragen die beiden frachtempfindlichen Güterarten 44 %

Nehmen wir nun einmal an, die festen Kosten würden auf die 4000 t Ladungsmenge gleichmäßig verteilt werden. Dann würden Schwertgut und Halbzeug zwar höher tarifieren, jedoch die Ladungsmengen bei der hohen Frachtempfindlichkeit dieser Güter besonders für Bulkladung stark zurückgehen. Auf die höherwertigen Güter hätte dagegen die Ratensenkung keinen nennenswerten Einfluß. Auf dieser Kostengrundlage ergäbe sich etwa folgendes Bild:

Situation bei gleichmäßiger Verteilung der festen Kosten auf die Ladungsmenge

Güterart	Fracht-Tonnen	Variable Kosten		Rate	Frachtein-nahmen	Feste Kosten je t
		je t	insges.			
in \$						
Schwertgut	500	15,—	7 500	26,25	13 125	11,25
Halbzeug	900	15,—	13 500	26,25	23 625	11,25
Industrielle Fertigerzeugn.	1 000	20,—	20 000	33,25	33 250	11,25
Insgesamt	2 400		41 000		70 000	
zzgl. feste Kosten:			45 000			
Gesamtkosten:			86 000			
Verlust:			16 000			

Würde man das Defizit der festen Kosten abermals gleichmäßig verteilen, entstünde folgende Situation:

Situation bei gleichmäßiger Verteilung des Defizits der festen Kosten

Güterart	Fracht-Tonnen	Variable Kosten		Rate	Frachtein-nahmen	Feste Kosten	
		je t	insges.			je t	insges.
in \$							
Schwertgut	—	—	—	—	—	—	—
Halbzeug	200	15,—	3 000	52,50	10 500	37,50	7 500
Industrielle Fertigerzeugn.	1 000	20,—	20 000	57,50	57 500	37,50	37 500
Insgesamt	1 200		23 000		68 000		45 000

Durch den weiterhin starken Nachfragerückgang bei Schwertgut und Halbzeug müßte den höherwertigen Stückgütern ein sehr viel höherer Anteil an festen Kosten angelastet werden, um die volle Kostendeckung zu erzielen. Die Folge wäre also, daß das

hochwertige, frachtunempfindliche Transportgut eine bedeutend höhere Rate zu zahlen hätte, als wenn die Tarifierung die Belastbarkeit bzw. die Nachfrageelastizität frachtunempfindlicher Güter berücksichtigt, wie es im ersten Beispiel geschehen ist.

Selbstverständlich vermögen wir mit diesem Beispiel nicht mehr darzustellen als die tendenzielle Entwicklung von Kosten und Erlösen des Reedereibetriebs bei Zugrundelegung verschiedener Tarifierungsprinzipien. Es dürfte aber zeigen, daß die Tarifierungspraxis der Konferenzen, die in der Regel Kosten und Nachfrage gleichermaßen berücksichtigt, dem Interesse der Ablader nach „kostenorientierten“, in unserem Sinne verkehrsökonomischen Frachtsätzen zumindest entgegenkommt. Hier deckt sich unsere Auffassung mit der Darstellung Predöhl, daß die Preisdifferenzierung eines monopolistischen Verkehrsbetriebes mit hohen fixen Kosten zu einem größeren Absatz an Leistungseinheiten zu niedrigeren Preisen führt und der Volkswirtschaft eine umfangreichere und billigere Verkehrsbedienung zur Verfügung stellt, als wenn die Verkehrsleistungen zu Kostenpreisen abgegeben würden.⁴⁾

Problematik des einseitig kostenorientierten Tarifs

Der einseitig kostenorientierte Tarif wirft noch eine andere wichtige Frage auf. Wie sollen die Reedereiunternehmungen bei strenger Verfolgung eines solchen Prinzips in guten Zeiten ein Kapitalpolster bilden können, von dem sie in schlechten Zeiten zehren müssen und das sie in die Lage versetzt, ihre Liniendienste im Auf und Ab der wirtschaftlichen Entwicklung letztlich im ureigensten Interesse der Ablader aufrechtzuerhalten? Aus betriebswirtschaftlicher Sicht drängt sich dabei die äußerst schwierige Frage des kalkulatorischen Ansatzes der im Ertrag enthaltenen Komponenten, vor allem des Unternehmerrisikos und des Unternehmergewinns (neben dem Unternehmerlohn und der Verzinsung des Eigenkapitals) auf. Durch die Berücksichtigung der Nachfrage bei der Tarifbildung wird diese Frage vom Markt her beantwortet: Die Höhe der Ertragskomponente ist ex ante nicht fixierbar und resultiert aus der jeweiligen Marktsituation.

Große Schwierigkeiten bereitet den Linienreedern indes die Nachfrage-Komponente. Als Frachtführer haben sie verständlicherweise nicht die intime Kenntnis der Eigenart der Tausende von verschiedenartigen Transportgütern und ihrer Wettbewerbsverhältnisse auf den überseeischen Absatzmärkten, Faktoren, die wiederum für die Elastizität der Verkehrsnachfrage maßgebend sind. Während die Kostenermittlung für die Tarifbildung einzig und allein Sache des Reeders bleiben muß, ist hinsichtlich der tarifarischen Erfassung der Nachfragekomponente ein ständiger und enger Kontakt mit der Abladerschaft notwendig. Die-

⁴⁾ A. Predöhl, a.a.O., S. 234.

ses um so mehr, als besonders nach dem letzten Kriege eine große Anzahl gänzlich neuer Erzeugnisse, zumeist auf dem chemischen Sektor, hergestellt und exportiert werden, deren tarifliche Einstufung die Schiffahrtskonferenzen vor immer neue Probleme stellt. Wir sind daher der Auffassung, daß bei den sicherlich wünschenswerten Tarifreformen die Reeder und ihre Konferenzen auf die beratende Mithilfe der Ablader nicht werden verzichten können.

INSTITUTIONALISIERUNG DER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN KONFERENZ UND ABLADERN

Zunächst wollen wir die Frage erörtern, ob die Schaffung einer besonderen Einrichtung zum Zwecke einer engeren Zusammenarbeit beider Marktparteien wirklich erforderlich ist.

Nach den Erfahrungen der Nachkriegszeit und angesichts der Gesamtsituation des Verhältnisses zwischen Konferenzlinien und Abladern möchten wir diese Frage gemeinhin bejahen. Obwohl auf dem Deutschen Reedertag 1960 von seiten der Reeder festgestellt wurde, daß der Kontakt zwischen dem deutschen Abladern und den Reedern sich in letzter Zeit vertieft hat, darf nicht übersehen werden, daß die Gefahr von Fehlzündungen bei der Koordinierung der Wünsche seitens der Verkehrsnutzer und den Möglichkeiten der Verkehrsträger einmal im Konferenzsystem selbst, zum anderen aber auch in dem Traditionalismus der Seeschifffahrt in allen Fragen der Ladungssicherung und den Schwierigkeiten bei der Berücksichtigung der spezifischen Transportbedürfnisse der Vielzahl und Vielfältigkeit der Transportgüter begründet liegt.

Jedem Kartellsystem ist im Hinblick auf die Anpassung an wirtschaftliche und technische Veränderungen eine gewisse Schwerfälligkeit eigen, die in der Linienschifffahrt zwar die Vorzüge der Konferenzen nicht kompensiert, die jedoch auf ein Mindestmaß verringert werden sollte.

Wie im ersten Teil unserer Abhandlung bereits ausgeführt, sollten die Reeder innerhalb ihrer Konferenzen sich darüber Rechenschaft geben, ob von ihrer Seite aus wirklich alle Möglichkeiten erwogen und alle Mittel angewandt werden, um der Dynamik der außenwirtschaftlichen Entwicklung und den Veränderungen der Nachfrage auf den überseeischen Absatzmärkten mit ihren Transportleistungen gerecht zu werden, und zwar um so mehr, als es im Linienverkehr bei der Vielzahl höherwertiger Beförderungsgüter nicht allein auf die quantitative, sondern im gleichen Maße auf die qualitative Verkehrsleistung ankommt.⁵⁾

Gewiß ist die Seetransportleistung nur ein Glied in der Kette vom binnenländischen Erzeuger bis zum überseeischen Konsumenten, was schon wertmäßig

⁵⁾ W. Nittscher: „Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft“ (1. Teil), in: „Wirtschaftsdienst“, Heft 2 1960, Seite 17.

dadurch zum Ausdruck kommt, daß die Seefracht im Durchschnitt nur etwa 10% der CIF-Preise ausmacht. Unter dem Gesichtswinkel sowohl eines pretialen als auch qualitativen Wettbewerbs auf den Absatzmärkten spielt ein funktionsfähiger und wirtschaftlicher Liniendienst, der den spezifischen Transportbedürfnissen Rechnung trägt, eine sehr wichtige Rolle, wie die außenwirtschaftliche Erfahrung immer wieder lehrt. Hier zeigt sich, daß die Verkehrsträger keine wertneutrale, sondern eine bedeutende wertschöpfende Funktion ausüben.

PERMANENTER KONTAKT ZWISCHEN REEDERN UND ABLADERN ERFORDERLICH

Die exportierenden Industrien, die sich mit Hilfe moderner Erkenntnismittel um ihre Abnehmer bzw. um die Verbraucher in überseeischen Ländern bemühen, dürfen zu Recht erwarten, daß die Schifffahrt ihrerseits den transportmäßigen Anforderungen des Ausfuhrgeschäftes bestmöglich gerecht wird. Die Anwendung von Mitteln der modernen Marktforschung ist — wie wir im ersten Teil ausgeführt haben — angesichts der Vielzahl der Transportmittel nur begrenzt möglich. Andererseits bedürfen die Reeder und ihre Konferenzen eines permanenten Kontaktes zu den Abladern, und zwar nicht nur im Hinblick auf die Verkehrsfazilitäten, sondern auch auf die Erfassung der Nachfragekomponente bei der Tarifbildung, worauf wir oben hingewiesen haben.

Aus allen diesen Gründen erscheint es daher notwendig, eine Institution zu schaffen, die eine bessere Abstimmung zwischen den Wünschen und Forderungen der einen Seite und den Möglichkeiten der anderen gewährleistet.

Welcher Art soll diese Institution sein und welche Aufgaben soll sie erfüllen? Es wird sinnvoll sein, von den Aufgaben auszugehen und anschließend die Frage zu erörtern, mit Hilfe welcher Organisationsform diese am besten erfüllt werden können.

Sinn und Zweck einer solchen Institution kann nicht darin liegen, tarifpolitische Aufgaben durchzuführen, etwa mit dem Ziel, einen ständigen Druck auf das Rateniveau auszuüben oder Frachtvorteile für bestimmte Transportgüter auszuhandeln.

Wie im ersten Teil unserer Abhandlung ausgeführt, sind die Schifffahrtskartelle im allgemeinen nicht so stark, als daß sie ein Gegengewicht in Gestalt tarifpolitischer Abladerverbände zum Schutze der Verkehrsnutzer erfordern.⁶⁾ Außerdem hätten angesichts der Konkurrenz unter den Verkehrsnutzern, der divergierenden Interessen der Exportindustrie und des Exporthandels, der großen und kleinen Ablader, marktstrategische Zusammenschlüsse keine ausreichende Schlagkraft zur Durchsetzung tarifpolitischer Ziele. Vermutlich zögen einige Großabladern Vorteile aus solchen Zusammenschlüssen auf Kosten der vie-

⁶⁾ Vgl. W. Nittscher, a.a.O.

len mittleren und kleineren Verkehrsnutzer. Schließlich würde durch die Schaffung solcher Verbände als Gegengewicht gegen die Konferenzen ein Dyopol entstehen, dem eine Labilität eigen ist, die nicht im Einklang steht mit dem Erfordernis der Stetigkeit des Linienverkehrs, unabhängig von wirtschaftlichen und außerwirtschaftlichen Störungen und Schwankungen der Frachtenmärkte. Eine Dyopolsituation würde die ohnehin durch vielerlei Einflüsse gefährdete Stellung der Konferenzen unnötigerweise unterminieren. Ratenkriege, das Aufkommen wilder Außenseiter, Störungen in der Kontinuität der Abfahrtsgelegenheiten und dergleichen mehr wären weitaus häufiger der Fall als bisher; den Schaden hätten nicht nur die Reeder, sondern auch die Ablader und damit die Außenwirtschaft zu tragen. Marktstrategische Zusammenschlüsse der Ablader wären demnach nicht das rechte Mittel zu einer Zusammenarbeit, sondern würden den Gegensatz der beiden Marktparteien nur vertiefen.

Das Ziel einer echten Zusammenarbeit zwischen Konferenzreedereien und Abladern kann nur darin liegen, die berechtigten Forderungen der Verkehrsnutzer an die Liniendienste mit den Möglichkeiten der Verkehrsträger in Übereinstimmung zu bringen, d. h., eine Verbesserung der Verkehrsleistungen anzustreben.

Nach der vor einiger Zeit vom Deutschen Industrie- und Handelstag durchgeführten Umfrage zeichnen sich vier konkrete Aufgaben deutlich ab:

1. Die Verbesserung des Tarifsystems und der Struktur der Schifffahrtskonferenzen,
2. Herstellung eines ausgewogenen Interessenausgleichs im Hinblick auf die Sicherungspraktiken,
3. Verbesserung von Schifffahrtsdiensten in bezug auf die Verschiffungsmöglichkeiten,
4. Vereinfachung der Versanddokumente.

Diese Aufgaben haben wir als Forderungen der Ablader im ersten Teil unserer Abhandlung ausführlich behandelt, so daß wir in diesem Zusammenhang hierauf nicht näher einzugehen brauchen.

ZWECKMÄSSIGE ORGANISATIONSFORM EINER FRUCHTBAREN ZUSAMMENARBEIT

Welche Organisationsform wird nun der Forderung nach einer Zusammenarbeit zwischen den beiden Marktparteien des seewärtigen Linienverkehrs gerecht?

Zwei Möglichkeiten bieten sich an:

1. Die Gründung fachzweiglicher und, wo erforderlich, nach Absatzgebieten gegliederter Abladerverbände,
2. Die Bildung von Arbeitskreisen, denen sowohl Vertreter der Konferenzlinien als auch Vertreter der Exporteurvereinigungen angehören.

Gründung fachzweiglicher Abladerverbände

Die erstgenannte Organisationsform besteht seit Jahrzehnten in Großbritannien. Dort sind fachzweigliche Shippers Associations entstanden, die in dem British

Shippers Council als Dachorganisation zusammengefaßt sind. Keineswegs handelt es sich — wie vielfach vermutet wird — um marktstrategische Zusammen-schlüsse. Die britischen Verladerorganisationen haben sich vielmehr die Aufgabe gestellt, durch Anregung und Beratung mitzuwirken an der Beseitigung bzw. Vermeidung von Transportschwierigkeiten und an der Verbesserung der Transportleistungen. Ihre Bedeutung für die Schifffahrtspraxis hat nach dem letzten Kriege erheblich zugenommen. Heute gibt es weit über hundert solcher Verbände. Sie setzen sich zusammen aus Außenhandelsfirmen der Industrie und des Handels; Spediteure sind grundsätzlich nicht zugelassen. Sowohl die branchenmäßig gegliederten Associations, die ihre spezifischen Transportinteressen vertreten, als auch der Council, der für Fragen von allgemeiner und grundsätzlicher Bedeutung zuständig ist, arbeiten in freundschaftlichem Einvernehmen mit den Konferenzreedereien. Entscheidend für die reibungslose und harmonische Zusammenarbeit zwischen den Marktparteien scheint uns zu sein, daß die britischen Ablader das Konferenzsystem grundsätzlich bejahen und diesem in der Versandpraxis auftretende Schwierigkeiten nicht in dem Ausmaße zur Last legen, wie dies auf dem europäischen Kontinent in der Regel geschieht. Die Vertreter des Unterausschusses des US-Kongresses zur Untersuchung des Konferenzproblems, die Ende 1959 Europa besuchten, wurden von seiten der britischen Abladerverbände dahingehend unterrichtet, daß keine Veranlassung bestände, gegen die Schifffahrtskonferenzen Klage zu führen. Soweit Schwierigkeiten auftreten, würden diese im Einvernehmen mit den Konferenzlinien beseitigt bzw. ohne daß es einer staatlichen Einmischung bedürfe.

Bildung von Arbeitskreisen

In der Bundesrepublik scheint sich der an zweiter Stelle genannte Weg anzubahnen, obwohl die Internationale Handelskammer die Schaffung von Abladerverbänden — etwa nach britischem Vorbild — anregt. Seit einiger Zeit zeichnet sich bei uns die Bildung von Arbeitskreisen ab, wobei nicht nur die Ablader, sondern auch einige große deutsche Linienreedereien initiativ tätig geworden sind. Diese zweite Möglichkeit der Institutionalisierung einer Zusammenarbeit erscheint uns für die deutschen wie überhaupt für die kontinentaleuropäischen Verhältnisse — zunächst jedenfalls — vor allem deshalb sinnvoller zu sein, weil das Konferenzsystem unter der Abladerschaft hierzulande nicht so eindeutig bejaht wird wie in Großbritannien und bei einer solchen zur negativen Kritik neigenden Haltung die Errichtung von Abladerverbänden die Gefahr heraufbeschwört, daß eher das Gegensätzliche der Marktpositionen vertieft als das Gemeinsame der Zielsetzung angestrebt wird.

Eine Organisationsform, in der Vertreter der Abladerschaft und der Konferenzen zur gemeinsamen Beratung über konkrete Aufgaben — wie weiter

oben dargestellt — zusammengefaßt sind, zeichnet den Weg der Zusammenarbeit stärker vor als ein Interessenverband einer Marktpartei und schafft günstigere Voraussetzungen zur Harmonisierung der gegenseitigen Verhältnisse. Solche Arbeitskreise sollten nicht streng fachzweiglich gebildet werden. Vielmehr erscheint es praktischer, große Gruppen von Abladern mit gleichen und ähnlich gelagerten Verschifungsproblemen zusammenzufassen, um einen unnötigen Zeit- und Arbeitsaufwand zu vermeiden. Auch ist daran zu denken, daß es den Konferenzlinien schon technisch nicht möglich sein würde, ihre Vertreter in hundert oder mehr solcher Einrichtungen zu entsenden. Andererseits sollten die Arbeitskreise möglichst klein gehalten werden, um eine echte Zusammenarbeit zu gewährleisten. Mit Hilfe von Exporteurvereinigungen sollten Vertreter der großen wie auch der kleinen Ablader, der Exportindustrie und des Handels ernannt werden, um Benachteiligungen einzelner Gruppen zu vermeiden.

Beteiligung der Seehafenspedition zweckmäßig

Dabei wird die nicht einfache Frage entstehen, ob die Spediteure in solchen Arbeitskreisen vertreten sein sollen. Die britischen Verhältnisse gelten nicht für den europäischen Kontinent. Dort hat die Seehafenspedition nicht die große Bedeutung wie hierzulande. Die exportierende Industrie ist in Großbritannien viel stärker mit den Fragen des seewärtigen Versands vertraut als in Deutschland. Soll eine sachkundige Zusammenarbeit erreicht werden, erscheint daher hierzulande eine Beteiligung der Seehafenspedition zumindest zweckmäßig, die insbesondere Versandwünsche der vielen kleinen Exporteure im Hinterland der Anlaufhäfen der Konferenzlinien vielfach sachgerechter als ihre Auftraggeber zu erörtern in der Lage sind. Allerdings dürfte die Spedition solche Arbeitskreise nicht als Forum mißbrauchen, um ihre eigenen Interessen als Mittler zwischen Verkehrsnutzer und Verkehrsträger aufs Tapet zu bringen. Wir denken hierbei an die leidigen Fragen der Spediteurkommission und des Spediteurkonnossements, die von den Fachverbänden zu vertreten sind und unter keinen Umständen Gegenstand von Erörterungen der Arbeitskreise in unserem Sinne sein können.

Im übrigen sollte die Frage nach einer sinnvollen Organisation nicht dogmatisch, sondern pragmatisch entschieden werden. Hier hat nicht der Fachwissenschaftler, sondern der Praktiker das entscheidende Wort. So wäre es durchaus denkbar, daß es eines Tages nützlich erscheint, die Arbeitskreise zu Abladerverbänden umzubilden. Wichtig allein ist die Frage, wie am sinnvollsten die berechtigten Forderungen der Abladerschaft mit den Möglichkeiten der Konferenzlinien zum Nutzen der Außenwirtschaft koordiniert werden können.

ZUSAMMENFASSUNG

Wir gingen bei unserer Betrachtung von der Anregung der Internationalen Handelskammer aus, Abladerverbände zu bilden, um eine bessere Zusammenarbeit zwischen Abladerschaft und Konferenzlinien herzustellen. In der Tat sind Fehlkontakte zwischen den beiden Marktparteien nicht von der Hand zu weisen. Eine Anzahl von Wünschen der verladenden Wirtschaft, insbesondere im Hinblick auf eine bessere Anpassung an Veränderungen der außenwirtschaftlichen Verhältnisse, sind berechtigt und harren der Erfüllung. Indessen sind marktstrategische Abladerzusammenschlüsse als Gegengewicht gegen die Schiffahrtskartelle nicht erforderlich. Schiffahrtskonferenzen haben im allgemeinen eine äußerst schwache Monopolstellung. Ihr Vorzug liegt unbestreitbar

darin, daß sie stabile Verhältnisse im Linienverkehr bestmöglich gewährleisten. Der monopolistische Rationenspielraum ist angesichts der Labilität der Schiffahrtskartelle im allgemeinen geringer, als die Theorie vielfach annimmt. Einseitig kostenorientierte Tarife dienen keineswegs der verladenden Wirtschaft. Unter volkswirtschaftlichem Aspekt ist vielmehr die Tarifbildung nach den Grundsätzen der Verkehrsökonomie aufrechtzuerhalten bzw. anzustreben. Indessen ist die Institutionalisierung einer ständigen und engeren Zusammenarbeit erforderlich. Zunächst erscheint die Bildung von Arbeitskreisen, in denen sowohl Vertreter der verladenden Wirtschaft als auch der Konferenzlinien zusammengefaßt sind, am sinnvollsten. Welche Organisationsform jedoch zu wählen ist, bestimmt letztlich die Schiffahrtspraxis.